KA-Beschluss I Celle, 17. Juni 2019

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Landkreis Celle

Nahverkehrsplan Landkreis Celle
Fortschreibung ab 2019

Erarbeitet durch:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG	
	Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin	
Projektleitung:	Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20)	
Mitarbeit:	Dipl.-Ing. Boris Eitel	Dipl.-Geogr. Martin Liebing
	Dipl.-Geogr. Martin Meier	Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring

Celle/Berlin, 17. Juni 2019

Beschluss

des Kreisausschusses Nr. 0044/2019

Gliederung

Seite

1 Rechtliche Grundlagen, Veranlassung, Zweck und Inhalt des Nahverkehrsplans 1

2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV 3

2.1 Raumstrukturelle u. verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung 3

2.1.1 Lage und Raumstruktur 3

2.1.2 Verwaltungs- und zentralörtliche Struktur 4

2.1.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen 5

2.2 Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV 6

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 6

2.2.2 Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV) 7

2.2.3 Angebotsverknüpfung 19

2.2.4 Anbindung an zentrale Orte, Bedienungsstandard im Stadt- und Regionalverkehr 19

2.2.5 Angebotsqualität 20

2.3 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage 22

2.4 Mängelfeststellung, Ableitung von Handlungs- und Untersuchungsbedarf 23

Abbildungen 1 bis 16 zu Abschnitt 2 26 - 41

Seite

3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage 42

3.1 Strukturdaten 42

3.1.1 Einwohner 42

3.1.2 Schüler und Schulstandorte 46

3.1.3 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Berufspendler 48

3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung 51

3.1.5 Motorisierungsgrad 51

3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal split und Mobilität 52

Abbildungen 17 bis 25 zu Abschnitt 3 55 - 63

4 Angebots- und Maßnahmenplan 64

4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises 64

4.2 Festlegung eines quantitativen Bedienungsstandard im ÖPNV 66

4.2.1 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Regionalverkehr 66

4.2.2 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Stadtverkehr Celle 71

4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung 75

4.2.4 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen 77

4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes 80

4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV 82

4.4.1 Prüfung und Modifizierung von Bedienungsstandards im Regional- und Stadtverkehr sowie im Schülerverkehr 82

4.4.2 Kategorisierung und Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regional- und Stadtverkehr 84

4.4.3 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-System und Angeboten sowie Gestaltung der Zugangsstellen 87

4.4.4 Planungsmaßnahmen und Prüfaufträge zur Anpassung der Verkehrsangebote 94

4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement 100

4.5.1 Qualitätskriterien 100

Seite

4.5.2 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit 100

4.5.3 Personaleinsatz 101

4.5.4 Fahrzeugeinsatz 99

4.5.5 Fahrgastinformation 104

4.5.6 Vertrieb und Kundenservice 104

4.5.7 Zustand und Ausstattung der Haltestellen 105

4.5.8 Störungs- und Beschwerdemanagement, Qualitätsmanagement 106

Karten 26 bis 35 zu Abschnitt 4 109 - 118

5 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing 119

5.1 Organisation des ÖPNV 119

5.2 Strategiekonzept 120

5.3 Linienbündelung und Genehmigungserteilung 122

5.4 Verfahren der Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling 124

5.5 Marketing 126

6 Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung 127

6.1 Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers 127

6.2 Bedarf und Finanzierung 129

6.2.1 Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur 129

6.2.2 Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur 131

7 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV 133

7.1 Aufwands- und Ertragsentwicklung, Tarifsystem 133

7.1.1 Aufwendungen 133

7.1.2 Erlöse, Tarif und Erträge 134

7.2 Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan 137

8 Zusammenfassung der Kernaussagen der Fortschreibung 140

Tabellen

		Seite
1	Linienübersicht Bahn- und Busverkehr	9
2	Spezifisches Leistungsangebot im Busverkehr	12
3	Eckdatenvergleich Fahrtenangebot üÖPNV 2017	13
4	Bedienungskomponenten der Stadtlinien	17
5	Beförderungsaufkommen im Schüler- und Jedermannverkehr 2009 und 2016	23
6	Anzahl Haltestellenabfahrten vor und nach Betriebsaufnahme nach der Vergabe 2015	24
7	Entwicklung der Einwohnerzahlen 2000 - 2025 (Gesamtwerte)	43
8	Altersgruppenstruktur der Einwohner im Landkreis Celle 2015 bis 2025	44
9	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinden 2015 bis 2025	45
10	Schülerzahlen	47
11	Datenreihen Beschäftigung und Pendler	48
12	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte	67
13	Reisezeitvorgaben Erreichbarkeit Regionalverkehr	68
14	Zusammenfassung wegezeitbezogener Vorgaben für die Schülerbeförderung	76
15	Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten	77
16	Einhaltung der Bedienungsvorgaben nach geltender Kategorisierung im Regionalverkehr	79
17	Bedienungsvorgaben für die Stadtteile in Celle und ihre Verbindung mit dem Stadtzentr.	83
18	Kategorisierung des Hauptnetzes im Regionalverkehr	85
19	Realisierte Verknüpfungen	89
20	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	91
21	Hauptparameter für die barrierefreie Haltestellengestaltung im Landkreis Celle	94
22	Grundformen flexibler/alternativer Bedienung	99
23	Hauptparameter für barrierefreie Fahrzeuge	103
24	Stand und Ziele für den barrierefreien Haltestellenausbau	105
25	Abfrage Bedarfsplanung kommunale Verkehrsinfrastruktur	130
26	Bewertung und Ersatzbedarf Fahrzeuge	132
27	Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes	138

Seite

Karten

1	Einwohnerverteilung	26
2	Zentralörtliche Gliederung	27
3	Liniennetz Regionalverkehr	28
4	Liniennetz Stadtverkehr Celle	29
5	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Schultag	30
6	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Ferientag	31
7	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Samstag	32
8	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Sonn- und Feiertag	33
9	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Schultag	34
10	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Ferientag	35
11	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Samstag	36
12	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Sonntag	37
13	Erschließung Stadtverkehr Celle Ferientag	38
14	Erschließung Stadtverkehr Celle Samstag	39
15	Veränderung der Bedienungshäufigkeiten von Haltestellen Regionalverkehr	40
16	Veränderung der Bedienungshäufigkeiten von Haltestellen Stadt Celle	41
17	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Celle 2011 - 2015	55
18	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Celle 2015 – 2023	56
19	Schulstandortsystem	57
20	Arbeitsplätze und Pendlersalden der Gemeinden 2016	58
21	Kreisinterne Pendlerverflechtungen der Gemeinden 2016	59
22	Veränderung der kreisinternen Pendlerverflechtungen 2016 zu 2012	60
23	Kreisexterne Pendlerverflechtungen der Gemeinden 2016	61
24	Veränderung der kreisexternen Pendlerverflechtungen 2016 zu 2012	62
25	Motorisierungsgrad der Gemeinden 2016	63
26	Anbindungsanalyse zu den Grundzentren am Schultag	109
27	Anbindungsanalyse zu den Grundzentren am Ferientag	110
28	Anbindungsanalyse zu den Mittelzentren am Schultag	111
29	Anbindungsanalyse zu den Mittelzentren am Ferientag	112
30	Anbindungsanalyse zu den Oberzentren am Schultag	113
31	Anbindungsanalyse zu den Oberzentren am Ferientag	114

		Seite
32	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte Regionalverkehr	115
33	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte Stadtverkehr	116
34	Ausbaustand barrierefreie Haltestellen Landkreis Celle	117
35	Ausbaustand barrierefreie Haltestellen Stadt Celle	118

Anlagen

1 Linienverzeichnis

2 Siedlungseinheiten (als Verkehrszellen) mit Einwohnerzahlen

3 Anbindungsanalyse nach Bedienungsstandard

4 Realisierte Verknüpfungen an kategorisierten Verknüpfungspunkten

5 Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Abkürzungen und Begriffe

ALF	Anruf-Linienfahrt
ALT	Anruf-Linientaxi
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike und Ride
BB	Bürgerbus
BBS	Berufsbildende Schule
Beff	Beförderungsfälle
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CeBus	CeBus GmbH & Co KG
CMT	Celle Tourismus Marketing GmbH
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (Europäischer Abgasstandard)
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft Niedersachsen und Bremen
Einw.	Einwohner
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FH	Fachhochschule
Fp	Fahrtenpaar (Hin- und Rückfahrtmöglichkeit)
Fpl-km; Fahrplan-km	Fahrplan-Kilometer
FS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
Fz	Fahrzeug
GHRS	Grund-, Haupt- und Realschule
GHS	Grund- und Hauptschule
GL oder GLZ	Gelenkbus (auch genannt: Gelenkzug)
GS	Grundschule
GVH	Großraum Verkehr Hannover [Verkehrsverbund]
GVS	Gesellschaft für Verkehrsplanung und Systemberatung
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz)
Gym	Gymnasium
HRS	Haupt- und Realschule
HS	Hauptschule
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kat	Kategorie
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KMU	kleine oder mittlere Unternehmen
Kneeling	Absenkfunktion von Fahrzeugen (engl.: niederknien)

K+R	Kiss and Ride
LL	Laufleistung (auch Luftlinie)
L-Nr.	Liniennummer
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
LT	Linientaxi
LTF	Linientaxi mit Flächenerschließung
ME	metronom Eisenbahngesellschaft
NAN	Nachauftragnehmer
NF	Niederflurbauart
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NNVG	Nahverkehrsgesetz des Landes Niedersachsen
Nutz-km	Von Fahrgästen nutzbare Leistung in km
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit (auch Normalverkehrszeit)
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Rufbus
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Regionalisierungsgesetz
RegioBus	RegioBus Hannover
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standard-Linienbus (Solowagen)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SSZK	Schüler-Sammelzeitkarte
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SUR	Stadt-Umland-Relation
svp	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (Straßenpersonennahverkehr)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VgV	Verordnung für die Vergabe öffentlicher Aufträge - Vergabeverordnung
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost Niedersachsen
VO	Verordnung
Vp	Verknüpfungspunkt

VR	Verbindungsrelation
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Rechtliche Grundlagen, Veranlassung, Zweck und Inhalt des Nahverkehrsplans

Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge in Verantwortung der Länder. Nach der Legaldefinition ist der ÖPNV „… die allgemein zugängliche Beförderung von Personen …, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ [1] Der ÖPNV umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahn und den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs.[2] Der ÖPNV soll der Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung, der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur, der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. In Ballungsgebieten soll der ÖPNV darüber hinaus als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden und zu dessen Dämpfung beitragen.

Weitreichende Folgen für die Aufgabenwahrnehmung der Aufgabenträger des ÖPNV hat die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des PBefG, weil damit zum einen vergaberechtliche Regelungen der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße[3] in das nationale Personenbeförderungsrecht übernommen wurden und zum anderen Vorgaben zur Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 und Ausgestaltungsmöglichkeiten dafür festgelegt worden sind.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist nach § 4 Absatz 1 Ziffer 2 des Nahverkehrsgesetzes des Landes Niedersachsen (NNVG)[4] außerhalb der Verbandsräume das Land Niedersachsen, wahrgenommen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Niedersachsen sind nach § 4 Absatz 1 Ziffer 3 NNVG - soweit sie nicht zur Region Hannover oder zum Reginalverband Großraum Braunschweig gehören - Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV)[5] sowie nach § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG) Träger der Schülerbeförderung für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler sowie Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder an besonderen Sprachfördermaßnahmen teilnehmen.[6] Der üÖPNV umfasst im Landkreis Celle hauptsächlich den öffentlichen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen bzw. als Pkw zugelassenen Fahrzeuge für den Einsatz in flexiblen Bedienungsformen) nach § 42 PBefG.

---

1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I, S. 2378), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 am 23. Dezember 2016 (BGBl I, S. 3234); § 1; § 2

2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (GBl I, S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl I, S. 2808), § 8 Absatz 1

3 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. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007. Am 29.03.2017 sind Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission zur VO (EG) 1370/2007 erschienen und zum 24.12.2017 ist die Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 zur VO (EG) 1370/2007 in Kraft getreten.

4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995, zuletzt geändert §§ 4 und 7 durch Artikel 5 das Gesetze vom 02.03.2017, Nds. GVBl. S. 53

5 entspricht dem ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes

6 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) i. d. F. vom 03.03.1998, zuletzt geändert am 16.05. 2018, Nds. GVBl S. 66

Die zuständigen Aufgabenträger haben gemäß § 6 NNVG jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der nach Absatz 1 folgende Inhalte umfassen muss:

1. Bedienungsangebot im Planungsgebiet und dafür vorhandene Verkehrsanlagen
2. Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
3. geplante Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen
4. geplante Investitionen
5. Finanzbedarf für diese Investitionen einschließlich Folgekosten
6. Finanzbedarf für Betriebskostendefizite aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3
7. Deckung des Finanzbedarfs aus 5 und 6.

Der Nahverkehrsplan ist im Bedarfsfall auch vor Ablauf der Fünfjahresfrist anzupassen und fortzuschreiben. Anpassungsgründe sind Veränderungen in den rechtlichen Grundlagen, Planungen des Schienenpersonennahverkehrs, die Berücksichtigung von Zielen der Raumordnung und Landesplanung, Veränderungen im Verkehrsbedarf sowie bei den Finanzierungsinstrumenten.

Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Weiterhin sind die Kommunen, Verbände und Fahrgastinteressenvertreter, benachbarte Aufgabenträger und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) im Anhörungsverfahren zu beteiligen. Der Nahverkehrsplan ist dem Land vorzulegen.

Der Landkreis Celle hat 1998 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt, der im Jahr 2004 fortgeschrieben wurde. Die im Dezember 2010 beschlossene Fortschreibung für den Zeitraum ab 2011 hatte den Charakter einer grundsätzlichen Neuaufstellung und diente insbesondere dafür, die Anforderungen des Aufgabenträgers an die Quantität und Qualität des ÖPNV-Angebots im Hinblick auf eine gemeinwirtschaftliche Vergabe der Leistungen im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes festzulegen. Die vorliegende vierte Fortschreibung für den Zeitraum ab 2019 bis voraussichtlich 2023 dient vorrangig

- der Evaluierung und Sicherung der durch die dritte Fortschreibung vorgegebenen und im Ergebnis des Vergabeverfahrens erreichten Angebotsverbesserungen,
- der weiteren Verfeinerung und Anpassung von Vorgaben an aktuelle Entwicklungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen und beim Verkehrsbedarf,
- der Umsetzung gesetzlicher Anforderungen an die unbeschränkte Zugänglichkeit von öffentlichen Mobilitätsangeboten (Barrierefreiheit im ÖPNV) im Rahmen der objektiven Möglichkeiten,
- der Anwendung veränderter Finanzierungsinstrumente auf Landesebene.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan ist der durch die politischen Gremien legitimierte Entwicklungsrahmen für den übrigen ÖPNV im Landkreis Celle im Zeitraum ab 2019 und soll in Grundsatzfragen orientierend auch darüber hinaus wirken. Er dient der Umsetzung der in § 2 NNVG vorgegebenen Ziele und Grundsätze für die Gestaltung des ÖPNV unter den hier bestehenden spezifischen Bedingungen.

Der Nahverkehrsplan und die auf dieser Grundlage getroffenen vertraglichen Regelungen mit ÖPNV-Unternehmen sollen gemäß § 8 Absatz 3 PBefG den Charakter von Rahmenvorgaben erhalten und deren unternehmerische Verantwortung nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist.

2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.1 Raumstrukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung

2.1.1 Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Celle liegt im östlichen Teil des Landes Niedersachsen. Im Norden und Nordwesten grenzt er an den Landkreis Heidekreis (bis August 2011 als Landkreis Soltau-Fallingbostel bezeichnet), im Nordosten und Osten an die Landkreise Uelzen und Gifhorn sowie im Süden und Südwesten an die Region Hannover. Mit einer Wohnbevölkerung per 13.12.2015 von 177.971 Personen und einer Fläche von 1.545 km² und somit einer Bevölkerungsdichte von 115 Einw./km² gehört der Landkreis zu den eher dünner besiedelten Gebieten des Landes (Landesdurchschnitt 167 Einw./km²), wobei das Land Niedersachsen insgesamt gemessen am Bundesdurchschnitt dünn besiedelt ist. Die Nachbarkreise Uelzen (64 Einw./km²), Heidekreis (75 Einw./km²) und Gifhorn (111 Einw./km²) weisen allerdings eine weitgehend noch dünnere Besiedlung auf. Lediglich der angrenzende Raum der Region Hannover erreicht mit Dichtewerten von deutlich über 200 Einw./km² etwa den Bundesdurchschnitt. Die Dichtewerte im Landkreis Celle sind weitgehend stabil, tendieren im südlichen Teil zu einer leichten Zunahme, im nördlichen Kreisgebiet eher zu einer leichten Abnahme.

Bei der Verteilung der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte bestehen erhebliche Unterschiede insbesondere zwischen dem Raum Celle und südlich angrenzenden Teilräumen einerseits sowie nahezu dem gesamten übrigen Kreisgebiet andererseits. Dabei treten ganze Landstriche im Bereich der Südheide und insbesondere die Lohheide (militärisches Sperrgebiet) auf, die nahezu unbesiedelt sind (vgl. Karte 1). Der Dispersionsgrad innerhalb der Siedlungsstruktur (Anteil von Streusiedlungen) ist dabei aber nicht so groß wie in anderen, vergleichbar strukturierten Räumen. Ansätze dafür finden sich lediglich im nördlichen Kreisgebiet etwa zwischen Hermannsburg und Bergen sowie südlich und östlich der Stadt Celle, hier in Anpassung an die Moorlandschaft, teilweise aber auch als Ansätze von Zersiedlungstendenzen im Stadt-Umland-Bereich der Kreisstadt.

Das Landschaftsbild ist geprägt von ausgedehnten Waldgebieten, insbesondere geschlossen als Naturpark Südheide, der Aller-Niederung, vor allem in Randbereichen des Kreisgebietes auch Moorlandschaften sowie am West- und am Nordrand des Kreises ausgedehnte Truppenübungsplätze als militärische Sperrgebiete.

Der Landkreis Celle gehört zur Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg und wirkt dort besonderes im Zusammenschluss von 56 Kommunen und kommunalen Verbänden im Rahmen der Stadt-Land-Kooperation.

Im Kreisgebiet gibt es keine industriellen Großstandorte. Diese Feststellung bedeutet nicht, dass es überhaupt keine industrielle Produktion im Landkreis gäbe. Die wichtigen Standorte des produzierenden Gewerbes konzentrieren sich weitgehend auf die Kreisstadt. Zu verweisen ist weiterhin auf den

traditionellen Standort Unterlüß und entsprechende Ansiedlungen in der Gemeinde Wietze. Die Wirtschaftsregion Celle strebt eine sowohl konzentrierte als auch alle Teilgebiete umfassende Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Basis unter anderen durch Ausweisung von insgesamt 23 Gewerbeflächen an geeigneten, vor allem verkehrsgünstig gelegenen Standorten, an.
Von Bedeutung sind ebenfalls Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie industrienahe Einrichtungen der Ausbildung, wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Faßberg, die Deutsche Managementakademie Niedersachsen in Celle und die Deutsche Bohrmeisterschule in Celle.

Darüber hinaus profitiert der Kreis von guten natürlichen und geschaffenen Voraussetzungen für den Tourismus. Mit Ausnahme insbesondere

- der Residenzstadt Celle mit Schloss, Altstadt, Französischem Garten und zahlreichen Museen,
- der Gedenkstätte Bergen-Belsen,
- des Zisterzienserklosters Wienhausen,
- Schloss Eldingen,
- Wildpark Müden,

handelt es sich aber weitgehend um flächenhafte Ziele, die somit keine konzentrierte Fahrgastnachfrage im ÖPNV-Linienverkehr erzeugen.

2.1.2 Verwaltungs- und zentralörtliche Struktur

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Celle umfasst insgesamt

20 Gemeinden, von denen

- 8 Gemeinden als Einheitsgemeinden fungieren, darunter auch die Große selbständige Stadt Celle
- 12 Gemeinden in insgesamt 3 Samtgemeinden zusammengefasst sind

sowie

1 Gemeindefreien Bezirk in Trägerschaft der Bundesfinanzverwaltung.

Zuletzt wurden 2015 die Gemeinden Hermannsburg und Unterlüß zur Gemeinde Südheide fusioniert und die Samtgemeinde Eschede zu einer Einheitsgemeinde umgewandelt.

Im Landesraumordnungsprogramm von 2012[7] und im Regionalen Raumordnungsprogramm 2016[8] für den Landkreis Celle sind als Zentrale Orte nach dem Zentrale-Orte-System festgelegt (vgl. Karte 2):

1 Oberzentrum:	Stadt Celle
Kein Mittelzentrum:	die mittelzentrale Funktion wird durch die oberzentrale Funktion der Stadt Celle überlagert

[7] In der Fassung der letzten Änderung 2017
[8] Vorliegender Entwurfsstand vom Februar 2017

12 Grundzentren:	Städte, Gemeinden bzw. Ortsteile Stadt Bergen, Gemeinden Südheide (Ortsteile Hermannsburg, Unterlüß), Eschede, Faßberg, Hambühren, Lachendorf, Nienhagen, Wathlingen, Wietze, Winsen (Aller), Wienhausen/Eicklingen[9]

Damit ist im gesamten südlichen Teil des Kreisgebietes eine hohe Dichte und gute Flächenabdeckung der zentralen Orte mit ihren Einzugsbereichen festzustellen. Für den nördlichen Teil des Kreisgebietes gilt dies mit Einschränkungen, entsprechend der Einwohnerverteilung, ebenfalls. Im mittleren Teil entstehen durch die isolierte Lage des Grundzentrums Eschede und insgesamt sehr große Entfernungen Erreichbarkeitsdefizite.

In der großräumigen Betrachtung ist der Landkreis Teil der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg. Benachbarte Oberzentren sind die Landeshauptstadt Hannover, Hildesheim sowie der Oberzentrenverbund Brauschweig/Salzgitter/Wolfsburg, alle südlich des Landkreises Celle gelegen, und die Stadt Lüneburg im Norden. Die nächstgelegenen Oberzentren in Richtung Norden, Nordwesten und Westen sind Hamburg, Bremen, Oldenburg und Osnabrück. Bei der Betrachtung der Berufspendlerzahlen ist das Oberzentrum Hannover von hervorgehobener Bedeutung für den Landkreis Celle.

Für Randbereiche des Kreises spielen neben dem Oberzentrum Hannover auch die Mittelzentren Gifhorn und Uelzen eine gewisse Rolle, die aber vergleichsweise untergeordnet ist.

2.1.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die relativ zentrale Lage des Oberzentrums Celle im Kreisgebiet und die hohe Dichte und gute Flächenabdeckung der Grundzentren im südlichen Teil des Kreisgebietes mit Einzugsbereichen geringer Ausdehnung führen dort zu günstigen Erreichbarkeitsvoraussetzungen und ebensolchen Gestaltungsbedingungen für öffentliche Verkehrsangebote. Im nördlichen Teil des Kreisgebietes sind wesentlich größere Entfernungen zu überwinden, was sich weniger in Problemen bei der Erreichbarkeit der Grundzentren, jedoch spürbar bei der Erreichbarkeit von Kreisstadt und Oberzentrum Celle bzw. über Celle nach Hannover auswirkt. Die Hauptverkehrsrichtungen aus allen Teilen des Kreisgebietes sind Celle und Hannover.

Diesem Problem kann nur mit ausgeprägten schnellen Radialachsenverkehren begegnet werden, was im Bereich der Busbedienung bereits seit März 2008 umgesetzt worden war. An den Achsenverkehren ist der Schienenverkehr nur mit einer einzigen, von Nordost nach Südwest verlaufenden, zwischen Celle und Hannover in zwei Teilachsen aufgespaltenen Strecke beteiligt, was ein erheblicher verkehrsinfrastruktureller Nachteil gegenüber vergleichbaren ländlichen Räumen ist. Immerhin kann die Hauptlast der öffentlichen Verkehrsnachfrage zwischen Celle und Hannover von dieser SPNV-Achse aufgenommen werden. Darüber hinaus gibt es aber mit Eschede und Unterlüß nur noch zwei weitere Zugangsstellen zum SPNV im Kreisgebiet, deren Verknüpfungsfunktionalität damit erheblich aufgewertet wird. Außerhalb des Kreisgebietes werden noch die Bahnhöfe Ehlershausen in der Region Hannover sowie Schwarm-

[9] Die zentralen Siedlungsbereiche der Mitgliedsgemeinden Eicklingen und Wienhausen der Samtgemeinde Flotwedel bilden zusammen das Grundzentrum und übernehmen jeweils grundzentrale Teilfunktionen.

stedt im Heidekreis durch Fahrgäste aus dem südlichen und südwestlichen Randgebiet, insbesondere Wathlingen und Flotwedel sowie Wietze genutzt.

Der SPNV bildet kein Netz im Landkreis Celle, erfüllt damit keine Erschließungsfunktionen und nur eine eingeschränkte Verbindungsfunktion. Dadurch ist die auf dem Straßenpersonennahverkehr ruhende Belastung stärker als in vergleichbaren Räumen sowohl was die Achsenverkehre angeht als auch die Anforderungen an Zubringerverkehre zu den Verkehrsachsen.

Verkehrsinfrastrukturell ist noch zu beachten, dass in den Bereichen des Naturparks Südheide, der Truppenübungsplätze ohnehin sowie der Moorlandschaften nur ein eingeschränktes, weitmaschiges Straßennetz zur Verfügung steht, was teilweise zu aufwendigen Umwegfahrten im Busverkehr führt.

2.2 Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Nach dem Fahrplanstand Dezember 2018 besteht das SPNV-Angebot im Landkreis Celle lediglich in den beiden Kursbuchstrecken 110 und 360 (KBS 110 und KBS 360.6.7)

- KBS 110 Hamburg - Uelzen - Celle – Hannover (- Göttingen),
  als schneller Regionalverkehr im Stundentakt. Halte im Kreisgebiet sind Unterlüß, Eschede und Celle.

  Die Fahrzeit zwischen Unterlüß und Celle beträgt 16 min, zwischen Eschede und Celle 9 min; zwischen Unterlüß und Hannover 44 min, zwischen Eschede und Hannover 37 min sowie zwischen Celle und Hannover 27 min.

  Betreiber ist seit 10.12.2005 die metronom Eisenbahngesellschaft mbH.

  Dazu gibt es auf dieser Strecke noch mehrere IC-Verbindungen (2-stündlich, HVZ stündlich) jedoch nur mit Halt in Celle, die schnelle Verbindungen nach Hamburg (ca. 1:15 h) und Hannover herstellen und darüber hinaus je nach Zug auch z.B. nach Schwerin, Karlsruhe (über Frankfurt a.M.) und Berchtesgaden (über München) verkehren.

- KBS 360 Celle - (Lehrte) - Hannover,
  als S-Bahnlinien S 6 (Schnellverbindung mit 37 min Fahrzeit) und S 7 (über Lehrte, mit Umstiegsmöglichkeit von/nach KBS 300, mit 44 min Fahrzeit). In Lehrte außerdem Umstiegsmöglichkeit von/nach Hildesheim/Göttingen, Braunschweig und Wolfsburg.

  Halt im Kreisgebiet ist nur Celle. Für Fahrgäste von/nach dem Raum Wathlingen ist auch der Bahnhof Ehlershausen in der Region Hannover nutzbar.

  Betreiber ist die DB Regio AG.

  Beide Linien verkehren im Stundentakt. Zwischen metronom und S 7 besteht ein Taktversatz von 20/40 min, so dass in der Summe annähernd ein Halbstundentakt entsteht. Zwischen S 6 und S 7 ist der Takt um ca. 30 min versetzt. Zwischen metronom und S 6 ist der Takt lediglich um 6-10 min versetzt, allerdings so, dass hier keine kurzen Umsteigezeiten angeboten werden, da der Metronom in Richtung Uelzen vor der S-Bahn abfährt bzw. nach ihr ankommt.

Mit S 6 und S 7 ist eine besonders gute Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt Hannover gewährleistet.

Weiterhin werden südwestliche Bereiche des Kreisgebiets durch die so genannte Heidebahn mit dem Bahnhof Schwarmstedt, die mit begrenzter Bedeutung auch als SPNV-Angebot für den Landkreis Celle wirksam wird.

- KBS 123 und 360.4 Buchholz (Nordh) - Soltau – Mellendorf - Hannover

  Auf der Heidebahn (KBS 123) besteht etwa stündlich einmal die Möglichkeit zwischen Schwarmstedt und Hannover zu fahren, was für Fahrgäste von/nach dem Raum Wietze nutzbar ist. Die Fahrzeit beträgt etwa 35 min. Zwischen Bennemühlen und Hannover wird auf der S 4 ein 30-min-Takt mit einer Fahrzeit von 26 min zwischen Bennemühlen und Hannover angeboten. Eine Umstiegsmöglichkeit zwischen S-Bahn und Regionalverkehr ergibt sich in Mellendorf, da die Regionalzüge nicht in Bennemühlen halten.

Die Verbindungsfunktionen werden durch das vorhandene SPNV-Angebot quantitativ und qualitativ sehr gut wahrgenommen. Insbesondere die kurzen und in den letzten Jahren immer weiter verkürzten Fahrzeiten, moderne Doppelstockfahrzeuge auf der metronom-Strecke, hohe Pünktlichkeit haben ebenso wie die Tarifgestaltung (Kombitarif für GVH-Zeitkartennutzer mit 20 % Rabatt im Busverkehr ist für Celle, Eschede und Unterlüß realisiert) zu hoher Akzeptanz beigetragen. Die angebotenen Betriebszeiten sind ebenfalls ausreichend. Das gilt auch für das Wochenendangebot.
Als Mangel festzustellen ist jedoch, dass die SPNV-Verbindungen kein Netz darstellen und somit kaum zur Erschließung der Fläche beitragen können.

Eine kartografische Darstellung des SPNV-Liniennetzes gemeinsam mit dem Netz des Busverkehrs zeigt Karte 3. Die Bedienungshäufigkeiten sind im Rahmen einer Darstellung des Gesamtangebotes für den Regionalverkehr in den Karten 5 bis 8 veranschaulicht.

2.2.2 Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV)

Das straßengebundene ÖPNV-Angebot wird im Landkreis Celle durch die CeBus GmbH & Co. KG betrieben. Mit der Zusammenführung der Kapazitäten der vorherigen Einzelbetreiber ergab sich die Möglichkeit einer durchgängigen Angebotsneustrukturierung im Jahre 2008. Diese Strukturierung wurde in den Folgejahren im mehreren Schritten weiter angepasst und vervollkommnet. Die heutige Struktur ist im Wesentlichen das Ergebnis des im November 2014 abgeschlossenen wettbewerblichen Vergabeverfahrens um die Leistungen. Dabei wurden die damals bestehenden Sonderlinienverkehre und Freigestellten Schülerverkehre mit Bussen in den öffentlichen Linienverkehr integriert und so der öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt.

Das gegenwärtige Liniennetz der CeBus umfasst insgesamt 38 Linien.

- Linien, die auf den Stadtverkehr Celle beschränkt sind
  (10 Linien mit 2-stelligen Liniennummern zwischen 2 und 14)
- Linien, die nur im Regionalverkehr bedienen
  (28 Linien mit 3-stelligen Liniennummern zwischen 100 und 960, einschl. FVO-Linie 880 Schwarmstedt)

Eine bisher als Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG angebotene Linie, die morgens unterstützend den Schülerverkehr in den Samtgemeinden Flotwedel und Wathlingen bedient hat, ist inzwischen in den Linienverkehr nach § 42 PBefG integriert worden.

Der teilweise kombinierte Betrieb von Stadt- und Regionallinien, der sich bewährt hat, ist technologisch weitergeführt worden, das Nummernsystem wurde aber kundenfreundlicher gestaltet. Mehrere Regionallinien mit den Hunderter Liniennummern unterstützen und verdichten zudem den Stadtverkehr in Celle.

Zunehmend unterstützt wird der Linienverkehr durch aktuell 7 Bürgerbusvereine auf 8 Linien.

Die Netzstruktur ist zusammengefasst wie folgt zu charakterisieren:

Regionalverkehr

- Starke radiale Ausrichtung auf Kreisstadt und Oberzentrum Celle, in diesen Achsen mit verstärktem Angebot und weitgehend Taktverkehr,
- Verbindung zwischen den radialen Achsen durch aufgewertete Tangentiallinien, Aufwertung jetzt ebenfalls durch hohen Taktverkehrsanteil und Gestaltung der Verknüpfungen,
- Nahräumliche Erschließungsverkehre in engster Ausrichtung auf den Schülerverkehr, unterstützt nur noch durch einzelne Fahrten, die nach der Freistellungsverordnung für den Schülerverkehr durchgeführt werden,
- Zugenommene Bedeutung der Bürgerbus-Angebote für die nahräumliche Feinerschließung.

Stadtverkehr Celle

- Ebenfalls starke radiale Ausrichtung auf das Stadtzentrum/Altstadt, insbesondere den Schlossplatz, alle Stadtlinien beginnen/enden am Schlossplatz,
- Radiallinien sind ausgerichtet auf Anbindung der Stadtteile an Stadtzentrum und Bahnhof,
- 30-min-Grundtakt mit teilweiser Überlagerung, insbesondere in zentralen Bereichen, vor allem zwischen Bahnhof und Schlossplatz,
- Tangentialverbindungen spielen keine Rolle, einzige Ausnahme entlang der Bahntrasse (Biermannstraße zwischen Petersburgstraße und Heese),
- Erschließungsverkehre aufgrund der Stadtstruktur nur in geringem Maße erforderlich, weitgehend beschränkt auf südliche Bereiche (Westercelle, Wittekop, Wietzenbruch, Altencelle).

Über die Linien der CeBus hinaus verkehren auf dem Gebiet des Landkreises nur zwei Regionallinien kreisfremder Unternehmen, die wichtige Verbindungen zu den Bahnhöfen Ehlershausen und Schwarmstedt herstellen.

Nur drei Regionallinien der CeBus überschreiten geringfügig die Grenze des Landkreises, und zwar nach Ummern und Steinhorst (beides Landkreis Gifhorn) und nach Schwarmstedt (Heidekreis).

Es gibt somit insgesamt nur 5 grenzüberschreitende Buslinien und einen Bürgerbus und damit nur ein Mindestmaß an grenzüberschreitender ÖPNV-Verbindung auf der Straße. Die Reduzierung solcher Verbindungen ist eine bundesweit in den letzten Jahren zu verfolgende Tendenz, die in der Regel den begrenzter gewordenen finanziellen Möglichkeiten sowie der Notwendigkeit, sich zwischen den benachbarten Aufgabenträgern und den jeweiligen Unternehmen abzustimmen, geschuldet war.

Tabelle 1 Linienübersicht Bahn- und Busverkehr (Stand: Dez. 2018)

Betreiber L-Nr.	Linienverlauf
SPNV-Linien	
RE2 (ME)	Hamburg - Uelzen - Celle – Hannover
RE3 (ME)	Uelzen – Celle – Hannover - Göttingen
S 6	Celle – Hannover
S 7	Celle - Lehrte – Hannover
Stadtlinien nach § 42 PBefG	
CeBus 2	Schlossplatz – Groß Hehlen – Hustedt – Wittbeck
CeBus 3	Schlossplatz – Vorwerk – Garßen
CeBus 4	Schlossplatz – Altenhagen - Bostel – Garßen
CeBus 5	Schlossplatz - Altencelle – Burg
CeBus 7	Schlossplatz – Westercelle – Neues Land
CeBus 9	Schlossplatz – Bahnhof – Klein Hehlen – Boye
CeBus 11	Schlossplatz – Neuenhäusen – Windmühlenstraße
CeBus 12	Schlossplatz – Bahnhof – Heese – Marienwerderallee
CeBus 13	Schlossplatz – Bahnhof – HBG – Wietzenbruch
CeBus 14	Schlossplatz – Blumlage – Braunschweiger Heerstraße
Regionallinien nach § 42 PBefG	
CeBus 100	Celle – Klein Hehlen – Groß Hehlen - Bergen
CeBus 110	Winsen/Aller – Belsen - Bergen
CeBus 120	Altensalzkoth - Sülze – Hassel – Bergen
CeBus 130	Salzmoor – Huxahl – Bollersen – Bergen
CeBus 160	Becklingen – Bleckmar – Nindorf – Bergen
CeBus 200	Celle – Altensalzkoth – Hermannsburg
CeBus 210	Bergen – Hermannsburg
CeBus 220	Faßberg – Müden/Örtze – Hermannsburg
CeBus 230	Baven – Barmbostel – Hermannsburg
CeBus 260	Unterlüß – Hermannsburg
CeBus 261	Faßberg – Unterlüß

Betreiber L-Nr.	Linienverlauf
CeBus 300	Celle - Altenhagen - Burghorn – Eschede
CeBus 310	Lachendorf - Marwede - Höfer – Eschede
CeBus 400	Celle – Lachendorf
CeBus 460	Steinhorst - Eldingen – Lachendorf
CeBus 470	Ummern - Hohne - Ahnsbeck – Lachendorf
CeBus 500	Celle - Altencelle – Wienhausen
CeBus 510	Wiedenrode - Langlingen – Wienhausen – Eicklingen
CeBus 600	Celle - Adelheidsdorf - Wathlingen – Eicklingen
CeBus 610	Neuschepelse - Langlingen - Bröckel – Eicklingen
CeBus 700	Celle - Dasselsbruch - Großmoor – Adelheidsdorf
CeBus 800	Celle - Hambühren - Ovelgönne – Wietze
CeBus 810	Wietze - Wieckenberg – Jeversen
CeBus 820	Wietze - Hornbostel - Winsen/Aller
CeBus 900	Celle - Klein Hehlen - Boye - Winsen/Aller
CeBus 910	Winsen/Aller - Oldau – Ovelgönne
CeBus 960	Thören - Meißendorf - Winsen/Aller
Schulbuslinien nach der Freistellungsverordnung (FVO), öffentlich nutzbar	
CeBus 880	Hambühren – Wietze/Thören – Schwarmstedt
Regionalinien kreisfremder Betreiber nach § 42 PBefG	
VNN/VH 650	Schwarmstedt – Jeversen
RegioBus 927	Wathlingen – Ehlershausen
Genehmigte Anrufsammeltaxis und Bürgerbusse	
AST Celle	Stadtgebiet Celle
AST Wietze	Wietze – Hambühren – Celle
BB 101	Bergen – (Eversen/Sülze/Belsen/Lohheide/Dohnsen/Becklingen/Wietzendorf)
BB 201	Südheide/Hermannsdorf – (Barmbostel, Bondorf, Hetendorf/Unterlüß/Weesen)
BB 202	Faßberg – (Müden/Unterlüß/Faßberg)
BB 301	Eschede/Garßen/Lachendorf – (Habighorst, Höfer, Beedenbostel, Burghorn)

Betreiber	L-Nr.	Linienverlauf
BB	601	Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Wienhausen)
BB	602	Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Eicklingen/Lachendorf)
BB	801	Wietze/Schwarmstedt – (Wieckenberg, Jeversen, Hornbostel)
BB	901	Winsen/Aller – (Bannetze, Meißendorf, Thören, Südwinsen, Walle, Wolthausen)

ME = Metronom
VH = Verkehrsgemeinschaft Heidekreis
VNN = Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
RegioBus = RegioBus Hannover

Eine ausführliche Linienliste in Form der früheren „Liniensteckbriefe“ mit Angaben auch zu Verkehrstagen, Bedienungshäufigkeiten und Verknüpfungspunkten der jeweiligen Linien enthält Anlage 1.

Das jährliche Leistungsangebot des ÖPNV-Linienverkehr im Landkreis Celle beträgt nach dem Fahrplanstand 2017/2018

- 0,836 Mio. Zug-km im Eisenbahn-Regional- und S-Bahnverkehr[10],
  davon 0,581 Mio Zug-km RegionalBahn und 0,255 Mio. Zug-km S-Bahn,
- 4,645 Mio. Fahrplan-km im Buslinienverkehr nach § 42 und 43 PBefG sowie FVO-Linie 880 auf Linien der CeBus, einschl. der angebotenen Rufbusleistungen (aber ohne Anruf-Sammeltaxis),
- 0,437 Mio. Fahrplan-km angebotene Leistungen der mittlerweile 8 Bürgerbusse (darin enthalten sind noch 14.700 Fahrplan-km BB802 Hambühren als Restleistung 2017).

Aus diesen Gesamtwerten wurden die in Tabelle 2 dargestellten spezifischen Angebotsumfänge im ÖPNV je Einwohner und Flächeneinheit ermittelt und mit hinsichtlich Einwohnerdichte und Verteilung ähnlich strukturierten ländlichen Räumen vergleichend bewertet.[11]

In einer Gesamtbewertung kann festgestellt werden, dass bezogen auf die Fläche das ÖPNV-Angebot im Landkreis Celle im Durchschnitt vergleichbarer Landkreise liegt, auf der Straße sogar darüber. Bezogen auf die Anzahl der Einwohner (und potenziellen Fahrgäste) liegt es jedoch um fast 20 % darunter, unter Einbeziehung des SPNV sogar noch deutlicher.

Die Ergebnisse von Tabelle 2 deuten somit trotz erfolgter Angebotsverstärkung – zumindest einwohnerbezogen - noch immer auf eine abgemilderte relative Unterversorgung mit ÖPNV-Leistungen hin.

[10] Nur auf Streckenabschnitten innerhalb des Kreisgebiets.

[11] Die Zusammenstellung der Vergleichsdaten in Tabelle 2 erfolgte anhand eines Portfolios aus insgesamt etwa 40 Landkreisen. Aufgrund der in Relation zu setzenden Strukturmerkmale liegen diese vorrangig in den Bundesländern oder Teilen der Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Brandenburg, Sachsen-Anhalt sowie Nordhessen, Nordthüringen und Teilen von Mecklenburg-Vorpommern. Im Allgemeinen liegen die Werte in den neuen Bundesländern höher als in den alten Bundesländern. Die Ursachen dafür sind traditioneller Art und liegen in einem kommunal- und landespolitisch höheren Stellenwert des öffentlichen Verkehrs sowie in einem noch etwas niedrigeren Grad der individuellen Motorisierung.

Tabelle 2 Spezifisches Leistungsangebot im Busverkehr

Grundgesamtheit	Nutz-km pro Einwohner und Jahr	Nutz-km pro km² Fläche und Jahr
(a) SPNV-Angebot	4,7	541
(b) üÖPNV, ohne Bürgerbusse	26,1	3.006
(c) üÖPNV mit Bürgerbussen	28,6	3.289
(d) ÖPNV-Gesamtangebot	33,3	3.830
(e) Vergleichswert für (a)	8,7	780
(f) Vergleichswert für (c)	32,5	2.650
(g) Vergleichswert für (d)	41,2	3.430

(Bezugsgrößen: 177.971 Einwohner am 31.12.2015; 1.545,2 km² Fläche. Angaben einschl. RufBus, mit und ohne Bürgerbusse, ohne AST)

Das unter den Vergleichswerten liegende SPNV-Angebot ist dadurch begründet, dass dieses Angebot auf nur eine, im Süden auf zwei Äste aufgeteilte Strecke beschränkt ist (allerdings mit dort relativ starkem Angebot), während im Durchschnitt der Vergleichslandkreise überwiegend zwei solche Bahnstrecken in die Bewertung eingehen.

Im Normalfall erfolgt eine zumindest teilweise Kompensation eines unterrepräsentierten SPNV-Angebots durch höheres Busverkehrsangebot. Das war im Landkreis Celle zwischenzeitlich nicht der Fall und ist erst im Ergebnis der gemeinwirtschaftlichen Leistungsvergabe wiederhergestellt worden.
Dennoch bleibt der Nachteil bestehen, dass das Angebot des SPNV im Landkreis Celle kein Netz bildet, nur einen geringen Beitrag zur Realisierung der Verbindungsfunktionen und faktisch keinen Beitrag zur Realisierung der Flächenerschließungsfunktionen leistet.

Ein weiterer Bestandteil der Eckdatenvergleiche zu Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebotes ist die Angebotsverteilung nach Tagesarten, also der Anteil des Angebotes an Ferien- und an Wochenendtagen im Vergleich zum Schultag. Damit wird verdeutlicht, in welchem Umfang eine Ausrichtung des Angebots auf bestimmte Nutzergruppen (Schüler/Azubi, Pendler usw.) oder Fahrtzecke (Ausbildung, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit usw.) erfolgt. Allgemein ist die Ermittlung nach Fahrplan-km und nach Anzahl Fahrten üblich (nachfolgend gewählt nach Fahrten). Sinnvoll ist aufgrund der spezifischen Besonderheiten auch eine gesonderte Ermittlung für den Stadt- und der Regionalverkehr.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 3 Eckdatenvergleich Fahrtenangebot üÖPNV 2017

Fahrtenzahl	Fahrten/Tag	Anteil an Schultag	Referenzwerte
Regional- und Stadtverkehr			
Schultag	1.552	100 %	100 %
Ferientag	1.225	78,9 %	65-75 %
Samstag	714	46,0 %	25-30 %
Sonn-/Feiertag	257	16,6 %	15-20 %
Regionalverkehr			
Schultag	1.016	100 %	100 %
Ferientag	717	70,6 %	60-65 %
Samstag	289	28,4 %	15-20 %
Sonn-/Feiertag	105	10,3 %	<10 %
Stadtverkehr			
Schultag	536	100 %	100 %
Ferientag	508	94,8 %	95 %
Samstag	425	79,3 %	45-50 %
Sonn-/Feiertag	152	28,4 %	33-40 %

Im Ergebnis zeigt sich eine nicht mehr so starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr, wie das noch bei der vorherigen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes festgestellt worden war. Auch im Ergebnis der durchgeführten Leistungsausschreibung wurden wieder mehr Angebote für die anderen Nutzergruppen (Jedermann-Nutzer) und für andere Fahrtzwecke bereitgestellt, was sich begünstigend auch auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ausgewirkt hat.

Im Vergleich mit den Referenzwerten besteht ein überdurchschnittliches Fahrtenangebot an Ferientagen und an Samstagen im Regionalverkehr und insgesamt, im Regionalverkehr auch an Sonntagen. Lediglich im Stadtverkehr an Sonntagen liegt das Fahrtenangebot geringfügig unter den Referenzwerten, was sich jedoch am tatsächlichen Bedarf orientiert.

Karte 3 zeigt das Liniennetz des gesamten ÖPNV-Angebotes. Daraus ist gut erkennbar, dass

- Netzcharakter und eine Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises gewährleistet sind, wobei an der Feinerschließung zunehmend Bürgerbusse beteiligt sind,
- Netzlücken vorwiegend landschaftsstrukturell und damit verkehrsinfrastrukturell begründet sind;
  auffällig sind dennoch einzelne fehlende Tangenten, wie Eschede - Bergen / Hermannsburg oder Langlingen – Hohne – Eldingen, für die jedoch der Bedarf sehr kritisch hinterfragt werden muss,
- sich durch Linienverkehre im Takt oder durch Überlagerung mehrerer Linien Angebotsachsen deutlich abheben, diese sind vorrangig radial auf das Oberzentrum Celle ausgerichtet,
- trotz fehlendem Netzcharakter des SPNV die Hauptachse der Verkehrsnachfrage, insbesondere der Pendlernachfrage, zwischen Celle und Hannover durch den SPNV abgedeckt wird,
- Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus nur im Falle der Verbindung Eschede - Celle (Linie 300) näher zu beleuchten sind; wegen Unerheblichkeit und viel zu langer Fahrzeit der Busse ist dort bestenfalls von einer Angebotsergänzung auszugehen.
- Das die Kreisgrenzen überschreitende Netz ist mit nur fünf Verbindungen und einem Bürgerbus schwach ausgeprägt. Allerdings kann dafür auch nur von begrenztem Bedarf ausgegangen werden.

In Karte 4 wird das Liniennetz im Stadtverkehr Celle dargestellt. Insgesamt sind es 19 Linien und ein Anrufsammeltaxi (AST), die am Stadtverkehr beteiligt sind, davon

- 10 reine Stadtlinien mit den 2-stelligen Liniennummern 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13 und 14

  und

- die Regionallinien mit den 3-stelligen Liniennummern 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800 und 900, die neben ihrer regionalen Verbindungsfunktion teilweise auch in den städtischen Verkehrsachsen das Stadtverkehrsangebot verstärken und so teilweise die Funktionalität der bis zum Frühjahr 2015 praktizierten kombinierten Regional- und Stadtlinien weiterführen.
  Das trifft im engeren Sinne zu für die Regionallinien 200, 400, 500 und 900, die entsprechende Stadtlinien verdichten oder überlagern. Für die Linien 300, 600 und 700 trifft dies ansatzweise innerhalb des Bedienungskorridors zu. Die Linien 100 und 800 haben keine Funktionen für die Stadtverkehrsbedienung.
- Außerhalb der Betriebszeiten des Linienverkehrs und an den Wochenenden steht ein AST mit 45 min. Voranmeldezeit im Korridorbetrieb (Richtungskorridore) zur Verfügung.

Aus Karte 4 sind folgende Erkenntnisse abzuleiten:

- Das Angebot ist Netz bildend, feingliedrig und erreicht eine gute Gesamtabdeckung der Fläche des Stadtgebietes.
- Auch alle von der Kernstadt entfernt liegenden Ortsteile sind mit Ausnahme von Osterloh, wo nach allgemeiner Verlautbarung aber auch kein Bedarf besteht, gut in das Netz eingebunden;

ggf. sind fehlende Tangentialverbindungen zwischen den äußeren Stadtbereichen näher zu untersuchen. Frühere Untersuchungen haben keinen hinreichenden Bedarf ergeben.

- Das Netz selbst zeigt (mit Ausnahme von Osterloh) keine wesentlichen Erschließungslücken; näher beleuchtet wird dies an späterer Stelle anhand einer Abbildung der Haltestelleneinzugsbereiche.
- Stadtstrukturell bedingt kommt es zu einer starken Überlagerung mehrerer Linien im Bereich des Stadtkerns (Schlossplatz) sowie in einer ganz besonders stark ausgeprägten, in Südwest-Nordost-Richtung verlaufenden Hauptachse:

  Hermann-Billung-Gymnasium - Fuhsebrücke - Bahnhof - Thaerplatz - Schlossplatz - Stadtfriedhof (- Altenhagen).

  Eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Stadtverkehrsachse wird in der Liniennetzstruktur nur angedeutet und beschränkt sich auf den Bereich

  Torplatz – Union - Finanzamt.

  Eine weitere Hauptachse hat sich in Südost-Richtung herausgebildet:

  Schlossplatz – 77er Straße – Burgstraße (Schulzentrum)
- Aufgrund der Stadtstruktur und der Konstruktion des Netzes im Stadtgebiet Celle entstehen nur wenige zusätzliche Erschließungsaufgaben in den Achsenzwischenräumen. Im Wesentlichen bleiben diese auf südliche Stadtgebiete (Westercelle, Wittekop, Wietzenbruch, Altencelle) und die dort verkehrenden Linien 7, 11, 12 und 14 beschränkt.

In den Karten 5 bis 8 ist die Angebotshäufigkeit im Regionallinienverkehr nach den einzelnen Verkehrstagen Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag/Feiertag kartografisch dargestellt. Es ist an dieser Stelle wieder auf die tabellarische Korrespondenz mit Anlage 1 Linienverzeichnis hinzuweisen. Dargestellt wird abschnittsweise die richtungsbezogene Fahrtenanzahl je Tagesart im Bahnverkehr und im Regionalbusverkehr.

- Aus den Abbildungen gehen die starken Unterschiede zwischen dem an allen Tagesarten fast gleichen Zugangebot und den nach Tagesarten immer noch sehr, aber vermindert unterschiedlichen Fahrtenangeboten im Buslinienverkehr (üÖPNV) hervor.
- Das Rückgrat des Regionalbusverkehrs bilden die allesamt radial auf das Oberzentrum Celle ausgerichteten Linien mit den Hunderter Liniennummern 100, 200, 400, 500, 600, 700, 800, 900. Diese verkehren überwiegend im 60-min-Takt an allen Schul- und Ferientagen, Linie 200 im 120-min-Takt mit Verdichtung in der HVZ. An Samstagen wird in der Regel ein 120-min-Takt angeboten, an Sonn- und Feiertagen mehrere Fahrten (häufig auch als Rufbus).
- Auf diesen radialen Verkehrsachsen ergeben sich an Schultagen zwischen 15 und 28 Fahrten je Richtung, teilweise auch bis 38 Fahrten je Richtung.
- An Ferientagen werden diese radialen Achsen mit 85 bis 90 % der Häufigkeit des Angebotes an Schultagen bedient, was ein sehr guter Wert ist.
- Das Regionallinienangebot wird komplettiert durch die Linien, die durch einen Benummerung mit nicht ganzen Hundertern gekennzeichnet sind. Anders als vor dem Vergabeverfahren 2014

verkehren aber auch diese Linien Montag – Freitag weitgehend im Takt (120-min-Takt). Hauptaufgaben dieser Angebote sind

- die Realisierung von Zubringerfunktionen zu den Radialverkehren und der tangentialen Verbindungen zwischen den radialen Achsen,
- die Flächenerschließung zwischen den radialen Achsen und
- die Gesamtabdeckung des Schülerverkehrs.

Das Angebot auf diesen Erschließungslinien ist an Schultagen in der Regel deutlich ausgeprägter und fällt an Ferientagen durchschnittlich auf etwa 50 % ab, was aber deutlich mehr ist als vor 2015.

- Im Vergleich zwischen Schultag und Ferientag wird die flächendeckende Erschließung am Ferientag durch das Busliniennetz nicht nur erreicht, die Bedienungshäufigkeit in der Fläche ist auch noch so hoch, dass nunmehr eine gute Nutzbarkeit des Angebotes in diesen Teilräumen an Ferientagen gewährleistet ist.
- An Samstagen ist im Regionalbusverkehr nicht mehr nur ein Restangebot auf wenigen ausgewählten Linien vorhanden, sondern es wird eine flächenhafte Erschließung mittels eines Netzes gewährleistet, was in zahlreichen vergleichbaren Räumen durchaus nicht mehr der Fall ist. Dabei stehen meist zwischen 4 und 6 Fahrtenpaaren zur Verfügung, was dem Nutzer auch noch eine Auswahlmöglichkeit bietet.
- Auch an Sonn- und Feiertagen wird auf den meisten Relationen ein Grundangebot von 2 bis 3 Fahrtenpaaren angeboten. Auch hier besteht eine (eingeschränkte) Wahlmöglichkeit und es kann weitgehend auch wieder von einem Angebotsnetz gesprochen werden.

In den Karten 9 bis 12 ist die Angebotshäufigkeit im Stadtlinienverkehr Celle nach den einzelnen Verkehrstagen Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag/Feiertag kartografisch dargestellt. Es ist an dieser Stelle wieder auf die tabellarische Korrespondenz mit Anlage 1 Linienverzeichnis hinzuweisen. Dargestellt wird abschnittsweise die richtungsbezogene Fahrtenanzahl je Tagesart im Stadtlinienverkehr und auf den Regionallinien im Stadtgebiet.

- Die Abbildungen zeigen zunächst eine gegenüber dem Regionalbusverkehr noch weitaus geringere Differenzierung zwischen den Verkehrstagen, was typisch für Stadtverkehre ist. Zwischen Schul- und Ferientagen sind kaum Unterschiede ablesbar. Die Unterschiede ergeben sich lediglich aus dem unterschiedlichen Angebot auf den Regionallinien im Stadtgebiet, nicht durch die eigentlichen Stadtlinien. An Samstagen besteht etwa zwei Drittel des Ferientagsangebots, an Sonntagen etwa 40 %.
- Die Stadtbuslinien 3 (Am Silbersee), 4 (Garßen), 7 (Neues Land), 11 (Windmühlenstraße), 12 (Marienwerderallee), 13 (Wietzenbruch), 14 (Galgenberg), jeweils von/nach Schlossplatz, verkehren Mo - Sa im 30-min-Takt, in den Tagesrandzeiten samstags im 60-min-Takt und sonntags im 60-min-Takt mit einer Betriebszeit ab Mittag.
- die Linien 2 (Hustedt), 3 (Garßen), 5 (Altencelle) und 9 (Boye, Unter den Eichen), jeweils von/nach Schlossplatz, verkehren an allen Tagen in der Regel im 60-min-Takt (Ausnahmen:

Linie 2 (Groß Hehlen) mit einzelnen zusätzlichen Verstärkerfahrten, Linie 5 (Altencelle) samstags im 30-min-Takt, Linie 3 (Garßen) kein Angebot sonntags).

- Eine Übersichtsdarstellung, einschl. der täglichen Betriebszeiten enthalten Tabelle 4 und Anl. 1:

Tabelle 4 Bedienungskomponenten der Stadtlinien

L-Nr.	Von/Nach	Takt	Abweichung	Betriebszeiten Mo-Fr	Betriebszeiten Sa	Betriebszeiten So
2	Hustedt	60‘		e: 5:33 – 19:33 a: 6:05 – 19:05	e: 6:03 – 20:03 a: 6:05 – 19:05	e: 13:03 -19:03 a: 12:35 – 18:05
3	Garßen	60‘		e: 6:10 – 20:05 a: 6:35 - 19:35	e: 6:10 – 17:10 a: 6:35 - 16:35	Kein Angebot
3	Am Silbersee	30‘	Sa vor 9:00, ab 17:30, So 60‘-Takt	e: 5:49 - 20:15 a: 6:05 – 19:35	e: 5:49 – 20:15 a: 6:05 – 19:05	e: 12:19 – 20:19 a: 12:05 – 20:05
4	Garßen	30‘	Sa bis 9:15, So 60‘-Takt	e: 5:45 – 20:15 a: 5:50 – 19:50	e: 6:15 – 20:15 a: 5:50 – 19:50	e: 12:45 – 19:45 a: 12:20 – 19:20
5	Altencelle	60‘	Sa 9:20 – 16:20 30‘-Takt	e: 5:55 – 19:55 a: 5:20 – 19:20	e: 5:55 – 19:55 a: 5:20 – 19:20	e: 12:55 – 19:55 a: 12:20 – 19:20
7	Neues Land	30‘	Sa vor 9:00, Sa nach 17:00, So 60‘-Takt	e: 5:48 – 19:48 a: 6:05 – 19:35	e: 6:18 -20:16 a: 6:05 – 20:05	e: 12:48 – 19:48 a: 12:35 – 19:35
9	Boye, Unter den Eichen	60‘	Keine Fahrt: Mo-Fr 8:27 - 9:57	e: 5:57 - 19:27 a: 6:20 – 19:50	e: 6:27 – 19:27 a: 6:50 – 19:50	e: 12:27 – 19:27 a: 12:20 – 18:20
11	Windmühlenstr	30‘	Sa vor 9:30, So 60‘-Takt	e:5:43 – 19:43 a: 5:35 – 19:35	e: 6:43- 19:43 a: 6:35 – 19:34	e: 12:35 – 19:35 a: 12:43 – 19:43
12	Marienwerderallee	30‘	Sa bis 9:50, So 60‘-Takt	e: 5:54 – 19:54 a:6:20 – 19:50	e: 5:54 – 19:54 a: 6:20 – 19:20	e: 11:54 – 19:54 a: 12:20 – 19:20
13	Wietzenbruch	30‘	Sa vor 9:00, Sa nach 16:30, So 60‘-Takt	e: 5:07 – 19:07 a: 6:05 – 20:05	e: 5:37 – 19:37 a: 6:05 – 20:05	e: 12:07 – 20:07 a: 12:35 – 19:35
14	Galgenberg	30‘	Sa bis 9:30, So 60‘-Takt	e: 5:49 -19:46 a: 6:05 -19:35	e: 6:46 – 19:46 a: 6:35 – 19:35	e: 12:16 – 19:16 a: 12:05 – 19:05

e: stadteinwärts, jeweils Abfahrt am Startort
a: stadtauswärts jeweils Abfahrt Schlossplatz

- Ähnlich wie bereits bei der Liniennetzstruktur herausgearbeitet, zeigt sich eine starke, in der Struktur des Straßennetzes begründete Überlagerung der Angebote insbesondere in den Bereichen
  - zwischen Torplatz, Schlossplatz und Thaerplatz/Union mit ca. 200 Fahrten pro Schul-/ Ferientag und Richtung,
  - zwischen Thaerplatz und Sägemühlenstraße/Jägerstraße mit 120 und weiter bis Finanzamt mit 60 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - zwischen Thaerplatz und Bahnhof mit 70 und weiter dann bis Heese/Fuhrberger Straße mit 60 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,

  - zwischen Torplatz und Stadtfriedhof mit 75 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - östlich entlang der Bahntrasse (Biermannstraße) zwischen Heese/Bahnhof und Petersburgstraße als einzige innerstädtische Tangentiale mit 70 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - an Schultagen weisen die Abschnitte zum HBG und zum Schulzentrum Burgstraße sichtbare stärkere Angebote auf als an Ferientagen.
  - Ansonsten werden auf den meisten Abschnitten des Stadtverkehrs, die vorrangig der Erschließung dienen, knapp 30 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung angeboten, was einem 30-min-Takt entspricht. An den Wochenenden anteilig weniger (gemäß Tabelle 4).

- Die Verbindungsfunktionen werden innerhalb des Stadtgebiets und zwischen den Ortsteilen im Außenbereich und dem Stadtkern nahezu ohne Einschränkungen gegenüber den geltenden Vorgaben erfüllt. Die wenigen Einschränkungen werden im Abschnitt 4 thematisiert. Gleichfalls wird dort auch die Problematik von fehlenden Tangentialverbindungen einer erneuten Bedarfsklärung unterzogen.

In den Karten 13 und 14 wurde mit Hilfe einer Isochronendarstellung[12] ausgewählt für den Ferientag und den Samstag die Erschließung des Stadtgebietes durch Netz und Haltestellen veranschaulicht. Die dabei gewählten Isochronen wurden mit einem Radius von 400 m stadtverkehrstypisch gewählt, woraus sich bei exakter Einhaltung ein mittlerer Haltestellenabstand von 800 m ergibt. Die Auswertung bringt folgende Ergebnisse:

- Das gesamte Stadtgebiet ist sehr gut erschlossen. Das gilt uneingeschränkt für den gesamten innerstädtischen Bereich.
  Für den Bereich der Senioren-Wohnanlage Wehlstraße/Ecke 77er Straße ist nach wie vor festzustellen, dass die Entfernungen zu den nächsten Haltestellen (Hostmannstraße, Hallenbad), auch wenn diese innerhalb des zulässigen Radius liegen, für mobilitätseingeschränkte Personen als zu weit empfunden werden. Eine Bushaltestelle in unmittelbarer Standortnähe wäre wichtig, wird baulich aber als nicht realisierbar eingeschätzt. Ähnliches trifft auch zu für die fehlende direkte ÖPNV-Erschließung des neuen Rathauses. Aber auch hier beträgt die Entfernung zur nächsten Haltestelle (OS II Blumlage/Neues Rathaus) lediglich 200 m Luftlinie bzw. 300 m Gehstrecke.
- Größere Erschließungsdefizite werden in folgenden Bereichen sichtbar:
  - Wittekop am südlichen Stadtrand, entlang der Bahntrasse
  - Osterloh
- Geringfügige Erschließungsdefizite werden in folgenden Bereichen sichtbar:
  - Wietzenbruch, Am Flugplatz
  - nördlicher Rand von Boye.

[12] 400 m Luftlinie umgerechnet in Wegstrecke ergibt eine durchschnittliche Zu- und Abgangszeit von 6 min. (6-min-Isochrone).

2.2.3 Angebotsverknüpfung

Anhand der Netzstruktur ist jede Haltestelle, an der mindestens zwei Linien von SPNV und/oder übrigem ÖPNV zusammentreffen, ein potenzieller Verknüpfungspunkt. Der potenzielle Verknüpfungspunkt wird dann zum tatsächlichen, wenn auch eine sinnvolle Umstiegsmöglichkeit besteht. Für die hier vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes war keine theoretische Auflistung aller potenziellen Verknüpfungspunkte erforderlich, weil bereits mit dem bisherigen NVP eine Auswahl von Verknüpfungspunkten vorliegt und lediglich auf Vollständigkeit und Gewichtung zu prüfen war.

Die Festlegung der Gewichtung hat sich dabei an einer Kategorisierung der Verknüpfungspunkte zu orientieren. Basis der Kategorisierung sind neben

- den Umstiegsmöglichkeiten und der Anschlussgestaltung

  vor allem die

- Fahrgastfrequentierung

  und die

- erforderliche Ausstattung und bauliche Gestaltung.

Letztere gewinnt insbesondere unter dem Aspekte der gesetzlich verpflichtenden barrierefreien Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur eine sprunghaft zunehmende Bedeutung.

Im Geltungszeitraum des Nachverkehrsplanes seit 2011 haben die Kommunen mit Unterstützung des Landkreises erheblich in die Haltestelleninfrastruktur investiert.
Nach dem äußeren Eindruck ist hinsichtlich des Haltestellenausbaus ein guter Stand erreicht. Eine statistische Erfassung liegt nunmehr vor und wird in Abschnitt 6 zur Planungsgrundlage gemacht. Dabei bleibt die Aufgabe einer Kategorisierung der Haltestellen noch offen. Für eine Kategorisierung der Haltestellen sind deren Ein- und Aussteigerzahlen erforderlich. Das kann flächendeckend durch Erhebung oder punktuell nach Vorauswahl im Ergebnis einer Experteneinschätzung erfolgen.

2.2.4 Anbindung an zentrale Orte, Bedienungsstandard im Stadt- und Regionalverkehr

Die Erschließung des ländlichen Raumes und die Erreichbarkeit zentraler Orte sind wichtige Kriterien für die Bewertung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum im Interesse der Mobilitätssicherung. Erreichbarkeit und Mobilitätssicherung sind wesentliche Merkmale der Attraktivität von Städten, Räumen und einzelnen Standorten und sind Ausdruck von Lebensniveau. Dementsprechend werden in den meisten Nahverkehrsplänen derartige Standards in Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen des Aufgabenträgers mit bindendem oder zumindest empfehlendem Charakter vorgegeben.

Dabei werden in differenzierter Weise für Stadtverkehre und für Regionalverkehre derartige Standards in der Regel für Mindesterschließung bzw. Erschließungsgrad, die Erreichbarkeit zentraler Orte bzw. des Stadtzentrum in bestimmter Fahrzeit und mit bestimmter Häufigkeit und ggf. Regelmäßigkeit (Takt) vorgegeben.

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Celle beinhaltet seit 2011 erstmals solche Standards. Damit waren erstmals auch Vergleiche der Angebotsqualität mit anderen Landkreisen und Städten möglich. Das Aus-

wertungsergebnis ist gut, insbesondere nach den erfolgten Angebotsverbesserungen im Ergebnis des gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahrens für die Leistungen, die ab Frühjahr 2015 umgesetzt sind.

In Abschnitt 4 wird im Detail

- die gegenwärtige Einhaltung der Bedienungsstandards überprüft und
- deren Bemessung hinterfragt.

Im Ergebnis werden dort für konkrete standardverändernde oder angebotsverändernde Maßnahmen abgeleitet.

2.2.5 Angebotsqualität

Die Qualität des Beförderungsprozesses wird durch die folgenden Faktoren bestimmt:

Erschließungsgrad Netzdichte, Linienführung und Bedienungshäufigkeit	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einschließlich Anschlusssicherung
Reisezeit und -komfort durchgehende Fahrten in Hauptrelationen, sicheres und bequemes Umsteigen, Fahrzeugkomfort	Platzangebot Sitzplatzkapazität, Barrierefreiheit, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen, Gepäck
Kundeninformation Aktualität und Verfügbarkeit, übersichtlicher Aufbau	Sauberkeit und Service einschl. kundenfreundlicher Fahrausweisvertrieb, Beratung

Im Punkt Erschließungsgrad wurden die entsprechenden Aussagen bereits im Abschnitt 2.2.4 formuliert. Die Bewertung fällt für Schultage und Samstage überwiegend positiv aus, für Ferientage seit 2015 ebenfalls. Für Sonntage ist ein vergleichsweise zufriedenstellendes Niveau festzustellen.

Bei den Kriterien Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherheit wurden die Abläufe der Berichterstattung des Betreibers an den Aufgabenträger ergänzend formalisiert und ergeben jetzt aussagekräftige und insgesamt zufriedenstellende Ergebnisse. Künftig kommen auch noch Möglichkeiten aus dem zu beschaffenden Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) hinzu. Damit verbessern sich auch die bereits erheblich aufgewerteten Möglichkeiten der Fahrgastinformation weiter.

Die Ausstattung von Kreuzungen mit LSA-Ansteuerung zur ÖPNV-Bevorrechtigung ist weitergeführt worden und hat in der Stadt Celle ein beachtliches Niveau erreicht.

Reisezeiten, Komfort und Platzangebot sind differenziert zu bewerten. Die Reisezeiten auf den Hauptrelationen sind aufgrund der Angebotsstruktur sehr günstig. Hervorzuheben ist der wesentliche Anstieg bei den vertakteten Angeboten. Aus Orten abseits der Hauptrelationen ist dies ebenfalls deutlich verbessert worden, stößt aber natürlich an verkehrsgeographische und strukturelle Grenzen (Entfernun-

gen, Straßennetz, dünne Besiedlung). Insbesondere sind Verbesserungen an Nichtschultagen und auch an Samstagen erreicht worden.

Aussagen darüber, ob das Platzangebot in den Bussen ausreichend ist, könnten nur gemacht werden, wenn entsprechende Erhebungsdaten vorliegen würden, was nicht der Fall ist.

Die Kriterien der Barrierefreiheit wurden anhand einer Fahrzeugliste mit Ausstattungsmerkmalen bewertet. Sie entsprechen den Vorgaben der durchgeführten Ausschreibung oder übertreffen diese sogar. Gleiches gilt für Fahrzeugalter und Schadstoffklasse. Die aktuellste, zum Stand Oktober 2017 vorliegende Fahrzeugliste weist insgesamt 98 ausschließlich Standardlinienbusse und Gelenkbusse aus. Darunter sind lediglich 5 Busse (alles Gelenkbusse) in Hochbodenbauart, darunter auch der einzige aufgeführte Subunternehmerbus. Offenbar verfügen diese 5 Busse auch nicht über einen Hublift, sind also nicht barrierefrei. Von den weiteren 93 Bussen sind alle in Niederflurbauart ausgeführt und darunter 86 zusätzlich mit Rampe und/oder Kneelingfunktion ausgestattet, die somit vollständig barrierefrei sind.

Alle eingesetzten Busse müssen mindestens die Euro-3-Norm erfüllen. Das trifft gegenwärtig für 87 Busse (89 %) zu, für 11 Busse nicht. 53 Busse (54 %) erfüllen die Euro-6 oder Euro-5-Norm. Mit diesen Euro-6- und Euro-5-Bussen werden 61 % der Fahrleistungen durchgeführt.

60 % der Busse (59 Fahrzeuge) sind klimatisiert.

6 Busse sind älter als 16 Jahre, 11 weitere weisen mehr als 750 Tkm Laufleistung auf. Insgesamt entsprechen also 17 Busse nicht der Alters- und Laufleistungsvorgabe. Die Hälfte davon wird allerdings nur sehr wenig eingesetzt (Betriebs- oder Spitzeneinsatzreserve). Zudem gibt CeBus an, dass nicht alle Busse laut übergebener Fahrzeugliste zur Erfüllung des Verkehrsvertrages benötigt werden und eingesetzt werden.

Die Hauptinstrumente des Kundenservice in ihrer Einheit von Fahrplaninformation, Kundeninformation und Fahrausweisvertrieb sind

- Fahrplanaushänge und weitere Informationen an der Haltestelle.
  Wie leider bei sehr vielen ÖPNV-Unternehmen üblich, fehlen häufig an den Haltestellen der Name und die Angabe der dort verkehrenden Linien. Dadurch wird die Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste erschwert.
  Hinsichtlich der Fahrplanaushänge ist, neben immer wieder auftretenden und nicht dem Unternehmen anzulastenden Vandalismusschäden, insbesondere Beschmierungen, darauf zu achten, dass Aushänge vollständig und lesbar sind. Gravierende Mängel werden hierzu nicht festgestellt.
- Fahrplanheft bzw. spezielle Printmedien wie Fahrplan-Flyer.
  Ein Fahrplanheft gibt es gegenwärtig nicht. Die Aufteilung in mehrere Einzelhefte für Teilgebiete, wie schon einmal versucht, war durch die Kunden nicht angenommen worden. Fahrplanbuchseiten können jedoch online heruntergeladen werden, zugesandt werden und im Abo bezogen werden.
  Positiv zu bewerten ist die Herausgabe eines Flyers mit den Liniennetzen von Stadt- und Regionalverkehr, der eine gute Übersicht bietet, jedoch keine Informationen zu Fahrplänen und Tarifen beinhaltet.
- Elektronische Fahrplanauskunft
  Auf den Internetseiten der CeBus können alle Fahrpläne und aktuelle Informationen eingesehen

und heruntergeladen werden, auch die Schülerlinien (die es so zwar nicht mehr gibt, aber eine Orientierungshilfe für Schüler und Eltern darstellen). Die Möglichkeit der Verbindungsauswahl bietet die Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen (EFA-System), ebenfalls via Internet, diese allerdings wiederum ohne das Angebot der Schülerlinien.

- Kundencenter / Mobilitätszentralen o. ä.
  Gibt es derzeit nur am Standort des CeBus-Betriebshofes in Celle, kann aber diese Funktion aufgrund der ungünstigen standörtlichen Lage nicht erfüllen. Eine entsprechende Einrichtung in der Innenstadt von Celle (Nähe Schlossplatz) ist nicht weitergeführt worden. Grundsätzlich erfüllt aber auch der Standort der Celle Tourismus Marketing GmbH (CTM) am Markt in Celle die Funktionen eines Kundencenters.
- Neben dem Vertrieb von Fahrausweisen im Bus über elektronische Fahrausweisdrucker stehen in der Stadt Celle 13 und im übrigen Kreisgebiet weitere 8 Vorverkaufsstelle in den meisten Grundzentren, überwiegend Agenturen, zur Verfügung.

Das Unternehmen CeBus GmbH & Co. KG ist nach dem Qualitäts-Managementsystem DIN EN ISO 9001 zertifiziert.

2.3 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage

Der Umfang und die Struktur der gegenwärtigen Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen sowie das Wissen um deren Entwicklungstrends der vergangenen Jahre sind die wesentlichen Gradmesser und Instrumentarien der Erfolgskontrolle für bestimmte Angebotsmaßnahmen.

Leider liegen im Landkreis Celle und für die Stadt Celle keine verwertbaren diesbezüglichen Angaben aus Verkehrserhebungen oder statistischen Auswertungen von Fahrausweisverkäufen in einer Zeitreihe vor.

Nach dem Stand der Nahverkehrsplanes 2011 bis 2015 lag für das Schuljahr 2008/2009 lediglich eine Schätzung des Fahrgastaufkommens vor, welche jetzt mit erheblichen Unsicherheiten als Bewertungsbasis verwendet werden kann. Zum damalige Zeitpunkt ergab sich aus den beim Träger der Schülerbeförderung vorliegenden Daten und einer Hinzuschätzung des Gutachters für das Fahrausweisaufkommen im Jedermannverkehr eine Gesamtsumme von 6,5 Mio. Beförderungsfällen pro Jahr (Beff./a), mit einem Anteil von 35 % für den Jedermannverkehr aufgrund des überdurchschnittlich hohen Stadtverkehrsanteils und eher hoher Grenzwerte bei der Anspruchsberechtigung im städtischen Schülerverkehr.

Durch den ÖPNV-Betreiber CeBus GmbH & Co. KG liegen jetzt für das Jahr 2016 vollständige Angaben zu Beförderungsfällen und Fahrausweisverkäufen nach Fahrausweisarten vor. Diese ergeben ein Gesamtaufkommen von 6,43 Mio. Beff./a, mit einem Anteil von 35,5 % für den Jedermannverkehr (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5 Beförderungsaufkommen im Schüler- und Jedermannverkehr 2009 und 2016

Aufkommensart	2009		2016	
	Beff/a	Anteil	Beff/a	Anteil
Schüler	4.225.000	65,0 %	4.144.668	64,5 %
Jedermann	2.275.000	35,0 %	2.284.883	35,5 %
Gesamt	6.500.000	100,0 %	6.429.551	100,0 %
Entwicklung für Gesamt			-70.449 -1,1 %	

Die Werte für den Schülerverkehr 2009 umfassten nicht nur den Linienverkehr auf Schülersammelzeitfahrkarten und Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG, sondern auch die Fahrtberechtigungen nach der Freistellungs-Verordnung. Anders wäre eine Vergleichbarkeit zu den Werten 2016 nicht zu gewährleisten.

Es ergibt sich ein Rückgang des Fahrgastaufkommens um -1,1 %, darunter beim Schülerverkehr um -1,9 %. Beim Jedermannverkehr ergibt sich ein leichter Anstieg. Die Vorausschätzung des Nahverkehrsplanes 2011 bis 2015 war von einem Rückgang um 6 – 7 % ausgegangen.

Dieser Rückgang ist zwischenzeitlich in den Jahren 2012 bis 2014 durch Angebotseinschränkungen und Qualitätsmängel voraussichtlich auch mindestens eingetroffen. Die Angebotsverbesserungen ab 2015 haben jedoch zu einer Trendwende geführt, unterstützt in dieser Zeit auch durch externe Ursachen, wie steigende Geburtenraten und Zuwanderungen.

2.4 Mängelfeststellung, Ableitung von Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Aus den vorstehenden Punkten der Angebotsanalyse und Bestandsaufnahme wurde eine Gesamtbewertung erstellt und es wurden die wesentlichen Punkte, die als faktische oder wahrscheinliche Mängel zu bewerten sind herausgezogen und nachfolgend stichpunktartig aufgelistet:

Gesamtbewertung

- Es ist im Ergebnis der Neuvergabe der ÖPNV-Leistungen ab April 2015 ein quantitativ und qualitativ wesentlich verbessertes Bedienungsniveau erreicht worden.
- Die angebotene Leistung ist von einem zwischenzeitlichen Tiefstand um 30 % erhöht worden, in der Stadt Celle sogar um 39 %. Das Angebot wurde insgesamt vereinheitlicht und insbesondere in den Verkehrsachsen mit hoher Nachfrageerwartung besonders verstärkt.
- Die Anzahl der Haltestellenabfahrten hat sich nach Tabelle 6 und den Karten 15 und 16 erhöht. Von der Verbesserung haben fast alle Kommunen im Kreisgebiet profitiert. Neben der Stadt Celle gab es die stärksten relativen Zuwächse für Langlingen, Unterlüß, Adelheidsdorf und Scharnhorst:
  In der Stadt Celle wurden die Anfahrten in fast allen Stadtteilen gesteigert. Die Hauptursachen

lagen in Taktverdichtungen für Altenhagen/Bostel, Westercelle und verbesserter Erschließung z. B. für Altencelle.

Tabelle 6 Anzahl Haltestellenabfahrten vor und nach Betriebsaufnahme nach der Vergabe 2015

Fahrplan	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
vorher	14.710	10.509	4.929	2.191
nachher	20.080	16.389	10.749	3.771

- Der Anteil der Taktverkehre hat sich von 40 % auf 60 % erhöht.
- Reisezeitüberschreitungen im Schülerverkehr sind weitestgehend beseitigt und Elemente einer Schülerverkehrsoptimierung umgesetzt.
- Der eingesetzte Fuhrpark wurde grundsätzlich modernisiert und auf ein gutes Komfortniveau gebracht. Der Fuhrpark ist fast vollständig barrierefrei und liegt – gemessen an den Möglichkeiten kohlenstoffbasierter Antriebe – in einem Bereich geringer Schadstoffbelastung.
- Die Nutzerzufriedenheit ist auf einem völlig neuen Niveau angekommen. Dazu tragen auch die kundenfreundlicheren Dispositionszeiten für Rufbusse bei.
- Mängel treten nur noch als Einzelprobleme auf und sind nicht mehr auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung oder der Organisation der Leistungsdurchführung zurückzuführen.

Handlungs- und Untersuchungsbedarf

- Grundsätzliche Sicherung der im Ergebnis der Leistungsausschreibung erreichten Angebotsverbesserungen;
- Anforderungsgerechte Prüfung der Kategorisierung des Netzes und Prüfung auf Anpassungsbedarf der Angebote in den verkehrlichen Hauptrelationen, wobei hierfür weiterhin kein Abgleich mit der Fahrgastnachfrage möglich ist;
- Prüfung der Sachgerechtheit der Erschließungsvorgaben und Beseitigung bzw. Abmilderung noch verbliebener Erschließungsmängel;
- Prüfung sich verändernder Anforderungen für den Schülerverkehr sowie Prüfung einer Integration letzter verbliebener Verkehre nach der Freistellungs-Verordnung in das Gesamtlinienbündel nach § 42 PBefG;
- Prüfung auf Schlussfolgerungen aus der zu erwartenden Nachfrageentwicklung durch mögliche Veränderungen bei den allgemeinen Potenzialen oder die Anspruchsberechtigung im Schülerverkehr sowie das Verkehrsverhalten;
- Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV, Einleitung weiterer notwendiger Maßnahmen zur Schaffung der organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Aufstellung und Umsetzung eines Ausbauprogramms für Haltestellen;

- Permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Verknüpfungen, künftig unter Nutzung der Möglichkeiten eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL);
- Mängel im Verkehrsfluss durch zu geringe Fahrzeugdurchsatzkapazität am Schlossplatz bzw. Zu- und Abfahrten; zusätzlich verminderte Übersichtlichkeit für den Fahrgast;
- schrittweise weitere Verbesserung der Fahrgastinformation und des Kundenservice.

Die vorstehend genannten Mängel werden in den Planungskapiteln 4 bis 6 in einzelnen oder komplexen Planungsmaßnahmen aufgegriffen.

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Einwohnerdichte nach Gemeinden

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Einwohner je km²

- bis 25
- 26 bis 50
- 51 bis 100
- 101 bis 150
- 151 bis 200
- 201 bis 300
- über 300

Einwohner je Gemeinde

2012

1mm entspricht 2.000 Einwohnern

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 01

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Zentralörtliche Gliederung

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: LROP Niedersachsen 2012 / RROP Celle 2016 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 02

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Liniennetz

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- 123 Buslinie
- RE2 Bahnlinie
- S6-7 S-Bahnlinie
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 03

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Liniennetz Stadt Celle

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- 123 Buslinie
- RE2 Bahnlinie
- S6-7 S-Bahnlinie
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 04

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Schultag

Regionalverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Busstrecke keine tägl. Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

- <= 3
- <= 5
- <= 10
- <= 15
- <= 20
- > 20

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 05

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Ferientag

Regionalverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Busstrecke keine tägl. Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

- <= 3
- <= 5
- <= 10
- <= 15
- <= 20
- > 20

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 06

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Samstag

Regionalverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

- <= 3
- <= 5
- <= 10
- <= 15
- <= 20
- > 20

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 07

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Sonn- und Feiertag

Regionalverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

- <= 3
- <= 5
- <= 10
- <= 15
- <= 20
- > 20

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 08

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Schultag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

- <= 6
- <= 12
- <= 20
- <= 30
- > 30

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 09

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Ferientag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

- <= 6
- <= 12
- <= 20
- <= 30
- > 30

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 10

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Samstag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

- <= 6
- <= 12
- <= 20
- <= 30
- > 30

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 11

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Sonntag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

- <= 6
- <= 12
- <= 20
- <= 30
- > 30

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 12

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Haltestellenbedienung und Einzugsbereiche Stadt Celle am Ferientag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

Haltestellenabfahrten am Ferientag

- <= 10
- <= 25
- <= 50
- <= 75
- <= 100
- <= 125
- <= 150
- <= 175
- <= 200
- > 200

Haltestelleneinzugsbereiche

- Bahnhof RE/RB/S-Bahn (600m)
- Stadtbushaltestelle (400m)
- Regionalbushaltestelle (400m)

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 13

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Haltestellenbedienung und Einzugsbereiche Stadt Celle am Samstag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

Haltestellenabfahrten am Ferientag

- <= 10
- <= 25
- <= 50
- <= 75
- <= 100
- <= 125
- <= 150
- <= 175
- <= 200
- > 200

Haltestelleneinzugsbereiche

- Bahnhof RE/RB/S-Bahn (600m)
- Stadtbushaltestelle (400m)
- Regionalbushaltestelle (400m)

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 14

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Bedienungshäufigkeit von Haltestellen am Ferientag

Regionalverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Änderung der Bedienungshäufigkeit (Fahrtendifferenz pro Tag)

- <= -10
- <= -5
- keine Veränderung
- <= 5
- <= 10

Quelle: FPL 2014-2015 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 15

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Bedienungshäufigkeit von Haltestellen am Ferientag

Stadtverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Änderung der Bedienungshäufigkeit (Fahrtendifferenz pro Tag)

- <= -10
- <= -5
- keine Veränderung
- <= 5
- <= 10

Quelle: FPL 2014-2015 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 16

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage

3.1 Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demographischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als Hauptstrukturdaten wurden verwendet:

- ❒ Einwohner und Altersstruktur
- ❒ Erwerbstätige
- ❒ Beschäftigte (besetzte Arbeitsplätze)
- ❒ Pendler
- ❒ Schüler
- ❒ Motorisierungsgrad.

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potentialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrtmöglichkeiten bestimmt.

3.1.1 Einwohner

Gesamtentwicklung

Die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahl des Landkreises Celle korrespondiert mit der des Landes Niedersachsen insofern, dass seit dem Jahr 2005 eine Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen ist. Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Celle war bis 2004 durch eine leichte Zunahme gekennzeichnet, v. a. Ende der 1980er Jahre stieg die Einwohnerzahl im Landkreis, bedingt durch hohe Wanderungsüberschüsse, stark an. Die hohen Wachstumsraten nahmen seit 1995 deutlich ab und gingen in eine Phase des leichten kontinuierlichen Anstiegs über, bis im Jahre 2004 ein Höchstwert von 182.555 Einwohnern erreicht wurde. Dieser Wert ist in den darauffolgenden Jahren stetig gesunken, bis auf 177.971 Einwohner per 31.12.2015, was einer Abnahme gegenüber 2004 von ca. 2,5 % entspricht.

Im Planungszeitraum und noch etwas darüber hinaus ist im Gegensatz zu früheren Prognosen nunmehr nicht mit einem weiteren moderaten Rückgang der Einwohnerzahlen zu rechnen, sondern zwischenzeitlich von einem Wiederanstieg auszugehen. Auch der demographische Wandel wird nicht ganz so gravierende Auswirkungen haben, wie bisher angenommen.

Die Geburtenhäufigkeit ist von einem extrem niedrigen Wert in den letzten 4 bis 5 Jahren wieder deutlich angestiegen, ohne jedoch ausreichend hoch zu sein, um die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung mit immer noch weiter ansteigenden Sterberaten ausgleichen zu können. Seit 2015 haben zusätzliche Zuwanderungen die Gesamtwerte positiv beeinflusst. Dieser Einfluss bleibt aber nicht nachhaltig im gleichen Umfang erhalten, wirkt allerdings nachhaltig.

Den konkreten Werten in den Tabellen 7 und 8 liegt die Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2020 und 2025 des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) aus 2017 zugrunde. Diese Vorausberechnung wurde ausgewählt, weil sie sehr aktuell ist und mit einer vergleichsweise aktuel-

len Datenbasis 2015 arbeitet, so dass aufwendige und nicht legitimierte Aktualisierungskorrekturen unterbleiben können.

Unter den veränderten Rahmenbedingungen kann jetzt wieder – zumindest mittelfristig – von einem leichten Anstieg der Einwohnerzahlen ausgegangen werden. Dabei wurde das Zwischenjahr 2023 durch den Gutachter extrapoliert. Etwa ab 2023 ist aber damit zu rechnen, dass der Anstieg ausläuft und die Werte stabil bleiben.

Tabelle 7 Entwicklung der Einwohnerzahlen 2000 - 2025 (Gesamtwerte)

Jahr	Personen	Index (2017 = 100)
2000	181.792	101,7
2004	182.555	102,1
2010	178.528	99,9
2015	177.971	99,6
2017	178.764	100,0
2020	178.774	100,0
2023	179.325	100,3
2025	179.577	100,5

Dennoch ist dies eine völlig anders geartete Vorausberechnung, als die, die dem Nahverkehrsplan 2011 bis 2015/2018 zugrunde lag (NIW 2008/2009). Dort musste noch von einem permanenten und zunehmenden jährlichen Rückgang der Einwohnerzahlen um -0,3 bis -0,6 %/a und einem Wert 2025 von 164.614 Personen ausgegangen werden. Das waren etwa 15.000 Personen bzw. 9 % Einwohner weniger, als jetzt erwartet werden, was sich natürlich in der Fahrgastprognose wiederspiegeln muss.

Altersstrukturentwicklung

Neben der Entwicklung der Gesamtzahlen wirkt die Altersstrukturentwicklung intensiv auf die ÖPNV-Nachfrage, weil bestimmte Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen differenziert betroffen sind, insbesondere Schüler, Erwerbstätige und Senioren. Auf die Altersstruktur wirken die natürliche Bevölkerungsbewegung (aus Geburten- und Sterberate) sowie die Migrationsbewegung (aus Zu- und Abwanderungen), wobei auch die Altersstruktur der Wanderungen von prägender Bedeutung ist.

Längerfristig niedrige Geburtenraten und Wanderungsverluste der letzten Jahre haben zu einer ungünstigen Bevölkerungspyramide geführt. Seit etwa 2012 ist die Geburtenrate wieder deutlich angestiegen, reicht aber nicht zum Ausgleich der hohen und nach 2020 aufgrund geburtenstarker Jahrgänge noch einmal drastisch zunehmenden Sterberate aus. Gegenwärtig wird dieser Trend durch nicht nachhaltige Wanderungsgewinne nivelliert.

Tabelle 8 Altersgruppenstruktur der Einwohner im Landkreis Celle 2015 bis 2025

Jahr		Altersgruppe				
		0 bis unter 5	5 bis unter 15	15 bis unter 25	25 bis unter 65	65 und älter
2015	Personen	7.673	16.871	19.170	93.809	40.448
2020		7.890	16.458	17.472	93.215	43.739
2023		7.925	16.690	16.266	92.190	46.254
2025		7.890	16.870	15.461	91.505	47.851
2015	Anteil	4,3 %	9,5 %	10,8 %	52,7 %	22,7 %
2020		4,4 %	9,2 %	9,8 %	52,1 %	24,5 %
2023		4,4 %	9,3 %	9,1 %	51,4 %	25,8 %
2025		4,4 %	9,4 %	8,6 %	51,0 %	26,6 %

Tabelle 8 zeigt das Auseinanderfallen der Entwicklungsreihen bei den dargestellten Altersgruppen:

- Die Anzahl der Personen im Vorschulalter nimmt nicht permanent ab, sondern steigt kurzfristig noch leicht an und stabilisiert sich danach, ebenso deren Anteil an der Gesamtbevölkerung.
- Ebenso nimmt auch die Anzahl der Personen im Schulalter nicht stetig ab, sondern steigt nach einem leichten kurzfristigen Rückgang wieder auf das Ausgangsniveau an, ebenso deren Anteil an der Gesamtbevölkerung; allerdings laufen die Trendlinien bei den Unteraltersgruppen nicht ganz parallel.
- Stark rückläufig entwickeln sich Anzahl und Anteil der Bevölkerung im Erwerbsalter um etwa 4.000 Personen bzw. 3 Prozentpunkte.
- Prägnant ist der Anstieg bei der Personengruppe im Nacherwerbsalter um fast 6.000 Personen. Gemessen am prozentualen Bevölkerungsanteil tritt hier die stärkste Strukturverschiebung unter den untersuchten Gruppen um etwa 3,1 Prozentpunkte bis 2023 auf.

Insgesamt ist aber auch festzustellen, dass über einen solch kurzen Planungszeitraum die Veränderungen noch nicht dominant sind. Bedenklich werden die Veränderungen aber bei Anwendung der Betrachtungsperspektive 2025 und vor allem danach.

Räumliche Differenzierung (vgl. Tabelle 9 und Karte 17 und Karte 18 am Ende des Kapitels 3)

Der Verlauf der Bevölkerungsentwicklung war in den vergangenen Jahren innerhalb des Kreisgebietes sehr unterschiedlich. Dabei ist eine deutliche Differenzierung zwischen bestimmten Bereichen im Umland der Kreisstadt Celle einerseits und dem übrigen Kreisgebiet andererseits festzustellen. So nahm in den letzten Jahren die Bevölkerung in den im Westen an die Kreisstadt angrenzenden Gemeinden Hambühren und Winsen (Aller), aber auch in Wietze zu. Ebenso konnten die südöstlich an Celle angrenzenden Samtgemeinden Lachendorf, Wathlingen und Flotwedel leichte Bevölkerungsgewinne verzeichnen. In allen anderen Gemeinden, insbesondere im Norden des Kreisgebietes und einschließlich der

Kreisstadt Celle selbst kam es zu einem Rückgang der Bevölkerung. Deutliche Verluste sind in den peripher im Nordosten des Landkreises gelegenen Gemeinden Unterlüß, Hermannsburg (jetzt Südheide) und Faßberg sowie auch in Eschede aufgetreten.

Im Planungszeitraum werden sich diese Entwicklungen in der Grundtendenz fortsetzen, allerding weitgehend mit verminderter Intensität.

Tabelle 9 Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinden 2015 bis 2025

Verwaltungseinheit	2015	2020	2023	2025
	Pers./Prozent zu 2015			
Bergen, Stadt	13.027	13.004	12.995	12.981
	100 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,4 %
Celle, Stadt	69.748	70.480	71.036	71.212
	100 %	+1,0 %	+1,8 %	+2,1 %
Faßberg	6.142 %	5.926	5.802	5.710
	100 %	-3,5 %	-5,5 %	-7,0 %
Hambühren	10.227	10.381	10.468	10.535
	100 %	+1,5 %	+2,4 %	+3,0 %
Wietze	8.096	8.048	8.029	8.000
	100 %	-0,6 %	-0,8 %	-1,2 %
Winsen (Aller)	13.017	13.351	13.512	13.685
	100 %	+2,6 %	+3,8 %	+5,1 %
Eschede	5.926	5.659	5.480	5.392
	100 %	-4,5 %	-7,5 %	-9,0 %
Südheide	11.652	11.367	11.175	11.082
	100 %	-2,4 %	-4,1 %	-4,9 %
Flotwedel	11.318	11.219	11.168	11.120
	100 %	-0,9 %	-1,3 %	-1,7 %
Lachendorf	12.493	12.575	12.608	12.657
	100 %	+0,7 %	+0,9 %	+1,3 %
Wathlingen	15.547	16.027	16.334	16.507
	100 %	+3,1 %	+5,1 %	+6,2 %
Lohheide	778	737	718	696
	100 %	-5,3 %	-7,7 %	-10,5 %
Landkreis Celle	177.971	178.774	179.325	179.577
	100 %	+0,5 %	+0,8 %	+0,9 %

Laut der Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik 2017 findet Wachstum hauptsächlich in der Gemeinde Winsen (Aller) und Wathlingen statt, auch Lachendorf und Hambühren weisen leichte Wachstumstendenzen auf. Das trifft ebenso zu für die Kreisstadt Celle. Diese Gemeinden profitieren von ihrer unmittelbaren Nähe zur Kreisstadt und den damit verbundenen, v. a. in der Vergangenheit stattgefundenen Suburbanisierungsprozessen. Auch die relativ gute Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Hannover und ein attraktives Wohnumfeld in naturräumlich reizvoller Umgebung sorgen für eine positive Entwicklung. Die Kreisstadt selbst profitiert von Zuwanderungen und einem guten Arbeitsmarkt.

In der Gemeinde Wietze und in der Samtgemeinde Flotwedel entwickelt sich die Bevölkerung leicht rückläufig.

Weitere Bevölkerungsverluste werden in den übrigen Gemeinden auftreten. Am stärksten davon betroffen werden die dünn besiedelten peripher gelegenen Gemeinden Südheide, Faßberg, Eschede und das gemeindefreie Gebiet Lohheide (mit jeweils ca. -4 bis -7,5 % bis 2023) sein.

3.1.2 Schüler und Schulstandorte

Derzeit gibt es im Landkreis Celle 64 Schulen, davon

38 Grundschulen [GS],
davon 16 in Celle (einschl. Montessori), 1 in Eschede, 2 in Faßberg, 3 in Flotwedel (und die Außenstelle Bröckel der GS Eicklingen/Bröckel), 3 in Lachendorf, 3 in Wathlingen, 4 in Bergen, 2 in Hambühren, 2 in Südheide, 1 in Wietze, 1 in Winsen (Aller)
mit insgesamt 6.659 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (im Vorjahr 6.581 Schüler)

9 Oberschulen [ObS], darunter 3 mit gymnasialem Angebot,
davon 3 in Celle, je 1 in Bergen, Flotwedel, Südheide (Hermannsburg), Lachendorf, Wathlingen, Winsen (Aller)
mit insgesamt 5.786 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (Vorjahr 5.973 Schüler)

1 Realschule [RS], als Montessori-Schule
in Celle (Standort Montessori-Zentrum mit GS)
ohne bekannte Schülerzahlen

1 Integrierte Gesamtschule [IGS],
in Celle (im Aufbau)
mit 523 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (Vorjahr 332 Schüler)

6 Gymnasien [Gym],
davon 4 in Celle, je 1 in Lachendorf und Südheide (Hermannsburg)
mit insgesamt 5.321 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (Vorjahr 5.123 Schüler)

6 (ab 01.08.2018: 5) Förderschulen [FS],
davon 4 (ab 01.08.2018: 3) in Celle, darunter 1 in freier Trägerschaft, und 1 in Bergen (Förderschulzweig)
mit insgesamt 694 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (Vorjahr 674 Schüler)

3 Berufsbildende Schulen [BBS], an insgesamt 4 Standorten,
alle in Celle
mit insgesamt 5.330 Schülern im Schuljahr 2016/2017 (Vorjahr 5.160 Schüler)

Hinzu kommt 1 kooperative Gesamtschule [KGS] in Schwarmstedt, die sich außerhalb des Kreisgebietes im Heidekreis befindet, jedoch von zahlreichen Schülern, v. a. aus Winsen (insbesondere Thören) und Wietze, besucht wird.

Bedeutende Schulstandorte sind neben der Kreisstadt Celle (30 allgemeinbildende und 4 Standorte von 3 Berufsbildenden Schulen) auch die Standorte Bergen und Lachendorf mit je 5 Schulen sowie Hermannsburg mit 3 Schulen.

Das Standortsystem der Schulen des Landkreises ist in Karte 19 dargestellt. Die Netzstruktur ist in den zurückliegenden Jahren zwar auch konzentriert worden, ist aber dennoch als ausgewogen zu bezeichnen, insbesondere sind genügend Grundschulen in der Fläche verteilt, so dass bisher eine Ausdünnung und damit verbundene weite Schulwege sowie ein überproportional hoher Anteil von Fahrschülern an den Gesamtschülern (Fahrschülerquote) vermieden werden konnte, was nicht in allen vergleichbaren Landkreisen so ist.

Die Schülerzahlen sind rückblickend insgesamt weitgehend stabil gewesen. Für die beiden letzten Schuljahre wurden folgende Gesamtzahlen festgestellt:

Tabelle 10 Schülerzahlen

Schuljahr	Allgemeinbildende Schulen	Berufsbildende Schulen	Insgesamt
2015/2016	18.683	5.160	23.843
2016/2017	18.980	5.330	24.310
Entwicklung	+1,6 %	+3,3 %	+2,0 %

Quelle: Landkreis Celle, Amt für Bildung, Sport und Zentrale Dienste 11/2016,
ohne Montessori-Schulen

Die Entwicklung der Schülerzahlen im Planungszeitraum und darüber hinaus ist durch die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahlen und insbesondere durch die Entwicklung der Geburtenraten geprägt. Nach der vorstehend genannten Bevölkerungsprognose werden die Schülerzahlen in allen Gemeinden und Samtgemeinden im südlichen Teil des Landkreises (etwa südlich einer Linie Winsen (Aller) – Celle – Lachendorf – Eicklingen – Wathlingen (einschl. der genannten Gemeinden und ohne das östliche Randgebiet des Kreises) ansteigen oder zumindest weitestgehend stabil bleiben. Nördlich und östlich dieser Linie werden die Schülerzahlen – wie auch gegenwärtig schon – zurückgehen.

Sowohl der Anstieg als auch der Rückgang wird in der Regel aber moderat sein, so dass dies nicht drastisch aber doch spürbar auf die Zahl der Fahrschüler durchschlägt. Einem Rückgang der Fahrschülerzahlen wirkt der weitere Anstieg der Fahrschülerquote entgegen, was ein Ergebnis von Spezialisierungstrends ist.

Auswirkungen auf das Schulstandortsystem im Sinne von Schulschließungen, Zusammenlegungen von Standorten u. ä. sind in ihrer Gesamtheit bisher noch nicht absehbar. Der Landkreis hat einen Schulentwicklungsplan erarbeiten lassen, der 2016 fertiggestellt wurde[13]. Daraus sind keine klaren Hinweise auf verkehrlich relevante standörtliche Veränderungen zu entnehmen. Die fortschreitende Inklusion beeinträchtigter Schüler erfolgt vorrangig an den Oberschulen.

3.1.3 Erwerbstätigkeit, Arbeitsplätze und Berufspendler

Analyse

In der Erfassung nach dem Wohnortprinzip sind gegenwärtig (Stand: Mitte 2016) im Landkreis Celle 62.904 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, was einer Zunahme gegenüber 2012 um +4.403 Personen bzw. +7,5 % entspricht. Entsprechend ist die Arbeitslosenzahl und -quote weiter zurückgegangen.

Im Landkreis gibt es zum gleichen Zeitpunkt 55.406 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach dem Arbeitsortprinzip (= besetzte Arbeitsplätze), was einer Zunahme um +3.293 Personen oder Arbeitsplätzen bzw. +6,3 % entspricht.

Folglich weist das Kreisgebiet insgesamt einen negativen Pendlersaldo (Auspendlerüberschuss) auf. Dieser umfasst ca. 7.500 Personen und ist um +17,4 % angestiegen. Das Gesamtpendleraufkommen ist aber weit höher. Es umfasst jeden Erwerbstätigen, bei dem sich Wohn- und Arbeitsort unterscheiden, bei dem aber entweder der Wohnort oder der Arbeitsort oder beides innerhalb des Kreisgebietes liegt. In der Summe von Ein- und Auspendlern beträgt das gegenwärtige Gesamtpendleraufkommen des Landkreises etwa 52.000 Personen und ist gegenüber 2012 um 12,0 % angestiegen.

Tabelle 11 Datenreihen Beschäftigung und Pendler

Kenngröße	2008	2012	2016	2016/12
Svp Beschäftigte am Wohnort	54.744	58.501	62.904	+7,5 %
Svp Beschäftigte am Arbeitsort	47.623	52.113	55.406	+6,3 %
Auspendleraufkommen der Gemeinden	34.792	37.052	39.430	+6,4 %
Einpendleraufkommen der Gemeinden	27.671	30.664	31.932	+4,1 %
Pendlersaldo des Kreises	-7.121	-6.388	-7.498	+17,4 %
Kreisinterne Pendler der Gemeinden	17.836	16.984	19.362	+8,6 %
Kreisexterne Einpendler der Gemeinden	9.835	11.531	12.565	+9,0 %
Kreisexterne Auspendler der Gemeinden	16.956	17.919	20.068	+12,0 %
Gesamtpendleraufkommen Gemeinden	44.627	46.434	51.995	+12,0 %

[13] Schulentwicklungsplan Landkreis Celle. biregio Bonn, März 2016

Karte 20 zeigt die sozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen (Beschäftigte am Wohnort), Beschäftigten am Arbeitsort und den Pendlersaldo der einzelnen Gemeinden des Landkreises. Dabei hebt sich wie bisher besonders das Oberzentrum Celle als Arbeitsplatz- und Einpendlerschwerpunkt mit einem Einpendlerüberschuss von etwa 10.900 Personen deutlich heraus. Die Stadt Celle erfüllt also ihre raumordnerische Funktion als regionaler Arbeitsplatzstandort. Darüber hinaus gibt es mit Unterlüß nur noch eine (ehemalige) Gemeinde mit Einpendlerüberschüssen. 2008 traf dies auch noch für den Gemeindefreien Bezirk Lohheide zu. Beides ist zu erklären durch einen industriellen Einzelstandort (Rheinmetall) bzw. militärische Sonderfunktionen. Für Lohheide trifft das nicht mehr zu, Unterlüß ist in der Gemeinde Südheide aufgegangen, mit insgesamt einem Auspendlerüberschuss. Alle anderen Gemeinden weisen mehr oder minder starke Auspendlerüberschüsse auf, am stärksten die Gemeinden im westlichen, nordwestlichen und östlichen Umland von Celle. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die gleichen Gemeinden, die auch die günstigste Einwohnerentwicklung hatten und haben werden. Das Prinzip Stadt-Umland-Wanderung und anschließende Auspendlung zum vorherigen Wohn- und Arbeitsort ist also auch im Landkreis Celle nachvollziehbar, am deutlichsten bei der Gemeinde Hambühren.

Aus den Pendleraufkommen der einzelnen Gemeinden wurden die konkreten Verflechtungen (Pendlerströme) zwischen den Gemeinden bzw. bezogen auf bestimmte Schwerpunkte ermittelt und die Ergebnisse ebenfalls kartographisch dargestellt.

Die Pendlerverflechtungen des Landkreises Celle sind folgendermaßen zu charakterisieren:

(vgl. Karten 21 bis 24)

A. Kreisinterne Pendlerverflechtungen:

Bei den Pendlerverflechtungen im Kreisgebiet dominieren eindeutig die Ströme in die Kreisstadt von nahezu allen Orten des Kreises, insbesondere aus den einwohnerstarken Grundzentren (vor allem Winsen, Hambühren und Bergen, aber auch Lachendorf und Eschede. Weiterhin wissen besonders die Gemeinden bzw. Samtgemeinden im unmittelbaren Umkreis von Celle (Nienhagen, Wathlingen, Wienhausen) intensive Pendlerströme, mit starker Dominanz der Einpendler in die Kreisstadt auf. Das sind die klassischen Stadt-Umland-Pendlungen.

Neben den dominierenden Pendlerverflechtungen der einzelnen Gemeinden zur Kreisstadt gibt es v. a. im Norden des Kreisgebietes tangentiale Pendlerverflechtungen, insbesondere im Dreieck Südheide – Bergen - Faßberg sowie zwischen Bergen und Lohheide. Dagegen fehlen tangentiale Pendlerverflechtungen von bedeutendem Umfang (dargestellt werden alle Verflechtungen ab 25 Personen) zwischen fast allen anderen Zentralen Orten im tangentialen Ring (Eschede - Hermannsburg, Bergen - Winsen, Eschede - Lachendorf - Wienhausen - Wathlingen usw.). Die festgestellten Netzlücken im Regionalbusverkehr in eben diesen Relationen korrespondieren dort also unmittelbar mit einer geringen Pendlernachfrage.

Die Verflechtungen entlang der einzigen SPNV-Achse im nördlichen Teil des Landkreises (Unterlüß – Eschede – Celle) sind weniger intensiv als die Ströme zwischen Bergen, Winsen (Aller) und Wietze zur Kreisstadt Celle, die nur vom übrigen ÖPNV abgedeckt werden können, was durchaus eine Herausforderung darstellt.

Die Darstellung der Veränderung der kreisinternen Pendlerverflechtungen von 2012 bis 2016 zeigt Zunahmen bei fast allen Relationen, insbesondere zwischen Hambühren und Celle, von Wietze

nach Celle und zwischen Südheide und Celle. Rückgänge werden nur vereinzelt und in geringem Umfang festgestellt, am stärksten noch von Bergen nach Celle.

B. Kreisexterne Pendlerverflechtungen (Pendler über die Kreisgrenzen):

Die kreisexternen Verflechtungen werden überragend dominiert durch die Pendler zwischen der Kreisstadt Celle und der Landeshauptstadt Hannover, in beide Richtungen. In der Summe sind es fast 3.300 Personen, wobei etwa zwei Drittel aus Celle nach Hannover auspendeln. Darüber hinaus sind die Ströme aus den Gemeinden und Samtgemeinden im Süden des Landkreises nach Hannover auffällig. Allerdings verfügen diese Pendler (z. B. aus Winsen, Wietze, Hambühren, Lachendorf, Wienhausen) nicht über umsteigefreie und damit attraktive ÖPNV-Verbindungen nach Hannover, sondern sind auf einen Umstieg in Celle oder Schwarmstedt angewiesen. Das spricht eher für die Nutzung des Pkw oder einer P+R-Verbindung, an der allerdings der Busverkehr nicht beteiligt ist. Für die Pendler der Gemeinden im Süden des Landkreises (Adelheidsdorf, Nienhagen und Wathlingen) besteht die Möglichkeit den S-Bahnhof Ehlershausen außerhalb des Landkreises zu nutzen, um nach Hannover zu gelangen.

Allerdings ist auch festzustellen, dass mit Ausnahme von Bergen in einer geografischen Linie Winsen - Celle - Lachendorf der wesentliche Pendlereinzugsbereich der Landeshauptstadt Hannover im Landkreis Celle abgeschlossen ist. Nördlich davon überwiegt eindeutig das Gewicht des Oberzentrums Celle.

Externe Pendlerverflechtungen existieren neben den Strömen in die Landeshauptstadt Hannover, die gesondert betrachtet werden, auch zwischen der Kreisstadt Celle und den weiter entfernt liegenden Zentren Hamburg, Uelzen, Wolfsburg und Braunschweig sowie von Bergen nach Soltau. Auffällig sind zudem die externen Verflechtungen von Celle, Wietze und Winsen (Aller) nach Langenhagen (Flughafen Hannover).

Für die externen Verflechtungen trifft noch in höherem Maße die Feststellung zu, dass nahezu alle Relationen einer intensiven Verstärkung im Zeitraum 2012 bis 2016 unterlagen. In besonderer Weise ist dies festzustellen für die Pendlungen aus Celle nach Hannover, zwischen Celle und Hamburg sowie von Bergen nach Neumünster und Soltau.

Vorausschätzung

Die Arbeitsmarktentwicklung war im Landkreis Celle vergleichsweise stabil aufwärts gerichtet. Eine Region, wie der Landkreis Celle, mit einer mittelständisch geprägten, vielfältigen Struktur wird auch nie den Verwerfungen eines Industriegebietes unterliegen, weder im Negativen noch im Positiven. Somit wird davon ausgegangen, dass die wirtschaftliche und Arbeitsmarktentwicklung des Landkreises im Zeitraum bis 2023 und 2025 den moderaten Wachstumskurs fortsetzt, allerdings mit zunehmend abgeschwächtem Tempo, weil infolge der Altersstrukturentwicklung der Bedarf an Erwerbstätigen nicht mehr voll gedeckt werden kann. Dieses Problem zeigt sich auf unterschiedlichem Niveau und mit unterschiedlicher Ausprägung, aber durchgängig in allen Teilgebieten des Kreises.

Wesentlich für den Nahverkehrsplan ist aber die Resultierende daraus für den Berufsverkehr. Und diese setzt sich über die Pendlerverflechtungen um. In dieser Hinsicht ist eine ganz eindeutige Trendaussage möglich:

- Arbeitspendlungen nehmen tendenziell immer zu, weil das Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten, die ständige Suche nach dem besseren und zuweilen auch überhaupt einem Job, die zunehmende Spezialisierung in der Arbeitswelt und die generell geforderte Mobilitätsbereitschaft sich als allgemeine Trends der gesellschaftlichen Entwicklung durchsetzen. Dieser allgemeingültige Trend wird nur verstärkt oder abgeschwächt durch die jeweils gerade herrschende konjunkturelle oder regionalspezifische Situation.
- Der Vergleich der Hauptverflechtungen in den Jahren 2012 mit denen 2016 zeigt erhebliche Verstärkungen bei den Stadt-Umland-Verflechtungen der Stadt Celle und den Einpendlungen aus dem Raum Südheide sowie bei den Auspendlungen nach Hannover.
  Bergen und Faßberg orientieren sich zunehmend nach Norden (in Richtung Soltau, Munster, Neumünster). Diese Trends werden sich fortsetzen, wobei auch die Einpendlungen nach Celle aus Hannover wieder zunehmen werden.

3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung

Der Landkreis Celle ist eine Region mit einer gewachsenen Struktur, bei der grundlegende Veränderungen durch dominante standörtliche Entwicklung in Form von

- Standorten des konzentrierten Wohnungsbaus
- der Industrie- und Gewerbeansiedlung
- Sondergebieten des großflächigen Einzelhandels und der Dienstleistungen sowie
- Sport, Erholung, Freizeit, Gesundheits- und Sozialwesen

eher nicht typisch sind.

Dennoch muss die ÖPNV-Planung immer darauf bedacht sein, derartige Standorte (gegenwärtig werden 23 Gewerbegebiete ausgewiesen) entsprechend des zu erwartenden Fahrgastaufkommens, in jedem Falle aber rechtzeitig und den Veränderungen entsprechend anzubinden. Dies entspricht den vitalen Interessen der Raumordnung und Landesplanung und auch der Kreisentwicklungsplanung und regionalen Wirtschaftsförderung. Deshalb müssen Nahverkehrsplanung und Betreiberunternehmen rechtzeitig über entsprechende standörtliche Entwicklungen informiert werden, um handlungsfähig zu sein.

3.1.5 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad ist im Landkreis Celle, wie in den meisten Gebieten des Bundesgebietes kontinuierlich über sehr lange Zeit angestiegen. Im Durchschnitt stieg der Motorisierungsgrad in den Gemeinden des Landkreises von 2000 – 2007 um ca. 2 % im 2-Jahres Rhythmus an. Seit 2008 werden die vorübergehend stillgelegten/außer Betrieb gesetzten Pkw in der Statistik nicht mehr erfasst, womit sich ein sprunghafter Rückgang um durchschnittlich 10 %[14] 2008 erklären lässt. Am 01.01.2010 waren im Landkreis Celle 94.630 Pkw zugelassen Motorisierungsgrad 533 Pkw/1000 Einw.), darunter in der Stadt Celle 34.507 Pkw (Motorisierungsgrad 495 Pkw/1000 Einw.). Zum letzten verfügbaren Stichtag 01.01.2016 waren 103.461 Pkw zugelassen, darunter 37.547 Pkw in der Stadt Celle, was einem Motori-

[14] Die Auswirkung ist deshalb so drastisch, weil Erfassungsstichtag immer der 01. Januar d. J. ist, in einer Zeit also, in der die Anzahl der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge am höchsten ist.

sierungsgrad im Kreisgebiet von 581 und in der Stadt Celle von 538 Pkw/1000 Einwohner entspricht und damit fast unvermindert stark (durchschnittlich um +1,8 %/a im Kreis und +1,7 %/a in der Stadt Celle) angestiegen ist.

Dieser Motorisierungsgrad liegt geringfügig über den Werten für das Land Niedersachsen mit 571 Pkw/1.000 Einw. und deutlicher über dem Bundesdurchschnitt von 548 Pkw/1.000 Einwohner. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass bei den Werten für Land und Bund alle Großstädte enthalten sind, die in der Regel wesentlich geringere Motorisierungsgrade aufweisen.

Der allgemeine Anstieg ist erfolgt entgegen alle gegenteiligen Prognosen, die es bereits seit den 1960er Jahren gibt und sich immer wieder als falsch erwiesen haben. Allerdings sind tendenziell Sättigungstendenzen sichtbar geworden.

Die räumliche Differenzierung des Motorisierungsgrades und die Verteilung der Pkw nach Gemeinden werden in Karte 25 zum Stand 01.01.2016 dargestellt:

- Den höchsten Motorisierungsgrad weisen die Gemeinden südlich der Kreisstadt auf (Adelheidsdorf, Nienhagen, Bröckel), zurückzuführen auf die Effekte der Suburbanisierung. Wie auch schon bei den Auspendlerüberschüssen bilden sich die Ziele der Stadt-Umland-Wanderung mit hohen Motorisierungsgraden ab. Ursächlich sind hier höhere Einkommen und die vom ÖPNV unabhängige Realisierung der Arbeitspendlungen. Auch westlich und östlich der Kreisstadt gelegene Gemeinden, einschl. Winsen (Aller), weisen überdurchschnittlich hohe Motorisierungsgrade auf. Diese sind überwiegend dem ländlichen Raum zuzuordnen, mit weniger guter ÖPNV-Erschließung.

- Die geringsten Werte zeigen die Städte Celle und Eschede, gefolgt von Südheide, Bergen und Faßberg. Bei der Kreisstadt wirken ÖPNV-Angebot und gute nahräumliche Erreichbarkeiten ohne das Erfordernis eines Verkehrsmittels begünstigend, bei Eschede offenbar die SPNV-Anbindung. Zusätzlich zum Pkw-Besitz werden auch noch die Fahrleistungen bei vorhandenen Fahrzeugen begrenzt.

Der Prognose zugrunde gelegt wurde eine weitere Zunahme des Motorisierungsgrades bis 2023 um durchschnittlich +1,4 %/a im Kreisgebiet insgesamt (in Summe +11,2 %) und +1,0 %/a in der Stadt Celle (in Summe +8,0 %). Nach der Prognose wird bis 2023 ein Motorisierungsgrad im Kreisgebiet von 646 Pkw/1.000 Einwohner und in der Stadt Celle von 581 Pkw/1.000 Einwohner erreicht sein. Diese Vorausschätzung, die einem weiteren Sättigungstrend folgt, schließt aus, dass im Prognosezeitraum extreme Angebotsveränderungen nach oben oder unten beim ÖPNV-Angebot erfolgen.

3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal Split und Mobilität

Jede der in Abschnitt 3.1 erläuterten Strukturgrößen wirkt in spezifischer Weise auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. Insgesamt wird deutlich, dass sowohl die nachfragestimulierenden wie auch die nachfragebegrenzenden Einflüsse im Landkreis Celle nur wenig intensiv wirken, sich durch ihre gegensätzliche Wirkungsrichtung teilweise auch kompensieren.

Auf die Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV des Landkreises Celle wirken vorrangig, wie im Abschnitt 3.1 hergeleitet und ergänzt um nicht exakt an Strukturdaten festzumachende nachfolgend genannte Einflüsse:

in positiver Richtung (Nachfrage erhöhend)

- die Altersstruktur der Bevölkerung
  - nur noch geringfügig Nachfrage steigernd, weil Anzahl und Anteil der Senioren mit geringerem Führerscheinbesitz mit den nach 1950 Geborenen bereits stark abgenommen hat
  - dauerhafte Wirkung der Altersstruktur durch generell ÖV-affineres Verkehrsverhalten von Senioren, in hohem Alter auch Fahruntauglichkeit
- weiter leicht zunehmende Erwerbstätigkeit und Beschäftigung sowie stabile Schülerzahlen
- der weitere Anstieg des Pendleraufkommens
- die Altersstruktur der Schüler (Primarstufe → Sekundarstufe)
- die zugenommene und weiter zunehmende Attraktivität des ÖPNV, sofern bestimmte in Kapitel 4 erläuterte Maßnahmen umgesetzt werden, weitere Integration der Angebote
- die noch weiter zunehmende Integration innovativer Elemente in die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes und dessen Vermarktung (Flexibilisierung, Fahrgastinformation, kundenfreundlicher Vertrieb)
- weiter verbesserte Vermarktung des Angebots
- verändertes Verkehrsverhalten in Richtung zunehmendes Umweltbewusstsein

in negativer Richtung (Nachfrage reduzierend bzw. -begrenzend)

- die noch weiter leicht ansteigende individuelle Motorisierung
- der zunehmende Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, der nicht nur Mobilität vom Pkw abzieht, sondern auch und in den Städten vor allem vom ÖPNV
- die Begrenztheit der finanziellen Spielräume für die Gestaltung der ÖPNV-Angebote (Sparzwang).

Dabei wurden zusätzlich verschiedene Randbedingungen beachtet, wie

- sukzessive rückläufige Pkw-Nutzungshäufigkeit und Nutzfahrleistung
- die sich im Planungszeitraum weiter erhöhende Attraktivität des SPNV, die positive Auswirkungen auf die Nachfrage im übrigen ÖPNV hat, weil keine Konkurrenzsituation eintritt, sondern gegenseitige Vorteile genutzt werden können

  etc.

Insgesamt überwiegen hinsichtlich ihrer Intensität – anders als im **Ergebnis der Fahrgastprognose** für den bisherigen Nahverkehrsplan - die positiv wirkenden Faktoren. Per Saldo ergibt sich ein

Anstieg der Fahrgastnachfrage im übrigen ÖPNV
2017 bis 2023 um +2 bis +3 %
(Kalkulatorisch verwendeter Planwert = +2,3 %)

Es ist zu erwarten, dass die Tendenzen bei Schülerverkehren und den sonstigen Nutzergruppen ähnlich sein werden, jedoch bestehen bei den sonstigen Nutzern wesentlich bessere Chancen, durch intelligente Angebote günstigere Nachfragewerte zu erreichen. Damit wird sich der Anteil des Schülerverkehrs am Gesamtaufkommen im ÖPNV ebenfalls nur unwesentlich verändern, tendenziell eher etwas zurückgehen. Allerdings sind die Möglichkeiten für eine Fahrgastgewinnung im Jedermannverkehr durch das rückläufige Potenzial bei der Bevölkerung im Erwerbsalter begrenzt.

Der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität geht nicht – wie bisher - weiter zurück, sondern bleibt eher stabil. Diese Tendenz wäre nur entscheidend in Richtung ÖPNV zu beeinflussen, wenn es erneut zu einem dramatischen Kostenanstieg für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) bei gleichzeitiger wesentlicher Ausdehnung der ÖPNV-Angebote käme. Für große Städte hat sich gezeigt, dass solche Tendenzen realistisch sein können. Für ländliche Räume wie den Landkreis Celle ist davon eher nicht auszugehen.

Dennoch ist anzunehmen, dass - allgemeinen Entwicklungstendenzen folgend - die Gesamtmobilität der Einwohner, d. h. die insgesamt durchgeführten Fahrten je Einwohner weiter zunimmt. Getragen wird diese Tendenz im Planungszeitraum nicht mehr ausschließlich durch den Individualverkehr, und zwar sowohl durch den MIV als auch, und das ist natürlich begrüßenswert, durch einen ständig weiter zunehmenden Radverkehr und auch einen entsprechenden Beitrag des ÖPNV. Mobilität ist ein Merkmal der Lebensqualität, auch im Zeitalter von Mobiltelefon und Internet. Zunehmende Mobilität ist zwar mit zunehmendem Verkehrsaufkommen verbunden. Das ist aber nicht per se negativ, sondern ein Gegenstand der Steuerung in Bezug auf die Nutzung des Raumes und eine möglichst geringe Belastung der Umwelt durch Schadstoffe und Lärm.

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2012-2015

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Prozentuale Entwicklung je Gemeinde

- <= -5%
- -4,9% bis -2,5%
- -2,4% bis -1%
- -0,9% bis 0%
- 0,1% bis 1%
- 1,1% bis 2,5%
- 2,6% bis 5%

Absolute Entwicklung je Gemeinde

2012 2015

1mm entspricht 2.000 Einwohnern

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 17

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2015-2023

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Prozentuale Entwicklung je Gemeinde

- <= -5%
- -4,9% bis -2,5%
- -2,4% bis -1%
- -0,9% bis 0%
- 0,1% bis 1%
- 1,1% bis 2,5%
- 2,6% bis 5,1%

Absolute Entwicklung je Gemeinde

2015 2023

1mm entspricht 2.000 Einwohnern

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 18

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Schulstandorte 2017

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Schultypen

- Grundschule
- Förderschule
- Realschule
- Oberschule
- Oberschule mit gymnasialem Angebot
- Gesamtschule
- Gymnasium
- Berufsbildende Schule

Quelle: Landkreis Celle 2017/Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 19

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Pendlersalden

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Pendlersaldo
(Einpendler-Auspendler)

- bis -2.000
- -1.999 bis -1.000
- -999 bis -500
- -499 bis -250
- -249 bis 0
- über 0

1mm entspricht 1.000 Erwerbstätigen

Erwerbstätige (Wohnort) | Beschäftigte (Arbeitsort/Arbeitsplätze)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016

Karte 20

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Pendlerverflechtungen kreisintern 2016

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Pendler ab 25 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

- bis 50
- 51 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 750
- 751 - 1.000
- über 1.000

1mm ≙ 500 Personen

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
(Stand: 30.06.2016)
Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 21

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Pendlerverflechtungen kreisintern 2016-2012

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Vergleich der Pendlerströme ab 25 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

Abnahme der Pendlerzahl

Zunahme der Pendlerzahl

1mm ≙ 50 Personen

Zentrale Orte

Oberzentrum

Mittelzentrum

Grundzentrum

Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
(Stand: 30.06.2016 und 30.06.2012)
Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 22

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Pendlerverflechtungen kreisextern 2016

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Pendler ab 75 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

- bis 50
- 51 - 100
- 101 - 250
- 251 - 500
- 501 - 750
- 751 - 1.000
- über 1.000

1mm ≙ 500 Personen

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2016)
Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 23

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Pendlerverflechtungen kreisextern 2016-2012

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Vergleich der Pendlerströme ab 75 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

Abnahme der Pendlerzahl

Zunahme der Pendlerzahl

1mm ≙ 50 Personen

Zentrale Orte

Oberzentrum

Mittelzentrum

Grundzentrum

Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit
(Stand: 30.06.2016 und 30.06.2012)
Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 24

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Motorisierungsgrad der Gemeinden

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

PKW je 1.000 Einwohner

- bis 575
- 576 bis 600
- 601 bis 625
- 626 bis 650
- 651 bis 675
- über 675

PKW je Gemeinde

1mm entspricht 1.000 Pkw

Quelle: Kraftfahrtbundesamt 01.01.2016/
Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 25

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

4 Angebots- und Maßnahmenplan

4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Celle besteht auch künftig in der Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes und des Regionalen Raumordnungsprogramms. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

A. Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren, unter Einbeziehung von Bürgerbussen sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Stadt Celle durch gute Erreichbarkeit der Innenstadt weiter zu stärken und die Erreichbarkeit und Vernetzung der touristischen Ziele des Landkreises zu verbessern.

B. Der ÖPNV ist als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten und leistet dadurch und durch Reduzierung der durch ihn selbst verursachten Schadstoffemissionen einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärmminderung) und zur Verkehrssicherheit. Diesem Zweck dient die innerstädtische Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV zur Beschleunigung und Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit.
Der Aufgabenträger prüft im Zusammenwirken mit dem ÖPNV-Betreiber die Fortentwicklung der technischen und finanziellen Voraussetzungen für eine angestrebte Systemumstellung auf einen emissionsarmen ÖPNV. Sollen Umstellungsschritte erfolgen, beginnen diese mit dem Stadtverkehr Celle und dem ÖPNV in besonders schutzbedürftigen Naturräumen.

C. Netz und Verkehrsangebot des ÖPNV sind dem Bedarf anzupassen und im Interesse der Nachfragegewinnung, Attraktivitätssteigerung, Mobilitätssicherung und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs weiterzuentwickeln. Dazu gehört die anforderungsgerechte Vorhaltung, Erneuerung und Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV.

D. Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung ist eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge, mit den Zielen der Mobilitätssicherung für Jedermann, der Verbindung aller wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet Celle und im Landkreis. Zur Bemessung dienen angemessener Mindestbedienungsstandards für Verbindungs- und Erschließungsfunktionen im Regional- und Stadtverkehr und für die Schülerbeförderung, die regelmäßig zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen sind.

E. Die Stadt Celle benötigt die Integration in das Fernverkehrssystem der Bahn. Die Städte und Gemeinden mit SPNV-Erreichbarkeit benötigen schnelle, umsteigefreie, häufige und zuverlässige Verbindungen mit der Metropole Hannover, der Kreisstadt Celle, dem Mittelzentrum Uelzen und der Metropole Hamburg.

F. Wesentliche Angebotselemente sind schnelle und häufige Verbindungen mit der Kreisstadt Celle sowie Hannover. Diese Verbindungen sollen mit möglichst wenigen Umsteigevorgängen, und wenn mit Umsteigen, dann mit komfortablen Verknüpfungen angeboten werden. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Verknüpfungspunkte. Eine gute Erreichbarkeit der Grundzentren stärkt deren zentralörtliche Funktionalität.

G. Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk. Die Erhöhung der Attraktivität der Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen soll weitergeführt werden.

H. Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können.

I. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Erreichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend anzubinden.

J. Die Angebotsgestaltung soll so durchgeführt werden, dass die Nachfrage erfüllt wird und gleichzeitig neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Insbesondere in den Taktverkehren im Stadtverkehr und auf Hauptverkehrsachsen sind angebotsorientierte ÖPNV-Leistungen erforderlich.

K. Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die erfolgte deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Der Prozess soll fortgeführt werden, ohne dass jedoch eine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs vorzusehen ist.

L. Der Landkreis setzt sich für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und des leistungsdurchführenden Verkehrsunternehmens angemessen Berücksichtigung finden.

M. Der Aufgabenträger wirkt ständig im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit in Richtung auf Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung. Schwerpunkte bilden die Ausschöpfung verkehrlicher Optimierungsmöglichkeiten, Angebotsverknüpfungen, die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeugqualität und die Fahrgastinformation.

N. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketing, insbesondere die Einrichtung eines Kundencenters, die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebotselemente.

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

A. Der ÖPNV wird vom Landkreis Celle als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt.

B. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten Eigenwirtschaftlichkeit[15] angestrebt. Dort, wo diese objektiv auch nach Rationalisierung nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt die notwendige ÖPNV-Bedienung auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sicher.

C. In diesem Sinne und in diesem Umfang stellt der Landkreis der erforderlichen finanziellen Mittel als Aufgabenträger und zuständige Behörde gemäß § 8a PBefG und Art. 2 lit. c der Verordnung (EG) 1370/2007 bereit.

4.2 Festlegung eines quantitativen Bedienungsstandards im ÖPNV

4.2.1 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Regionalverkehr

Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

- Mindestvorgaben für die Raumerschließung

  und

- Mindestvorgaben für die Bedienungshäufigkeiten im Netz entsprechend einer Kategorisierung des Netzes nach Bedienungsrelationen.

Die Mindestvorgaben für die Raumerschließung beinhalten Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten, Arbeitsplatzschwerpunkte und sonstige besondere verkehrliche Ziele sowie die Festlegung von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn + Bus + flexible Angebote + alternative Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort der jeweiligen Kategorie. Allgemeine Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl. Weitere im Bedienungsstandard zu berücksichtigende Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.
Insgesamt wurden für den Landkreis Celle 134 Siedlungseinheiten, darunter 113 über 100 Einwohner
(= zusammenhängende Bebauungsgebiete der Städte und Gemeinden, räumlich getrennte Ortsteile bzw. Wohnplätze mit eigenständigen verkehrlichen Erschließungsanforderungen).
abgegrenzt.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder

[15] Gemeint im Sinne faktischer Eigenwirtschaftlichkeit nach dem Zuwendungsrecht bzw. der Verordnung (EG) 1370/2007 (kommerzielle Verkehre), und nach novelliertem PBefG auch im Sinne des Personenbeförderungsrechts d. h. ohne Bezuschussung aus öffentlichen Mitteln, zumindest denen des Landkreises.

überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

Festlegungen zur Raumerschließung

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist gesondert geregelt.

Festlegungen zur Verbindung mit Zentralen Orten

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle 12 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden, dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Für Auswertungszwecke wird diese Mindestaufenthaltsdauer auf 2 Stunden festgelegt.

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch (Nahbereiche, Mittelbereiche, Oberbereiche) oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.

Tabelle 12 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Mindestanzahl Fahrtenpaare (Montag bis Freitag)	
6.000 und darüber	12	
3.000 bis unter 6.000	8	
1.000 bis unter 3.000	4	
500 bis unter 1.000	3	
200 bis unter 500	2	/1/
100 bis unter 200	1	/1/
/1/ an Ferientagen i. d. R. unter Einbeziehung flexibler oder alternativer Bedienungsformen		

Neben diesem Bezugsrahmen sollen für Siedlungseinheiten grundsätzlich 2 arbeitstägliche Fahrtenpaare zum und vom jeweiligen administrativ zuständigen Grundzentrum gewährleistet werden, wenn sie durch die Bemessungsgrundlage nach Tabelle 12 nicht bereits gewährleistet sind. Sofern flexible oder

alternative Bedienungsformen eine adäquate Anbindung sicherstellen, gilt die Maßgabe ebenfalls als erfüllt.

Tabelle 13 Reisezeitvorgaben Erreichbarkeit Regionalverkehr

Zentralörtliche Kategorie	Reisezeit in min
Grundzentrum	45
Mittelzentrum	60
Oberzentrum	90

Die Reisezeit beinhaltet die Fahrzeit/en mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Umsteigezeit/en (einschl. Übergangszeit/en), nicht Zu- und Abgangszeiten zu und von Haltestellen.

Erläuterungen zu einer Besonderheit im Landkreis Celle:

Die mittelzentrale und auch die grundzentrale Funktion der Stadt Celle werden überlagert durch deren oberzentrale Funktion. Da aber nach Prüfung für eine Reihe der festgelegten Siedlungseinheiten ein anderes Mittelzentrum (in benachbarten Landkreisen, z. B. der gesamte Bereich Faßberg in Richtung Uelzen) besser erreichbar ist als das Oberzentrum Celle, kann die Prüfung der Verbindung zu einem Mittelzentrum nicht generell entfallen. Es wirken dann die erhöhten Anforderungen an die Reisezeitvorgaben für die Erreichbarkeit von Mittelzentren.

Die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards erfolgte in Orientierung an festgelegte oder auch nichtfestgelegte, aber realisierte Standards in Landkreisen mit vergleichbaren Strukturmerkmalen. Dabei wurden die gleichen ca. 40 Landkreise wie für die vergleichende Angebotsbewertung in Abschnitt 2.2.2 herangezogen. In Würdigung der Untersuchungsergebnisse zur gegenwärtigen Einhaltung der Standardvorgaben (siehe Abschnitt 4.2.3) war sicherzustellen, dass die Vorgabe nicht zu einer unrealisierbaren, weil nicht finanzierbaren, Angebotserweiterung führt, durchaus aber Lücken aufdeckt und schließen hilft sowie Verbesserungen herausfordert.

Die Bemessung der Standardvorgaben ist „im hinteren Mittelfeld“ der verglichenen Landkreise einzuordnen, stellt also keinen besonders hohen aber auch keinen ausgesprochen niedrigen Anspruch dar.

Die Festlegung von Bedienungs- und Erschließungsstandards für Wochenend- und Feiertage ist zumindest für den Regionalverkehr in ländlichen Gebieten unüblich. Dahinter steht der inzwischen leider fast in allen ländlichen Gebieten zu verzeichnende Fakt, dass die Angebote an diesen Tagen nur noch auf ein Mindestmaß beschränkt und nicht selten gar nicht mehr vorhanden sind. Im Landkreis Celle hat sich seit 2015 eine deutliche Verbesserung der Wochenendbedienung, insbesondere der Bedienung am Samstag, eingestellt. Dennoch wird eine Festlegung eines formalisierten Mindestbedienungsstandards für die Wochenenderschließung im Regionalverkehr nicht als gehaltvoll eingeschätzt. Es wird somit kein flächendeckender Bedienungsstandard an Wochenenden vorgegeben, jedoch werden im Rahmen der Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (vgl. nachstehend) Vorgaben für die Verbindungshäufigkeiten auch an Wochenendtagen für Hauptverbindungs-, Verbindungs- und Stadt-Umland-Relationen, also das Rückgrat der ÖPNV-Versorgung, gemacht.

Kategorisierung der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen dient der Umsetzung des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV zur Vermeidung konkurrierender Parallelverkehre. Die Kategorisierung verwendet das bestehende Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden vom Linienverkehr befahrenen Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss nicht in jedem Fall konkreten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen. Kategorisiert wird immer die Relation, definiert durch einen Anfangs- und einen Endpunkt und ggf. unter Berücksichtigung eines oder mehrerer Unterwegspunkte.

Folgende **Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr** werden festgelegt:

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz	Hauptverbindungsrelation	SPNV üÖPNV
	Verbindungsrelation	SPNV üÖPNV
Ergänzungsnetz	Stadt-Umland-Relation	üÖPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	
	Schülerverkehrsrelation	
	Sonderrelation/-raum Freizeitverkehr	

Charakteristik der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

Hauptnetz

Das Hauptnetz dient der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten, der Verbindung zwischen den wichtigsten Zentralen Orten der Nahbereichsebene des Landkreises mit dem Oberzentrum Kreisstadt Celle, der Verbindung zwischen den Zentralen Orten im Kreisgebiet sowie mit den Hauptverknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus.

Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 60-min-Takt (Mo - So)

- Hauptverbindungsrelation Regionalbus:
  - Weitgehend angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - Weitgehend durchgehender Taktverkehr (zeitweilige Unterbrechung möglich)
  - mindestens 12 Fahrten je Tag und Richtung Mo – Fr (also auch an Ferientagen)
  - 60-min-Takt ist vorzusehen
  - Mindestangebot auch an Samstagen mit 5 sowie Sonn- und Feiertagen mit 3 Fahrten je Tag und Richtung, unvertaktet
  - Schnellbus-Charakter ist anzustreben
    (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten, ggf. nicht alle Haltestellen zu bedienen)
  - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort
    (leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert)

- Verbindungsrelation SPNV: *[Kommt im Landkreis Celle gegenwärtig und geplant nicht vor !]*

- Verbindungsrelation Regionalbusverkehr:
  - Weitgehend nachfrageorientiertes Fahrtenangebot
  - Taktverkehr ist anzustreben
  - Orientierung auf 120-min-Takt mit mindestens 8 Fahrten je Tag und Richtung (Mo – Fr, also auch an Ferientagen)
  - Mindestangebot auch an Samstagen mit 4 sowie Sonn- und Feiertagen mit 2 Fahrten je Tag und Richtung unvertaktet
  - Schnellbus-Charakter ist anzustreben
    (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten)
  - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort
    (leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert).

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Stadt-Umland-Relation:
  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird

  Neufestlegung zum Fahrtenangebot:

  - Regelmäßiges Fahrtangebot mit Mo – Fr mindestens der halben Anzahl Fahrten je Richtung der bedienenden Stadtlinie, taktorientiert

- Vergleichbares Angebot auch an Samstagen
- regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen
- Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen in Tagesrandzeiten sinnvoll

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
  - Erschließung einzelner Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete usw. und Anbindung an Zentrale Orte
  - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz
  - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, mindestens entsprechend der Mindestbedienungs-standards
  - geringe, aber regelmäßige Nachfrage auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten vorhanden
  - schwach nachgefragte Verbindung mit Nachbarkreisen

- Schülerverkehrsrelation:
  - netzergänzende Relation zur Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Linien-verkehr
  - Ausrichtung auf den Bedarf im Schülerverkehr, dadurch Angebot in der Regel nur an Schul-tagen
  - öffentliche Nutzbarkeit für alle Fahrgäste

- Sonderrelation/-Raum für Freizeitverkehr:
  - vorrangige Funktionalität im Freizeitverkehr
  - klientelbezogenes Angebot, auch saisonal beschränkt
  - linien- und insbesondere raumbezogene individuelle Lösung (z.B. auch als Rufbus, erhöhte Kapazität für Fahrradbeförderung usw.).

4.2.2 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Stadtverkehr Celle

Festlegungen zur Raumerschließung

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 75 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Ein-zugsbereich des ÖPNV (SPNV/üÖPNV) wohnen bzw. arbeiten sollen. Der Grad der Erschließung wird an-hand von Haltestellenerschließungsbereichen nachgewiesen, deren Radien 400 m Luftlinie (das ent-spricht mit Umwegen einer durchschnittlichen Gehzeit von 6 min.) betragen. Dabei ist es gleichgültig, ob eine Bedienung durch Stadtlinien oder Regionallinien erfolgt.

Zugangsstellen zum SPNV können ebenfalls städtische Erschließungs-und Verbindungsfunktionen erfül-len, auch mit ausgedehnterem Einzugsgebiet, jedoch nur wenn mehrere Zugangsstellen in einem Stadt-gebiet bedient werden, was in Celle nicht der Fall ist.

Folgende **Kategorien von Bedienungsrelationen im Stadtverkehr** werden festgelegt:

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz	Hauptverbindungsrelation	üÖPNV
	Verbindungsrelation	üÖPNV
Ergänzungsnetz	Stadt-Umland-Relation	üÖPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	

Die Stadt-Umland-Relation ist damit eine Kategorie sowohl im Stadtverkehr als auch im Regionalverkehr, was der räumlichen Übergangssituation und vor allem der Funktionalität sowohl im städtischen als auch im Umlandbereich geschuldet ist.

Charakteristik der Bedienungsrelationen im Stadtverkehr:

Hauptnetz

Das Hauptnetz dient der Aufnahme der Hauptverkehrsströme innerhalb des Stadtgebietes und der Erreichbarkeit der Kernstadt auf den regionalen und städtischen Verbindungsrelationen. Gleichzeitig werden die Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet sowohl im reinen Stadtverkehr als auch im Regional- und Stadt-Umland-Verkehr miteinander verbunden.

Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Hauptverbindungsrelation Stadtverkehr:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - zusätzliche Verdichtungen durch Angebotsüberlagerungen
  - Angebot Mo - So
  - Einsatz von Bussen in Niederflurbauart, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen
  - Zunehmend schadstoffarmer Antrieb, Klimatisierung
- Verbindungsrelation Stadtverkehr:
  - In der Regel Verlängerung von Hauptverbindungsrelationen in kernstadtnahe und Außenbereiche
  - weitgehend angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - teilweise zusätzliche Verdichtungen durch Angebotsüberlagerungen
  - Angebot Mo - So

- Einsatz von Bussen in Niederflurbauart, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen
- Zunehmend schadstoffarmer Antrieb, Klimatisierung

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz dient als Zubringer zum Hauptnetz sowie der Flächenerschließung im Stadtgebiet. Dazu gehören vor allem Achsenzwischenräume, Wohngebiete, Gewerbeareale, insbesondere in den äußeren Stadtbereichen und einschließlich auch des Stadt-Umland-Bereiches.

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Stadt-Umland-Relation: (siehe auch vorstehend bei Regionalverkehr)
  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung größerer Städte und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird

  Neufestlegung zum Fahrtenangebot:
  - Regelmäßiges Fahrtangebot mit Mo – Fr mindestens der halben Anzahl Fahrten je Richtung der bedienenden Stadtlinie, taktorientiert
  - Vergleichbares Angebot auch an Samstagen
  - regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen
  - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen in Tagesrandzeiten sinnvoll
- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation im Stadtverkehr:
  - Erschließung von Achsenzwischenräumen und Siedlungsgebieten, Gewerbegebieten usw.
  - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz
  - Fahrtenangebot eher nachfrageorientiert
  - Angebot Mo - So, Stärke mindestens entsprechend den Mindestbedienungsstandards
  - Einsatz von Bussen in Niederflurbauart, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen

Festlegungen zur Bedienungshäufigkeit und zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums

Zur angemessenen Erreichbarkeit des Stadtzentrums gelten folgende Vorgaben:

Allgemeine Vorgaben

- Taktverkehr für Kernstadt und kernstadtnahe Bereiche
- 30-min-Grundtakt

Spezifische Vorgaben für Stadtgebiete und Verkehrszeiten

- Innerhalb der Kernstadt HVZ und NVZ 15-min-Fahrtenfolge
- Zwischen kernstadtnahen Bereichen und Kernstadt HVZ 15-min-Fahrtenfolge, NVZ 30-min-Takt
- Zwischen Außenbereichen und Kernstadt HVZ und NVZ 30-min-Takt
- in SVZ generell bedarfsabhängige Bedienung mit maximal 45 min Voranmeldezeit

Die vorgegebenen Takte gelten nicht für einzelne Linien, sondern für die jeweilige Relation.

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Freitag 06:00 - 09:00 Uhr und 15:30 - 18:30 Uhr
- NVZ = Neben-(Normal-)Verkehrszeit = Mo - Fr 09:00 - 15:30 Uhr und 18:30 Uhr - 20:00 Uhr, samstags 09:00 bis 18:00 Uhr, ab 16:00 Uhr 60-min-Takt
- SVZ = Schwachverkehrszeit = Mo - Fr vor Beginn und nach Betriebsschluss des Linienverkehrs

Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen

Festlegungen zu den Stadtgebieten

- Kernstadt (Stadtzentrum):
  Altstadt bzw. zwischen Aller und Bahnhof (entspricht dem gegenwärtigen „Kernbereich“ des AST-Tarifs)
- Kernstadtnahe Bereiche:
  Neustadt-Heese, Blumlage, Neuenhäusen, Altenhagen, Lachtehausen, Hehlentor
- Außenbereiche:
  Vorwerk, Bostel, Garßen, Altencelle, Westercelle, Wittekop, Wietzenbruch, Boye, Groß Hehlen, Scheuen, Hustedt (einschl. Bahnhof, Jägerei und Wittbeck).

Im Rahmen der Leistungsbeschreibung im Vergabeverfahren 2014 wurde eine Präzisierung der Vorgaben für die einzelnen Relationen und Verkehrszeiten vorgegeben, die nunmehr in Abschnitt 4.4 als Tabelle 16 Bestandteil des Nahverkehrsplanes wird.

Der vorgegebene Standard für den Stadtverkehr ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann in einzelnen Fällen in angemessenem Maße unterschritten werden, wenn seine Erfüllung dort nur mit unangemessenem betriebstechnologischem Aufwand möglich wäre und wenn dem Aufgabenträger durch das Unternehmen im Ergebnis einer Fahrgastzählung mit hinreichender Stichprobe nachgewiesen wird, dass bestimmte Fahrten regelmäßig nicht nachgefragt werden. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe, Linienwegüberlagerungen) sinnvoll oder durch eine besonders hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist.

Standardvorgaben für Wochenend- und Feiertage sind in den Festlegungen für die Verkehrszeiten sowie der Netzkategorisierung enthalten.

Ebenso wie beim Regionalverkehr erfolgte die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards anhand einer Vergleichseinordnung in eine größere Gruppe von Städten der gleichen Größenordnung, ähnlicher Stadtstruktur und vergleichbaren Bedienungssystemen (also z. B. ohne Straßenbahn). Auch dabei wurde ausgeschlossen, dass überzogene Festlegungen zu einer Überforderung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Systems führen, andererseits aber Lücken aufgedeckt und Verbesserungen des Angebots angeregt werden können.

4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Die Grundsätze der Schülerbeförderung sind in der "Satzung über die Mindestentfernungen in der Schülerbeförderung" i.d.F. vom 01.08.2016 festgelegt. Darüber hinaus werden im Nahverkehrsplan weitere Vorgaben an den ÖPNV-Betreiber in Bezug auf zeitliche Vorgaben gemacht.
Zusätzlich gilt eine allgemeine Schulbezirkssatzung des Landkreises vom 15.03.2012 in der Fassung der 7. Änderung vom 19.12.2017.

Die nachstehenden Anforderungen und Vorgaben an die Schülerbeförderung sind das Ergebnis aus dem Vergleich von Schülerbeförderungssatzungen und Nahverkehrsplänen zahlreicher vergleichbarer Landkreise in Niedersachsen und anderen Bundesländern sowie ein Ergebnis der rationalen Abwägung zwischen zeitgemäßen und durchaus auch regionalspezifischen Anforderungen und finanzierbaren Gestaltungsmöglichkeiten des Trägers der Schülerbeförderung.

(a) Mindestentfernungen für den Beförderungs-/Erstattungsanspruch nach der Schülerbeförderungssatzung in der Fassung der ab 01.08.2019 geltenden Änderungssatzung:

Kinder in der Sprachfrühförderung	> 1,0 km
Primarstufe (Klassen 1 - 4)	> 2,5 km
Sekundarstufe I (Klassen 5 - 10)	> 4,0 km
Sekundarstufe II (ab Klasse 11) und Berufsbildende Schulen:	> 6,0 km

Nach Umsetzung und Bewertung der Auswirkungen soll über eine weitere Absenkung der Anspruchsgrenzen ggf. zum 01.08.2020 entschieden werden:

Primarstufe (Klassen 1 - 4)	> 2,0 km
Sekundarstufe I (Klassen 5 - 7)	> 3,5 km

(b) Maximale Wartezeit

vor dem Unterricht:	Primarstufe und Förderschüler 20 min., Sekundarstufen 20 min., bei Fahrten zur 1. Stunde (Regelunterrichtsbeginn); angestrebter Orientierungswert generell 10 - 15 min.
nach dem Unterricht:	Primarstufe und Förderschüler 20 min., Sekundarstufe 20 min., bei Fahrten nach den Regelunterrichtsendzeiten (jeweils 2 Rückfahrten, vorgesehen nach der 6., 8., 10. Stunde je nach Schulform und Klassenstufe, ggf. abweichend mit der Schule zu vereinbaren); angestrebter Orientierungswert generell 10 - 15 min.

Regelmäßige Unterschreitungen einer Wartezeit von 5 min. führen zur Fahrplananpassung.

(c) Maximale Reisezeit von Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle (einschl. etwaiger Umsteigezeiten) je Richtung:

Primarstufe (Klassen 1 - 4)	= 45 min.
Sekundarstufe I (Klassen 5 - 6)	= 60 min.
Sekundarstufe I (Klassen 7 - 10)	= 90 min.
Sekundarstufe II (ab Klasse 11) und Berufsbildende Schulen	= 90 min.

(d) Maximal zulässige Schulwegezeiten aus Reisezeit, Umsteigezeit und Wartezeit vor und nach dem Unterricht, jedoch ohne Zu- und Abgangszeiten zur und von den Haltestellen, als Summenwert aus Hin- und Rückrichtung:

Primarstufe (Klassen 1 - 4)	= 120 min.
Sekundarstufe	= 150 min.,

sofern die zuständige Schule besucht wird.

Tabelle 14 Zusammenfassung wegezeitbezogener Vorgaben für die Schülerbeförderung

Bildungsgang/ Altersgruppe	Reisezeit[16] je Richtung	Wartezeit[17] je vor u. nach Unterricht	Schulwegzeit[18], Summe beider Richtungen
Primarstufe (Kl. 1 – 4)	45 min.	20 min.	120 min.
Sekundarstufe I (Kl. 5 – 6)	60 min.	20 min.	150 min.
Sekundarstufe I (Kl. 7 – 10)	90 min.	20 min.	150 min.
Sekundarstufe II (ab Kl. 11)	90 min.	20 min.	150 min.

(e) Maximaler Fußweg zur Einstiegshaltestelle (längster zumutbarer Weg):

Primarstufe (Klassen 1 - 4)	= 2,0 km
Sekundarstufe I (Klassen 5 - 10)	= 3,0 km

(f) Umsteigevorgänge:

Bei erforderlichem Umsteigen soll die planmäßige Umsteigezeit (Zeit vom Verlassen eines Fahrzeugs bis zum Einstieg in ein anderes Fahrzeug, einschl. dazwischen liegender Warte- und Wegezeiten) auf 20 min. begrenzt werden. Ein Umsteigen von Förderschülern wird ausgeschlossen. Bei Grundschülern ist dies nur in besonders begründeten Ausnahmefällen und nur innerhalb bebauter Bereiche (nicht auf freier Strecke) zulässig.

[16] Summe aus Fahrzeit ab der Einstiegshaltestelle bis Ausstiegshaltestelle, einschl. möglicher Umstiegszeiten, ohne Fußwegezeit zwischen Wohnung und Haltestelle

[17] Zeit zwischen Ankunft an der Haltestelle und Unterrichtbeginn bzw. zwischen Unterrichtsende und Abfahrt an der Haltestelle, einschl. Fußwegezeiten zwischen Schule und Haltestelle an der Schule (beide Richtungen)

[18] Summe aus Reisezeit und Wartezeit

(g) Frühster zulässiger Beginn der Außerhauszeit:

Unter Berücksichtigung der Zugangszeit zur Haltestelle soll kein Grundschüler regelmäßig vor 06:30 Uhr und kein Schüler der Sekundarstufe I regelmäßig vor 06:00 Uhr das Wohnhaus verlassen müssen.

(h) Stehendbeförderung:

Sind Schüler regelmäßig stehend zu befördern, wird angestrebt, die entsprechenden Fahrzeiten auf ein Maß zu begrenzen, welches für die betroffenen Schülerinnen und Schüler entsprechend ihrem Alter als zumutbar gelten kann und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers liegt.

4.2.4 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen

Regionalverkehr - Erschließungsfunktionen

Die Einhaltung der Vorgaben laut Bedienungsstandard für den Regionalverkehr wurde tabellarisch und kartografisch ausgewertet und dargestellt. Im Ergebnis zeigen sich zahlenmäßig Nichteinhaltungen in folgender Anzahl:

Tabelle 15 Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen (in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten)

Verbindung zum	Art der Nichteinhaltung	Schultag	Ferientag
Grundzentrum	Generell	3 (3 %)	7 (6 %)
	dar. zu wenige Fahrtenpaare	3 (3 %)	4 (3 %)
Mittelzentrum	Generell	13 (11 %)	23 (20 %)
	dar. zu wenige Fahrtenpaare	7 (6 %)	11 (10 %)
Oberzentrum	Generell	5 (4 %)	13 (11 %)
	dar. zu wenige Fahrtenpaare	5 (4 %)	12 (11 %)

„Generell“ bedeutet:
unter zusätzlicher Einbeziehung der Nichteinhaltungen ausschließlich wegen zu langer Reisezeit.

In Anlage 3 wird die gesamte Auswertungstabelle über alle Siedlungseinheiten beigefügt. Die Einordnung der Siedlungseinheiten in die entsprechende Kategorie nach Einwohnerzahlen korrespondiert mit Anlage 2.

Kartografische Veranschaulichungen des Auswertungsergebnisses bieten die Karten 26 bis 31 (siehe am Ende des Kapitels 4).

Es ist prägnant, dass die Nichteinhaltung der Erschließungsvorgaben im Ergebnis des Vergabeverfahrens und der weiteren Angebotsgestaltung – auch vermehrte Abdeckung durch Bürgerbusse – etwa halbiert werden konnte.

An *Schultagen* ist eine sehr weitgehende Einhaltung des Mindesterschließungsstandards gewährleistet. Anteilige Nichteinhaltungen von 3 - 4 % sind Einzelfälle, die in der Regel mit gezielten Maßnahmen zu beseitigen oder auch nur ganz geringfügiger Art sind.
Stärkere Defizite (11 %) zeigen sich nur in der Verbindung zu einem Mittelzentrum, wobei hier Celle nicht nur als Oberzentrum sondern eben auch als Mittelzentrum gewertet wurde. Das mehr an Nichteinhaltungen der Vorgaben in Richtung Celle als Mittelzentrum gegenüber der Auswertung in Richtung Celle als Oberzentrum resultiert aus der härteren Reisezeitvorgabe von 60 min in Richtung Mittelzentrum gegenüber 90 min in Richtung Oberzentrum.

Generell liegen die Nichteinhaltungen räumlich vor allem in den Randbereichen des Kreises sowie abseits der Verkehrsverbindungen. Auf allen drei Ebenen (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum) werden die Siedlungseinheiten Dalle und Marinesiedlung (Eschede), die zusätzlich die Grenze von 100 Einwohnern überschritten haben, und Weesen (Hermannsburg) festgestellt. Die Ausnahme Osterloh (Altencelle) wird als „ohne ÖPNV-Bedarf“ nicht weiter verfolgt.

An *Ferientagen* werden die Vorgaben mit Nichteinhaltungen bei 7 – 13 % der Siedlungseinheiten in weit geringerem Umfang eingehalten, in Richtung Mittelzentrum bei 20 %, was prinzipiell normal ist, weil die ÖPNV-Angebote in allen Landkreisen an Ferientagen weitaus geringer sind als an Schultagen. Dennoch sind gerade an Ferientage die deutlichsten Verbesserungen erreicht worden.

Räumlich ist eine ähnliche Zuordnung für die Nichteinhaltungen wie an Schultagen zutreffend. Vermehrte Konzentrationen treten auf in den Räumen Langlingen/Wienhausen und Bergen/ Hermannsburg/Faßberg.

Verbindlichkeit der Festlegungen:

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr gilt an allen Tagen Mo - Fr, auch an Ferientagen, nicht an Wochenendtagen und Feiertagen. Er ist an Schultagen verbindlich einzuhalten und an Ferientagen als empfohlenes Ziel anzustreben. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Vorgaben an Schultagen gewährleisten und zur Verbesserung der Einhaltung an Ferientagen beitragen.

Defizite sollen Schritt für Schritt abgebaut werden. Bei nachfragebedingten Angebotseinschränkungen soll mindestens adäquater Ersatz durch flexible oder alternative Angebote geschaffen werden.

Regionalverkehr - Verbindungsfunktionen

Die Einhaltung der Vorgaben zu den Mindestbedienungshäufigkeiten entsprechend der gegenwärtig geltenden Kategorisierung des Netzes im Regionalverkehr ist entsprechend Tabelle 16 zu bewerten.

Es werden nur äußerst geringe Defizite festgestellt, die auf

- die Verbindungsrelation Hermannsburg <> Bergen <> Winsen <> Wietze (in beide Richtungen) sowie die Verbindungsrelationen Faßberg > Unterlüß und
- Hermannsburg > Celle (jeweils nur in einer Richtung)

beschränkt sind.

Die Zuordnung von Bedienungshäufigkeiten für die Stadt-Umland-Relationen entspricht nicht der gewählten Netzstruktur, ist somit nicht sachgerecht und wird laut Abschnitt 4.2.1 (Seite 69 f.) angepasst.

Tabelle 16 Einhaltung der Bedienungsvorgaben nach geltender Kategorisierung im Regionalverkehr

Kategorie	Von	Über	Nach	Vorgabe S	FPL S	Diff S	Vorgabe F	FPL F	Diff F	Vorgabe Sa	FPL Sa	Diff Sa	Vorgabe So	FPL So	Diff So
HVR	Bergen		Celle	12	20	8	12	16	4	5	6	1	3	4	1
HVR	Celle		Bergen	12	16	4	12	15	3	5	5	0	3	3	0
HVR	Winsen		Celle	12	14	2	12	13	1	5	5	0	3	4	1
HVR	Celle		Winsen	12	16	4	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Wietze		Celle	12	15	3	12	16	4	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Wietze	12	16	4	12	15	3	5	5	0	3	3	0
HVR	Wienhausen		Celle	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Wienhausen	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Lachendorf		Celle	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Lachendorf	12	14	2	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Eicklingen	Wathlingen Nienhagen	Celle	12	20	8	12	16	4	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle	Nienhagen Wathlingen	Eicklingen	12	20	8	12	20	8	5	5	0	3	3	0
VR	Unterlüß		Faßberg	8	11	3	8	8	0	4	4	0	2	4	2
VR	Faßberg		Unterlüß	8	11	3	8	7	-1	4	4	0	2	4	2
VR	Unterlüß		Herrmannsburg	8	12	4	8	12	4	4	4	0	2	2	0
VR	Herrmannsburg		Unterlüß	8	10	2	8	10	2	4	4	0	2	2	0
VR	Herrmannsburg		Celle	8	10	2	8	10	2	4	3	-1	2	2	0
VR	Celle		Herrmannsburg	8	12	4	8	14	6	4	5	1	2	3	1
VR	Herrmannsburg	Bergen Winsen	Wietze	8	4	-4	8	5	-3	4	2	-2	2	1	-1
VR	Wietze	Winsen Bergen	Herrmannsburg	8	7	-1	8	8	0	4	4	0	2	2	0
VR	Lachendorf		Eldingen	8	12	4	8	8	0	4	5	1	2	2	0
VR	Eldingen		Lachendorf	8	11	3	8	8	0	4	4	0	2	2	0
VR	Lachendorf		Hohne	8	14	6	8	8	0	4	4	0	2	2	0
VR	Hohne		Lachendorf	8	10	2	8	8	0	4	4	0	2	2	0
SUR	Celle	Vorwerk	Garßen	5	57	52	5	45	40	1	31	30	0	8	8
SUR	Garßen	Vorwerk	Celle	5	50	45	5	48	43	1	32	31	0	8	8
SUR	Celle	Altenhagen Bostel	Garßen	5	57	52	5	45	40	1	31	30	0	8	8
SUR	Garßen	Bostel Altenhagen	Celle	5	50	45	5	48	43	1	32	31	0	8	8
SUR	Celle	Lachtehausen	Altenhagen	5	36	31	5	33	28	1	23	22	0	8	8
SUR	Altenhagen	Lachtehausen	Celle	5	44	39	5	31	26	1	31	30	0	8	8
SUR	Hustedt, Bahnhof		Hustedt/Wittbeck	5	21	16	5	16	11	1	16	15	0	4	4
SUR	Hustedt/Wittbeck		Hustedt, Bahnhof	5	17	12	5	16	11	1	15	14	0	4	4

HVR = Hauptverbindungsrelation
VR = Verbindungsrelation
SUR = Stadt-Umland-Relation

Stadtverkehr Celle - Erschließungsfunktionen

Die festgestellten geringfügigen Erschließungsdefizite in den folgenden Bereichen:

- Wittekop am südlichen Stadtrand, entlang der Bahntrasse
- Osterloh (OT Altencelle, 2,6 km Zugang zur nächsten Haltestelle), die aber keine artikulierte ÖPNV-Nachfrage erzeugt
- Wietzenbruch, Am Flugplatz
- nördlicher Rand von Boye

sind bei Anwendung eines für Städte mit einer Größe zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner üblichen Erschließungsbereiches mit 400-m-Radius als äußerst geringfügig bereits im Abschnitt 2.2.2 aufgezeigt worden.

Stadtverkehr Celle - Verbindungsfunktionen

Die Vorgaben zu den Mindestbedienungshäufigkeiten nach Ortsteilen und Verkehrszeiten sowie Relationen im Stadtverkehr Celle werden gegenwärtig fast vollständig eingehalten. Neben teilweise deutlicher Übererfüllung der Vorgaben sind in Vorgriff auf die Präzisierungen in Abschnitt 4.4 und unter Bezugnahme auf Tabelle 16 Defizite lediglich in einer Relation festzustellen:

- Lachtehausen (kernstadtnah) <> Stadtzentrum — Samstag 60-min-Takt und ab 16 Uhr 90-min-Takt nicht eingehalten

Verbindlichkeit der Festlegungen für den Stadtverkehr Celle:

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr ist verbindlich an allen Tagen entsprechend der darin genannten Festlegungen zu den Verkehrszeiten zu gewährleisten. Gegenwärtig ist das weitestgehend der Fall. Bei der Konzipierung und Umsetzung von Planungsmaßnahmen im Planungszeitraum ist eine vollständige Einhaltung vorzusehen.

Einhaltung der Vorgaben im Schülerverkehr

Die Vorgaben für den Schülerverkehr im Landkreis Celle laut Abschnitt 4.2.3 sind sehr differenziert festgelegt. Aufgrund bestimmter Übergangssituationen wird es nie möglich sein, die Vorgaben jederzeit für jeden einzelnen Schüler mit einer Anspruchsberechtigung einzuhalten. Zudem wäre eine ständige Überprüfung auch sehr aufwendig. Vor der Ausschreibung der Leistungen zum April 2015 wurden Defizite in relativ großem Umfang festgestellt. Diese konnten im Ergebnis der Vergabe für 84 % der betroffenen Schüler beseitigt werden. Bei einer Einzelauswertung nach dem aktuellen Fahrplanstand (Fahrplan 2017) würde sich ein mindestens gleich gutes, eher noch geringfügig besseres Ergebnis nachweisen lassen.

4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes

Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion für den Schienenpersonennahverkehr im Land Niedersachsen ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) im Auftrag des Landes bzw. für die südlich an den Landkreis Celle angrenzenden Gebiete die „Region Hannover“. Der Landkreis Celle kann somit keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des SPNV-Angebotes nehmen. Die LNVG übernimmt die Erarbeitung und Fortschreibung eines Bedienungskonzeptes für den SPNV, die laufende Überprüfung von SPNV-Betriebsleistungen im Hinblick auf Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie den Abschluss von Verkehrsverträgen mit Betreibern des SPNV. Die Landkreise und kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger werden in regelmäßig stattfindenden Planungsgesprächen einbezogen und können so ihre Interessen vertreten. Die LNVG versteht sich auch als Mittler und Berater zwischen allen Beteiligten bei der Gestaltung eines integrierten ÖPNV-Angebotes.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es keine Anhaltspunkte und – mit Ausnahme des gemäß geltendem Satzungsbeschluss des Landkreises angestrebten S-Bahnhaltepunktes Adelheidsdorf (Großmoor), der allerdings seitens der LNVG erklärtermaßen nicht vorgesehen ist - auch keinen erkennbaren Bedarf

nach Angebotsveränderungen im SPNV bezüglich des Landkreises Celle. Das SPNV-Angebot bildet somit auch im Planungszeitraum auf der Hauptachse Hamburg - Uelzen - Celle - Hannover, einschließlich S-Bahn, das Rückgrat des ÖPNV.

- KBS 110 Hamburg - Uelzen - Celle - Hannover,
  als schneller Regionalverkehr im Stundentakt. Halte im Kreisgebiet: Unterlüß, Eschede, Celle;

  Fahrzeiten zwischen Unterlüß und Celle: 14 min; zwischen Eschede und Celle: 9 min; zwischen Unterlüß und Hannover: 44 min; zwischen Eschede und Hannover: 37 min.; zwischen Celle und Hannover 27 min.

  Betreiber ist seit 10.12.2005 die metronom Eisenbahngesellschaft mbH.

  Dazu auf dieser Strecke noch mehrere IC-Verbindungen nach Hamburg, Hannover, Schwerin, Karlsruhe und Berchtesgaden, jedoch nur mit Halt in Celle.

- KBS 360.6.7 Celle - (Lehrte) - Hannover,
  als S-Bahnlinien S 6 (Schnellverbindung mit 37 min Fahrzeit) und S 7 (über Lehrte, mit Umstiegsmöglichkeit von nach KBS 300, mit 44 min Fahrzeit). In Lehrte außerdem Umstiegsmöglichkeit von/nach Hildesheim/Göttingen, Braunschweig und Wolfsburg.

  Halt im Kreisgebiet ist nur Celle. Für Fahrgäste von/nach dem Raum Wathlingen ist auch der Bahnhof Ehlershausen in der Region Hannover nutzbar. Der Landkreis unterstützt die Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes in der Gemeinde Adelheidsdorf, Ortsteil Großmoor, mit entsprechender Busanbindung aus Wathlingen und Nienhagen, als Alternative zur Nutzung des Haltepunktes Ehlershausen. Allerdings liegt die Zuständigkeit für eine solche Maßnahme beim Land Niedersachsen bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft, die einen solchen Haltepunkt nicht vorsieht.

  Betreiber DB Regio AG.

  Beide Linien verkehren im Stundentakt. Zwischen metronom und S 7 besteht ein Taktversatz von 20/40 min, so dass in der Summe annähernd ein Halbstundentakt entsteht. Zwischen S 6 und S 7 ist der Takt fast genau um 30 min versetzt. Nur zwischen metronom und S 6 ist der Takt lediglich um 6-10 min versetzt, allerdings so, dass hier keine kurzen Umsteigezeiten angeboten werden, da der Metronom in Richtung Uelzen vor der S-Bahn abfährt bzw. nach ihr ankommt.

  Mit S 6 und S 7 ist eine besonders gute Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt Hannover gewährleistet.

- KBS 123 und 360.4 Buchholz (Nordh) - Soltau - Mellendorf - Hannover (Heidebahn)

  Auf der Heidebahn (KBS 123) etwa stündlich einmal die Möglichkeit zwischen Schwarmstedt und Hannover zu fahren, was für Fahrgäste von/nach dem Raum Wietze nutzbar ist. Die Fahrzeit beträgt etwa 35 min. Zwischen Bennemühlen und Hannover wird auf der S 4 ein 30-min-Takt mit einer Fahrzeit von 26 min angeboten. Eine Umstiegsmöglichkeit zwischen S-Bahn und Regionalverkehr ergibt sich in Mellendorf, da die Regionalzüge nicht in Bennemühlen halten.

Die Verbindungsfunktionen werden durch das vorhandene SPNV-Angebot quantitativ und qualitativ sehr gut wahrgenommen. Insbesondere die kurzen und in den letzten Jahren immer weiter verkürzten Fahrzeiten, moderne Doppelstockfahrzeuge auf der Metronom-Strecke, hohe Pünktlichkeit haben ebenso wie die Tarifgestaltung (Kombitarif für GVH-Zeitkartennutzer mit 20 % Rabatt im Busverkehr ist für Celle, Eschede und Unterlüß realisiert) zu hoher Akzeptanz beigetragen. Die angebotenen Betriebszeiten sind ebenfalls ausreichend. Das gilt auch für das Wochenendangebot.

Im Weiteren ergeben sich vorerst keine Veränderungen für das SPNV-Angebot betreffend den Landkreis Celle. Als Mangel bleibt festzustellen, dass die SPNV-Verbindungen kein Netz darstellen und somit kaum zur Erschließung der Fläche und nur sehr eingeschränkt zur Erfüllung der Verbindungsfunktionen beitragen. Andererseits sind auch keine weiteren SPNV-würdigen Relationen absehbar.

4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV

4.4.1 Prüfung und Modifizierung von Bedienungsstandards im Regional- und Stadtverkehr sowie im Schülerverkehr

Die vorgegebenen Mindestbedienungsstandards haben sich in allen drei Komponenten (Regionalverkehr, Stadtverkehr, Schülerverkehr) bewährt und unterliegen deshalb keiner grundlegenden Modifizierung. Es erfolgen lediglich nachfolgende Präzisierungen:

- Stadt-Umland-Relation:

  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird

  Neufestlegung zum Fahrtenangebot:

  - Regelmäßiges Fahrtangebot mit Mo – Fr mindestens der halben Anzahl Fahrten je Richtung der bedienenden Stadtlinie, taktorientiert
  - Vergleichbares Angebot auch an Samstagen
  - regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen
  - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen in Tagesrandzeiten sinnvoll

- Vorgabe zur Verbindungshäufigkeit im Stadtverkehr Celle:

  Im Zuge des Vergabeverfahrens für die ÖPNV-Leistungen hat sich eine Klarstellung zu den geforderten Bedienungshäufigkeiten für die Verbindung der Ortsteile mit dem Stadtzentrum Celle als notwendig erwiesen. Diese wird gleichfalls Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Diese Präzisierung ist in Tabelle 17 zusammengefasst.

Tabelle 17 Bedienungsvorgaben für die Stadteile in Celle und ihre Verbindung mit dem Stadtzentrum

Kategorie	Name	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Sa	So
kernstadtnah	Altenhagen	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	120'
kernstadtnah	Blumlage	30'	30'	30', ab 14 Uhr 120'	einzelne Fahrten
kernstadtnah	Hehlentor	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
kernstadtnah	Lachtehausen	60'	60'	60', ab 16 Uhr 90'	120'
kernstadtnah	Neuenhäusen	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
kernstadtnah	Neustadt-Heese	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Altencelle	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Bostel	60'	60'	60', ab 16 Uhr 90'	120'
Außenbereich	Boye	30'	30'	60'	120'
Außenbereich	Garßen	30'	30'	60'	120'
Außenbereich	Groß Hehlen	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Hustedt	60'	60'	60'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Scheuen	60'	60'	60'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Vorwerk	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	90'
Außenbereich	Westercelle	30'	30'	30', ab 16 Uhr 90'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Wietzenbruch	30'	30'	30', ab 14 Uhr 120'	einzelne Fahrten
Außenbereich	Wittekop	einzelne Fahrten	einzelne Fahrten	einzelne Fahrten	kein Angebot

- Erschließungsvorgaben für den Stadt- und Regionalverkehr:

  Die Erschließungsvorgaben haben sich als angemessen und konstruktiv erwiesen und sie werden im Stadtverkehr auch soweit eingehalten, dass kein Handlungsbedarf entsteht. Für den Regionalverkehr werden in Abschnitt 4.4.4 Maßnahmen zur Abhilfe bei Nichteinhaltungen der Vorgaben formuliert.

- Bedienungsvorgaben für den Schülerverkehr:

  Die bisher geltenden Vorgaben und deren Einhaltung sind bereits als anspruchsvoll, angemessen und fortschrittlich zu bewerten. Grundsätzlich besteht derzeit kein Anlass, diese zu verändern.

  Im Schülerverkehr ändern sich allerdings die Anforderungen relativ schnell und häufig. Daher kann es neben notwendigen Anpassungsmaßnahmen bei der Bedienung selbst durchaus auch zu veränderten Gestaltungsanforderungen kommen. Insbesondere tritt dies ein oder ist zu erwarten, wenn

  - Die Anspruchsberechtigung für ein Beförderungsangebot, wie in Abschn. 4.2.3 festgelegt, durch Absenkung der Wegegrenzen, erhöht wird oder
  - Eine gebundene Ganztagsbeschulung durchgängig und flächenhaft umgesetzt wird.

4.4.2 Kategorisierung und Zuordnung der Relationen und Netzelemente im Regional- und Stadtverkehr

Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr

Hauptverbindungsrelationen sind im Landkreis Celle zunächst alle SPNV-Strecken. Verbindungsrelationen im SPNV gibt es nicht, da überall mindestens ein 60-min-Takt angeboten wird.

Hauptverbindungsrelationen im **Regionalverkehr** waren bisher ausschließlich solche, die auf das Oberzentrum Celle zulaufen.

Die Verbindungsrelationen im Regionalverkehr sollten vorrangig zwei Funktionen erfüllen:

- Eine Verlängerung von Hauptverbindungsrelationen in die Peripherie des Kreisgebietes und ggf. auch die Kreisgrenzen überschreitend
- ein anspruchsvolles ÖPNV-Angebot in den tangentialen Bereichen des Kreisgebiets zwischen den zentralen Orten bzw. zum Anschluss an Bahnverbindungen zu gewährleisten.

In beiden Punkten erweist sich die Nachfrage offenbar geringer, als zu erwarten war. Allerdings ist der Nachweis einer nicht hinreichenden Fahrgastnachfrage noch nicht erbracht.

Der Bedarf nach grenzüberschreitender Bedienung war bereits im bisherigen Nahverkehrsplan als grenzwertig für eine Einstufung als Verbindungsrelation eingeschätzt worden. Deshalb wurden für die grenzüberschreitenden Bereiche (Eldingen <> Steinhorst und Hohne <> Ummern) nachfragerechte Abstriche bei der Angebotshäufigkeit zugelassen. Die Einstufung dient hier auch einer Stimulierung der Nachfrageentwicklung.

Dagegen ist das Gewicht weiterer die Kreisgrenzen überschreitender Verbindungen, wie nach Schwarmstedt, Munster und Ehlershausen zu gering, um als Verbindungsrelationen eingestuft zu werden. Diese werden als Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen eingeordnet.

Bei der Verbindungsrelation Hermannsburg <> Bergen <> Winsen (Aller) <> Wietze wird eingeschätzt, dass ein angemessener Bedarf nicht in der Gesamtrelation, sondern nur abschnittsweise besteht. Deshalb werden die drei Abschnitte als besondere Verbindungsrelationen verselbständigt, wodurch das Erfordernis einer durchgängigen Nutzbarkeit entfällt. Der Abschnitt Bergen <> Winsen (Aller) wird zudem unter Nachfragevorbehalt gestellt, der dazu führt, diesen zu verifizieren oder im negativen Fall zur Flächenerschließungs- und Zubringerrelation mit entsprechend geringerer Mindestbedienungsvorgabe herabzustufen.

Tabelle 18 gibt einen Überblick über den veränderten Zuschnitt und die veränderte Zuordnung der Relationen des Hauptnetzes im Regionalverkehr.

Tabelle 18 Kategorisierung des Hauptnetzes im Regionalverkehr

Relation		Mindestbedienung (Fahrten pro Tag und Richtung)	
		Mo - Fr	Sa / So
Hauptverbindungsrelationen Regio			
HVR1	Bergen <> Celle	12	5 / 3
HVR2	Winsen <> Celle	12	5 / 3
HVR3	Wietze <> Celle	12	5 / 3
HVR4	Wienhausen <> Celle	12	5 / 3
HVR5	Lachendorf <> Celle	12	5 / 3
HVR6	Eicklingen <> Wathlingen <> Nienhagen <> Celle	12	5 / 3
Verbindungsrelationen Regio			
VR1	Unterlüß <> Faßberg	8	4 / 2
VR2	Unterlüß <> Hermannsburg	8	4 / 2
VR3	Hermannsburg <> Celle	8	4 / 2
VR4	Hermannsburg <> Bergen	8	4 / 2
VR5	Bergen <> Winsen (→ nachfragevakant)	8	4 / 2
VR6	Winsen <> Wietze	8	4 / 2
VR7	Lachendorf <> Eldingen (<> Steinhorst)	8	4 / 2
VR8	Lachendorf <> Hohne (<> Ummern)	8	4 / 2

Bei der Zuordnung der Relationen zu den Kategorien des Ergänzungsnetzes wurde angestrebt, den Anteil der reinen Schülerverkehrsrelationen in Grenzen zu halten, um dadurch die Funktionalität des Gesamtangebots aufzuwerten. Reine Schülerverkehrsrelationen sind auf Karte 28 kaum noch zu finden.

Häufig von besonderer Bedeutung sind die Stadt-Umland-Relationen, weil in vergangenen Jahren starke Kern-Rand-Wanderungen stattgefunden haben. Das ist auch für die Stadt Celle und ihr Umland der Fall, jedoch in nur moderatem Umfang, so dass auch die Bedeutung der Stadt-Umland-Verbindungen vergleichsweise gering ist. Folgende vier Relationen wurden unter dieser Kategorie festgelegt:

1. Celle - Vorwerk - Garßen	2. Celle - Altenhagen - Bostel - Garßen
3. Celle - Lachtehausen - Altenhagen	4. Hustedt, Bahnhof - Hustedt/Wittbeck

Aufgrund der Einbindung in das Stadtverkehrssystem sind Bedeutung und vor allem die Bedienungshäufigkeiten auf den Stadt-Umland-Relationen stark aufgewertet worden, was zu erhöhten Vorgaben der Bedienungshäufigkeit gemäß Abschnitt 4.4.1 und Tabelle 15 geführt hat.

Die vollständige Zuordnung aller Relationen und Netzabschnitte zu den einzelnen Kategorien sowie die Lage der kategorisierten Verknüpfungspunkte im Netz (siehe nachfolgend) sind Abbildung 28 zu entnehmen.

Das Netz ist auffällig stark durch Verbindungsrelationen geprägt, was eindeutig auf die „einfache" Netzstruktur und die extrem radiale Ausrichtung der Verkehre auf ein einziges wesentliches Zentrum zurückzuführen ist. Die deutliche Erhöhung der Taktverkehrsanteile im Ergebnis der Leistungsvergabe hat dies zusätzlich unterstützt.

Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Stadtverkehr

Hauptverbindungsrelationen sind

1. die in Südwest-Nordost-Richtung verlaufende Hauptachse: Hermann-Billung-Gymnasium – Fuhrberger Str./Heese - Bahnhof - Thaerplatz - Schlossplatz - Stadtfriedhof (- Altenhagen) und
2. eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Stadtverkehrsachse zwischen Allgemeines Krankenhaus/Torplatz – Union - Finanzamt

Verbindungsrelationen sind

Alle radialen Verbindungen der äußeren Ortsteile und der kernstadtnahen Bereiche mit der Kernstadt

1. Finanzamt - Westerceller Str.	2. Groß Hehlen - Torplatz
3. Boye - Petersburgstraße - Thaerplatz	4. Altencelle, Lebenshilfe - Union

Alle anderen Relationen sind Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen oder Stadt-Umland-Verbindungen (siehe vorn bei Regionalverkehr).

Die vollständige Zuordnung aller Relationen und Netzabschnitte zu den einzelnen Kategorien sowie die Lage der kategorisierten Verknüpfungspunkte im Netz (siehe nachfolgend) sind Abbildung 29 zu entnehmen.

Netzelemente und Räume mit flexibler oder alternativer Bedienung

Außerhalb der genannten Relationen und in Teilräumen mit nicht ausreichendem konventionellem Verkehrsaufkommen sind flexible (bedarfsabhängige) oder alternative (mit nicht dem ÖPNV zuzuordnende kombinierte) Angebote zur Erschließung und zur Anbindung touristischer Ziele vorzusehen. In der Schwachverkehrszeit kann dies auch für kategorisierte Relationen erfolgen. Im Landkreis Celle gibt es mit Ausnahme des AST in der Stadt Celle keinen ganz oder ansatzweise flächenhaft betriebenen Rufbusverkehr, jedoch umfangreiche Bürgerbussysteme, die eine alternative Mischbetriebsform darstellen.

4.4.3 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Gestaltung der Zugangsstellen

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. Generell hinzukommen die Anforderungen aus der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV.

Es erfolgt eine Definition der wichtigen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigem ÖPNV sowie innerhalb des Systems des übrigen ÖPNV, differenziert nach dem Umfang ihrer räumlichen Erschließungsfunktionen und den Verknüpfungsanforderungen. Gegenüber der bisherigen Zuordnung erfolgt eine Aufwertung des Verknüpfungspunktes Winsen, Küsterdamm zum Hauptverknüpfungspunkt und eine erweiterte Zuordnung von Haltepositionen (Masten) zu den Hauptverknüpfungspunkten Celle, Schlossplatz und Bergen, Bahnhofstraße.

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung

1. Celle, Schlossplatz (einschl. Schlossplatz/Museum und Haltestelle Kanzleistraße)	[Bus/Bus]
2. Celle, Bahnhof (einschl. Bahnhofsvorplatz)	[Bus/Bahn, Bus-Bus]
3. Bergen, Bahnhofstraße/Celler Str./Bahnhof	[Bus/Bus]
4. Lachendorf, Ortsmitte	[Bus/Bus]
5. Winsen, Küsterdamm	[Bus/Bus]

1

2

3

2

4

5

Weitere Verknüpfungspunkte

mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten

1. Eschede, Bahnhof	[Bus/Bahn]
2. Unterlüß, Bahnhof	[Bus/Bahn]
3. Hermannsburg, Ortsmitte	[Bus/Bus]
4. Eicklingen, Betrieb	[Bus/Bus]

1

3

2

4

Hinsichtlich der fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr sind Festlegungen nur jeweils für eine Fahrplanperiode möglich. Die Aktualisierung des SPNV-Fahrplanangebotes erfolgt jeweils für ein Jahr im Rahmen der Leistungsbestellung durch die LNVG Niedersachsen. Die daran anschließende Fahrplankoordinierung des üÖPNV zur Anschlusssicherung ist Bestandteil der Fahrplanerstellung in der Zuständigkeit des bzw. der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Der Nahverkehrsplan stellt dafür folgende Verknüpfungsanforderungen:

- Anschlusssicherung in Lastrichtung bei den wesentlichen SPNV-Halten in den ausgewiesenen wichtigen Verknüpfungspunkten und den relevanten Bedienungsrelationen.
- Anschlusssicherung in Lastrichtung bei ausgewählten RE/RB-Zughalten an den ausgewiesenen wichtigen Verknüpfungspunkten in den wesentlichen Hauptverbindungs-, Verbindungs-, Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen.
- Die Anschlusssicherung gilt als gewährleistet bei Einhaltung von Umsteigezeiten, die zwischen der Mindestübergangszeit für mobilitätseingeschränkte Personen und der Summe aus Übergangszeit plus 10 min. Wartezeit liegen. Bei normalen örtlichen Bedingungen ergeben sich damit Anschlusszeiten von 15 … 20 Minuten.

Gegenwärtig werden an den vorstehend kategorisierten Verknüpfungspunkten folgende Verknüpfungen (mit einer maximalen Anschlusszeit von 15 min) realisiert:

Tabelle 19 Realisierte Verknüpfungen

Verknüpfungspunkt	Verknüpfte Linien		Anzahl realisierte Verknüpfungen			
			Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Celle, Schlossplatz	19	2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900	1.789	1.637	858	204
Celle, Bahnhof	9	9, 12, 13, 100, 300, 600, 700, 800, 900	875	751	400	78
Bergen, Bahnhofstraße	7	100, 110, 120, 130, 160, 210, BB101	204	122	46	6
Lachendorf, Ortsmitte	5	310, 400, 460, 470, BB301	72	56	20	8
Winsen, Küsterdamm	6	110, 820, 900, 910, 960, BB901	121	98	29	10
Eschede, Bahnhof	3	300, 310, BB301	9	5	0	0
Unterlüß, Bahnhof	4	260, 261, BB201, BB202	29	13	0	0
Hermannsburg, Ortsmitte	6	200, 210, 220, 230, 260, BB201	89	90	23	10
Eicklingen, Betrieb	3	600, 610, BB602	6	6	0	0

Eine Gesamtübersicht der Verknüpfungen von jeder Linie zu jeder Linie zeigt Anlage 4.

Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Deshalb werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit
- im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag
- im Stadtverkehr mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit
- im Regionalverkehr mehr als 150 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag
- im Stadtverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag

C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).

C1 – Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen
(Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern (Stadt) und 75 (Ein- und Aussteigern (Regio) je Ø Schultag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 200 Einw., in der Regel auch alle Schulhaltestellen)

C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 50 (Stadt) und 25 (Regio) Ein- und Aussteigern je Ø Schultag)

C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 50 (Stadt) und 25 (Regio) Ein- und Aussteigern je Ø Schultag).

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach Tabelle 20 den Maßstab.

Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Tabelle 20 Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

Ausstattungselement	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
Betreiber-Logo, Hinweis auf Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplaninformation					
Liniennummer	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrtziel	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	VU	VU			
Abfahrttafel			VU	VU	VU
Tarifinformation	VU	VU	(VU)		
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs/Fernverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation	(VU)	(VU)			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	(VU)	(VU)			
Entwerter, stationär	(VU)	(VU)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
Verknüpfung mit Individualverkehr					
Park&Ride-Plätze	BLT	BLT			
Bike&Ride-Plätze	BLT	BLT	(BLT)		

VU – Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen ( ) – bei Bedarf

BLT – Zuständigkeit liegt bei Baulastträger (i.d.R. Kommune)

Die genannten Richtwerte gehen auf den Leitfaden Qualität des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zurück und werden zunehmend einheitlich angewandt und gelten als Muster für andere Verbundräume sowie weitere Bedienungsgebiete.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten vorstehende Ausstattungsstandards zunächst als Richtwerte. Der Aufgabenträger wirkt in Abstimmung mit den Kommunen und den ÖPNV-Betreibern darauf hin, dass die Richtlinien innerhalb des Planungszeitraumes und in Folgejahren zunehmend umgesetzt werden.

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der Kommunen liegt. Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushalt- und Fördermittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Celle wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken. Außerdem sind die Kommunen angehalten, insbesondere im ländlichen Umfeld regionaltypische Gestaltungsformen z. B. in nachempfundenem niedersächsischem Fachwerk zu wählen, wobei hier auch Vorbehalte wegen mangelnder Transparenz nicht unerwähnt bleiben sollen. In städtischen Räumen oder dort, wo dies zum Schutz der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste als erforderlich einzuschätzen ist, sind eher transparente Gestaltungsformen zu wählen.

Orientierungsmuster für die Haltestellengestaltung

Voraussetzung für die Umsetzung der Richtwerte ist zunächst eine vollständige Erfassung und Kategorisierung aller vorhandenen Haltestellen, als Grundlage für eine Gesamtbestimmung des Handlungsbedarfs. Im Rahmen der Erstellung einer Haltestellenkonzeption als Grundlage für die Förderfähigkeit investiver Maßnahmen nach dem Haltestellenprogramm des Landes (bzw. der LNVG) ist ohnehin ein solches Haltestellenkataster gefordert.

Es besteht die Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 978 Richtungshaltestellen (Haltepositionen, Masten) im Kreisgebiet, davon 274 in der Celle und 704 im übrigen Kreisgebiet durchzuführen. Dazu gehören

1. die Erfassung in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß Tabelle 20
   und zusätzlich den Ausstattungsmerkmalen, die Barrierefreiheit definieren (siehe nachfolgend)

   sowie
2. eine Kategorisierung unter zusätzlicher Verwendung von Angaben zur Nutzerfrequentierung.

Die Erfassung mit Anlage eines Haltestellenkatasters ist durch CeBus durchgeführt worden. Für eine Kategorisierung fehlen die Angaben zur Fahrgastfrequentierung. Für diese Daten wird der Aufgabenträger zu Beginn der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes in eigener Zuständigkeit sorgen und diesen Datenbestand auch anforderungsgerecht in Folgejahren aktualisieren.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht – was nicht zu erwarten ist. Um solche Festlegungen treffen zu können, ist jedoch zunächst eine vollständiger Erfassung, Kategorisierung und Priorisierung für die Herstellung von Barrierefreiheit bei Haltestellen erforderlich. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist in Abschnitt 4.5.7 beschrieben.

Generell ist beim Haltestellenneu-, -ausbau oder –umbau auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Weder bundesweit, noch besondere im Land Niedersachsen, noch gar speziell im Landkreis und in der Stadt Celle gelten bisher verbindlich festgelegte Ausbau- und Ausstattungsstandards für die Definition barrierefreier Haltestellen des ÖPNV. Somit obliegt diese Aufgabe der Feststellung im kommunalen Nahverkehrsplan.

Es wird zu diesem Zweck empfohlen und bis zu einer ggf. abweichenden landesweit gültigen Festlegung beschlossen, folgende Mindestanforderungen für eine barrierefreie Haltestelle zu bestimmen:[19]

[19] Die Vorgaben basieren auf entsprechenden Empfehlungen des Qualitätsleitfadens des VBB, Stand 2016. und den Checklisten des für Verkehr zuständigen Landesministeriums Thüringen, erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt, Stand 2016.

Tabelle 21 Hauptparameter für die barrierefreie Haltestellengestaltung im Landkreis Celle

Merkmal		Parameter für Bushaltestellen
1	Haltekantenhöhe	mind. 18 cm, mögl. Verwendung Kasseler Sonderbord oder vergleichbar
2	Aufstellfläche	Mindestbreite 200 cm und Mindestmanövrierfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe
3	Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren
4	Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit max. 3 cm Absatzhöhe, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm

Gehwege/Aufstellflächen und Radwege im Haltestellenbereich sollen bei baulicher Machbarkeit visuell und ertastbar voneinander getrennt sein. Bei Wetterschutzeinrichtungen mit transparenten Wänden sollen Markierungen im Wechselkontrast nach DIN 32975 und DIN 18040 aufgebracht werden.

Die CeBus GmbH & Co. KG hat im Zeitraum seit 2015 schrittweise den Ausstattungszustand nach den Tabellen 20 und 21 aller Haltestellen im Kreisgebiet in einem permanent aktualisierten Haltestellenregister erfasst. Nach dem zuletzt im März 2018 übergebenen Stand sind 18 % der Haltestellen im Stadtgebiet Celle und 6 % der Haltestellen im übrigen Kreisgebiet vollständig barrierefrei gestaltet. Bei 53 % der Haltestellen im Stadtgebiet und 55 % der Haltestellen im übrigen Kreisgebiet trifft dies teilweise zu.

Für eine Kategorisierung der Haltestellen und auch eine Rangfolgebestimmung für den weiteren Ausbaubedarf ist diese Datengrundlage jedoch nicht ausreichend, weil keine Daten zur Fahrgastnachfrage nach Haltestellen (Ein- und Aussteigerdaten) vorliegen.

4.4.4 Planungsmaßnahmen und Prüfaufträge zur Anpassung der Verkehrsangebote

Die Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote anhand einer vergleichenden Bewertung der Bedienungsvorgaben hat ergeben, dass nur punktueller Anpassungsbedarf besteht bzw. solcher, der mehr im Bereich der Angebotsorganisation liegt.

Schülerbeförderung

- Die Schülerbeförderung ist bereits weitestgehend in die öffentliche Linienbeförderung nach § 42 PBefG integriert. Lediglich noch ein Sonderlinienverkehr im Bereich Flotwedel war zu integrieren und ist jetzt Bestandteil des Linienbündels Bus Celle Stadt/Regio. Ein FVO-Verkehr (bereits als Linie 880 zur KGS Schwarmstedt veröffentlicht) ist gegenwärtig nicht zur Linienintegration vorgesehen.

- In den Jahren 2011 und 2012 wurde eine Schülerverkehrsoptimierung mit Staffelung der Unterrichtszeiten erarbeitet und versucht umzusetzen. Anliegen waren eine Aufwandsreduzierung

durch verminderten Busbedarf in der Spitzenzeit, bei teilweisem Einsatz freiwerdender Kapazitäten für Qualitätsverbesserungen. Die Umsetzungsbemühungen waren seinerzeit nur ansatzweise erfolgreich, so dass in reduziertem Umfang grundsätzlich noch immer die Möglichkeit besteht, entsprechende Effekte zu realisieren. Es sollte geprüft werden, ob und unter welchen Rahmenbedingungen (weiter mögliche Effekte, veränderte Zielstellungen, Verteilung des Nutzens) der kommunalpolitische Wille besteht, das Projekt nochmals aufzunehmen.

- Bei allen Planungen zum Schülerverkehr ist weiter darauf zu achten, dass die konsequente Beschränkung auf 2 bis 3 Rückfahrten je Schule angestrebt wird.
- Der Schülerverkehr ist ein dynamisches System, welches seine Dynamik neben der Anzahl der Schüler und Fahrschüler vor allem aus der Schulentwicklungsplanung zieht. Veränderungen im Standortnetz, bei den Schulbezirken, bei Ganztagsbeschulung und Inklusion sind laufend in der Schülerbeförderung umzusetzen.
- Eine erfolgte oder sich abzeichnende Verstärkung der Schülerströme aus Uetze/Hänigsen zur Oberschule Wathlingen führt zu einer entsprechenden Angebotsverstärkung, bei gleichzeitiger Anschlussgewährung in Richtung Burgdorf zur S-Bahn Hannover.
- Aus der zum 01.08.2019 beschlossenen und einer weiteren zum 01.08.2020 zur Diskussion stehenden Satzungsänderung mit Anspruchserweiterung für Schülerbeförderung bzw. Aufwandserstattung sind die Konsequenzen im Bereich der Schülerbeförderung geprüft worden. Diese werden weniger in notwendigen Mehrleistungen (<10.000 Fahrplan-km/a durch kaum entstehende neue Relationen), sondern vorrangig in der Wahrscheinlichkeit eines erhöhten Kapazitätsbedarfs um geschätzte 6 – 8 Busse liegen. Der Mehraufwand übersteigt voraussichtlich die durch den Träger der Schülerbeförderung zu finanzierenden Mehrerlöse des Unternehmens aus Schülerfahrausweisen. Deshalb wird der Fahrzeugbedarf zunächst durch angemietete Busse für einen Zeitraum von 6 Monaten abgedeckt und gleichzeitig die Nachhaltigkeit des Bedarfs geprüft.

Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre Regio und einzelner Verbindungen im Stadtverkehr Celle

- Nach Auflösung der durchgängigen Verbindungsrelation Hermannsburg <> Bergen <> Winsen (Aller) <> Wietze besteht kein unmittelbarer weiterer Handlungsbedarf. Es ist lediglich eine Angemessenheitsprüfung der Bedienungshäufigkeit im Abschnitt Bergen <> Winsen (Aller) durch eine Nachfrageermittlung mit hinreichender Stichprobe durchzuführen und auf dieser Grundlage die Entscheidung über eine ggf. sinnvolle Herabstufung der Verbindungsrelation zu treffen.
- Verstärkung der Bedienung von Lachtehausen an Samstagen entsprechend der Vorgaben.
- Für den Ortsteil Westercelle ist ein Halbstundentakt festzuschreiben.
- Die Maßnahme zur Anhebung der Vorgaben für Stadt-Umland-Relationen auf mindestens die halbe Frequenz der Stadtlinien wurde schon in Abschnitt 4.4.1 genannt.

Angebotsanpassungen im Ergebnis von Nachfrageprüfungen

- Grundsätzlich liegen zunächst keine Anzeichen für grobe Abweichungen zwischen Angebot und Nachfrage vor. Weder im Stadt- noch im Regionalverkehr ist Handlungsbedarf erkennbar.
- Allerdings liegt dafür auch keine auswertbare Datengrundlage vor. Es werden flächendeckende Erhebungsdaten für alle Linien, Fahrten und Tagesarten nach Haltestellen (Ein- und Aussteiger) benötigt. Diese Daten werden zumindest für Schultage auch für die Haltestellenkategorisierung im Hinblick auf ein Ausbauprogramm zur Herstellung von Barrierefreiheit benötigt. Dieser seit langem bekannte Mangel ist zu beseitigen. Dabei muss aus Gründen der Aufwandsbegrenzung die Auswahl einer möglichst optimalen Stichprobe erfolgen.
- Zur Bewertung geforderter Erweiterungen der Taktbedienung nach 20:00 Uhr wurde geprüft, welche Mehrleistungen entstehen, wenn die Bedienung aller Taktlinien Mo – Fr im bestehenden Taktraster bis 21:00 Uhr erweitert wird. Im Ergebnis resultieren 71.250 Fahrplan-km auf Stadtlinien und 79.200 Fahrplan-km auf Regionallinien, in Summe also ca. 150.000 Fahrplan-km. Für diese Mehrleistung wäre eine Erweiterung der Zahlungen nach dem Verkehrsvertrag im Umfang von ca. 400 TEUR/a zu veranschlagen. Aus diesem Grund soll zunächst eine Nachfrageprüfung auf den gegenwärtig jeweils letzten Fahrten eine gezielte Auswahl wirklich bedarfsgerechter Bedienungserweiterungen ermöglichen. Ein entsprechendes Angebotskonzept soll bis zu den Haushaltsberatungen erarbeitet werden.
- Die Durchführung einer sachgerechten Erhebung der Fahrgastnachfrage ist zu Beginn der neuen Laufzeit des Nahverkehrsplans vorgesehen.

Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien

- Seit 2017 ist eine Förderung des Betriebs von Linien als landesbedeutsame Buslinien möglich[20].
- Für den Landkreis Celle hat die Prüfung ergeben, dass im speziellen Fall keine Förderfähigkeit besteht, weil keine infrage kommende Relation den Förderkriterien entspricht bzw. eine hinreichend hohe Nachfrageerwartung aufweist.

[20] Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 29.12.2016, in Kraft seit 01.01.2017

Maßnahmen zur Einhaltung der Mindesterschließungsvorgaben im Stadt- und Regionalverkehr

- Im Stadtverkehr Celle bestehen nach erfolgter Umsetzung der Angebotsverbesserungen keine Erschließungsdefizite mit zwingendem Handlungsbedarf.
  Nach wie vor entspricht aber die Erreichbarkeit des Neuen Rathauses und insbesondere der Seniorenwohnanlagen an der Wehlstraße hinsichtlich sich ergebender Fußwegentfernungen nur ungenügend dem besonderen Nutzerbedarf. Verbesserungsmöglichkeiten sind erneut zu prüfen, ggf. im Zusammenhang mit veränderten Linienführungsmöglichkeiten durch die beidseitige Befahrbarkeit des Nordwalls. Die Stadt Celle muss als Baulastträger und zur Lösung infrastruktureller Probleme mitwirken.

- Die Bedienung von Hornshof und insbesondere Alvern (OT von Garßen) an Ferientagen und am Wochenende sind zu prüfen und ggf. zu verbessern.

- Für den Regionalverkehr gilt der Grundsatz, dass die festgestellten Defizite an Schultagen zu beseitigen und an Ferientagen weiter zu vermindern sind.

- Die Bedienungsdefizite an Schultagen bestehen für die Siedlungseinheiten:
  Müden, Weesen, Meißendorf, zusätzlich Dalle und Marinesiedlung (OT von Eschede) sowie Gockenholz (OT von Lachendorf).

- Es ist naheliegend, die Behebung der geringfügigen Defizite für Weesen, Müden und Meißendorf durch Angebotsverstärkungen der dort verkehrenden Bürgerbusse 201, 202 und 902 zu veranlassen, für Gockenholz und ggf. auch Alvern kommt der Bürgerbus 301 (Eschede) in Frage.
  Die Ortsteile Dalle und Marinesiedlung haben augenscheinlich die Mindestgrenze von 100 Einwohnern überschritten und begründen ein zusätzliches Erschließungserfordernis. Im Bereich beider Siedlungseinheiten gibt es bisher keinerlei ÖPNV-Angebot. Die Einwohnerzahlen sind zu prüfen und zu überwachen. Sollten die Siedlungseinheiten dauerhaft über 100 Einwohner haben, sollte eine Rufbusbedienung mit Einzelfahrten eingerichtet werden.

- Eine Maßnahme, die verbesserten Angebotsverknüpfungen dient (siehe nachfolgend), ist eine Verstärkung der Linie 927 durch regiobus Hannover. Eine Prüfung durch den Landkreis und Abstimmung mit Unternehmen und GVH erfolgen gegenwärtig bereits. Ebenso werden weitere Kreisgrenzen überschreitende Angebote geprüft.

Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und zur Anschlusssicherung

- Unterstützung der generellen angebotsplanerischen Aufgaben zur Verbesserung der Verknüpfungen durch ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

- Das RBL verbessert auch die Möglichkeiten der Anschlusssicherung und gleichzeitig auch die Fahrgastinformation (durch Erweiterung der Dynamischen Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten schrittweise für alle kategorisierten Verknüpfungspunkte, siehe auch bei Abschnitt 4.5).

Maßnahmen zur zunehmenden Berücksichtigung der Angebotsinteressen mobilitätseingeschränkter Personen

- Durch den demographischen Wandel gewinnt diese Personengruppe zunehmend an Bedeutung. Die konkreten Maßnahmen sind Gegenstand von Abschnitt 4.5.

Prüfung von Maßnahmen zur Ausdehnung der Anteile flexibler und alternativer Bedienungsangebote

- Im Nahverkehrsplan 2011 bis 2015 wurde eine Übersicht über die Grundformen flexibler/ alternativer Bedienung dargestellt, die für diese Fortschreibung erweitert wird. Im Landkreis Celle kommen insbesondere die Betriebsformen Anruflinienfahrt (ALF) und Bürgerbus (BB) sehr intensiv zur Anwendung. Der ALF-Anteil beträgt bereits 14 %, der Bürgerbus-Anteil weitere 9 %. Weiterhin sind zwei AST in Betrieb.

Die ***liniengebundenen Angebotsformen*** mit kleinen Fahrzeugeinheiten könnten zwar in bestimmtem Umfang zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation beitragen, lösen die Aufgabenstellung aber in überhaupt keiner Weise, weil eben zusätzliches, flexibel zur Verfügung stehendes Angebot damit nicht erreicht wird.

Der ***Bürgerbus*** ist dadurch zu charakterisieren, dass er vergleichsweise geringe Betriebskosten verursacht, weil aufgrund des Einsatzes ehrenamtlicher Fahrer keine direkten Personalkosten für den Fahrbetrieb anfallen, ggf. lediglich bestimmte Aufwandsentschädigungen in begrenztem Umfang. Dagegen steht aber ein immens hoher Organisationsaufwand für die Führung des Bürgerbusvereins oder einer vergleichbaren Organisationseinheit, die Akquisition und Schulung der ehrenamtlichen Fahrer in erheblicher Anzahl. Beim Betrieb ohne Linienbindung werden auch viel höhere Anforderungen an die Kommunikation zwischen Disponent und Fahrer gestellt, weshalb Bürgerbusse ohne Linienbindung kaum vorkommen oder ein flächenhaftes Bedienungsgebiet hilfsweise in mehrere einzelne Linien bzw. Touren aufgeteilt wird. Die übrigen Kostenpositionen, wie insbesondere für die Fahrzeugvorhaltung, Versicherungen usw., fallen dennoch an. Es entfällt andererseits die Möglichkeit des flexiblen Fahrzeugeinsatzes, d. h. bei Anmeldung eines operativ hohen Bedarfs auch einen Standardlinienbus für die entsprechenden Fahrten einsetzen zu können, zumindest nicht durch den Bürgerbusverein selbst. Nicht zu unterschätzen ist auch der verkehrspsychologische Aspekt, dass nämlich (durchaus nachvollziehbar) ein Bürgerbus beim Kunden nicht als gleichwertiger oder „richtiger“ ÖPNV gilt und somit bestimmte Nutzungshemmschwellen auftreten.

Bürgerbusse sind nach gängiger Lehrmeinung und dem überwiegenden Teil der vorliegenden Erfahrungen nur eine gute Lösung

- bei äußerst geringer, auch potenziell sehr geringer und
- in den Relationen im Wesentlichen bekannter Nachfrage
- für dessen Abdeckung ein sehr geringes Angebot ausreicht (z. B. 3 oder 4 Fahrten pro Tag)
- bei dem das Hauptziel nicht in der Weckung deutlich zunehmender Nachfrage,
- sondern in der Sicherung einer „Restmobilität“ liegt.

Die Erfahrungen mit bestehenden, gegenwärtig 7 Bürgerbussen im Landkreis Celle sind allerdings ganz anders und durchaus sehr positiv.

Sofern sich also Kommunen mit Bürgerbusangeboten Mobilitätschancen eröffnen, die es sonst weder mit konventionellen noch mit anderen bedarfsgesteuerten Angebotsformen, also auch echte Zusatzangebote, nicht geben könnte, ist nichts gegen eine breitere Anwendung von Bürgerbus-Systemen einzuwenden, sondern diese ausdrücklich zu begrüßen und zu unterstützen.

Tabelle 22 Grundformen flexibler/alternativer Bedienung

Linientaxi (LT) ▪ Linienverkehr mit kleinen Fahrzeugeinheiten ▪ fester Fahrplan ▪ festgelegte Ein- und Ausstiegshaltestellen **Abruflinientaxi (ALT), Anruf-Linienfahrt (ALF)** ▪ zusätzliche bedarfsabhängige Komponente ▪ Linienverkürzung, Anschlussfahrt oder ganze Fahrt nur auf Anmeldung ▪ Abruf durch Busfahrer, dadurch beschränkte Zustiegsmöglichkeit bei ALT **Anrufsammeltaxi (AST)** ▪ verkehrt nur auf Bedarfsanmeldung ▪ Fahrplangerüst mit Höchstanzahl möglicher Fahrten ▪ verkehrt in Linienband oder Korridor, mit Einstiegs-Haltestellen und variablem Ausstieg ▪ freie Fahrtwegwahl zwischen Haltestellen ▪ Disposition erforderlich	<--- Freiheitsgrad und Dispositionsanspruch <---	**Linientaxi mit Flächenerschließung (LTF)** ▪ Linienverkehr mit kleinen Fahrzeugeinheiten ▪ fester Fahrplan ▪ Abweichung von Linienverlauf innerhalb definiertem Korridor zum Ausstieg auf Anfrage **Bürgerbus (BB)** ▪ hierarchisch nicht einzuordnende Form ▪ Merkmalsbreite zwischen reinem Linienbetrieb und Flächenbetrieb auf Anmeldung ▪ meist ehrenamtliche Fahrer ▪ Träger in der Regel Bürgerbusverein **Rufbus (RB)** ▪ Charakteristika ähnlich wie bei AST ▪ noch stärkere Orientierung auf Flächenbetrieb ▪ operativer Einsatz verschiedener Fahrzeugarten ▪ höchster Freiheitsgrad ▪ anspruchsvolle Disposition mit Fahrzeug-Ortung erforderlich
Formen alternativer Bedienung ▪ Kombisysteme aus Personen- und Güter- bzw. Wirtschaftsverkehr ▪ Ergänzende Gelegenheitsverkehre ▪ Mitnahmesysteme (Kombination mit dem Individualverkehr) (außerhalb des Geltungsbereichs von § 42 PBefG, kein ÖPNV-Linienverkehr)		

Quelle: Konzept zur alternativen Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Teil A: Grundlagen und Leitfaden. PROZIV 2001 (ergänzt und aktualisiert)

Das ***Anruf-Sammeltaxi (AST)*** kommt den Anforderungen, auch eine flächenhafte Mobilitätssicherung zu gewährleisten, schon sehr nahe. Die Merkmale des AST entsprechen weitgehend denen eines Rufbusses im Flächenbetrieb.
Im Landkreis Celle gibt es bereits ein AST im Regionalverkehr, das zwischen verschiedenen Ortsteilen der Gemeinden Wietze und Hambühren sowie ein AST, das in der Kreisstadt Celle verkehrt. Das Angebot ist ein reines Tagesrandangebot und dient somit der Angebotsergänzung nach der Betriebszeit des Linienverkehrs mit vergleichsweise geringem Aufwand. Das Angebot ist akzeptiert und ebenfalls - wie auch beim AST im Stadtverkehr Celle - resultiert aus dem Begriff „Anrufsammel-**Taxi**“ keine abschreckende Wirkung bei den Nutzern.

Wenn jedoch eine zu versorgende Fläche sehr groß und die Nachfrage zunächst kaum zu kanalisieren ist, andererseits aber sehr lange Voranmeldezeiten vermieden werden sollen, dann spricht das zusätzlich für den Rufbus im Flächenbetrieb, weil dieser den maximalen Freiheitsgrad aufweist.

- Es werden konkrete Untersuchungen zu weiteren Einsatzmöglichkeiten flexibler Bedienung sowie deren Umsetzung angeregt und unterstützt.
- Keine eigene Aktivität entwickeln wird der Aufgabenträger des üÖPNV in Richtung der Einführung weiterer alternativer Bedienungssysteme im Sinne von Kombiverkehren (Personen- und Güter-/Wirtschaftsverkehr) oder Mitnahmesystemen.

4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement

In Abschnitt 2.2.5 wurden unter analytischen Gesichtspunkten die wesentlichen Kriterien der ÖPNV-Angebotsqualität genannt und erläutert. An dieser Stelle werden unter Planungsaspekten konkrete Vorgaben und Bewertungskriterien zur Beschlussfassung empfohlen.

Der Nahverkehrsplan legt somit folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die auch bereits Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen über die Leistungsvereinbarung nach Durchführung des gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahrens geworden sind:

4.5.1 Qualitätskriterien

Neben der Verfügbarkeit des Leistungsangebots ist die Qualität der Leistungsdurchführung entscheidend für dessen Akzeptanz bei den Fahrgästen und damit letztlich auch der Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Leistungsdurchführung.

Alle nachstehend festgelegten Qualitätsanforderungen schließen ausdrücklich auch vergebene Subunternehmerleistungen und die dabei eingesetzten Fahrzeuge und Personale ein.

4.5.2 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Entscheidende Kriterien der Qualität des Verkehrsangebots und der Qualität der Durchführung der Verkehrsleistungen sind die, die der Kunde am deutlichsten und offenkundigsten zu spüren bekommt, und die ihn in seiner Akzeptanz des Angebots am nachhaltigsten beeinflussen.

Diese beiden Kriterien sind daher auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gemäß § 5 des Verkehrsvertrages zwischen dem Landkreis und dem Unternehmen sowie unter Bezugnahme auf Abschnitt 4.5.8 Störungs- und Beschwerdemanagement. Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote, gemessen in Promille (‰), bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Leistung gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird. Zielwert für die Ausfallquote ist ein Wert <2,5 ‰.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote, gemessen in Prozent (%), bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrzeugankünfte.
Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

Zielwert für die Verspätungsquote ist ein Wert <5,0 %.

Die Anrechnung auf Ausfall- und Verspätungsquote erfolgt nur, wenn das Unternehmen Ausfall oder Verspätung zu vertreten hat. Die Gründe sind in der statistischen Berichterstattung gemäß Abschnitt 4.5.8 anzugeben. Nicht zu vertreten hat das Unternehmen Ausfälle und Verspätungen aufgrund extremer Witterungsverhältnisse sowie unvorhersehbarer, kurzfristig eintretender Nichtbefahrbarkeit von Straßen (infolge von Unfällen u. ä.). Nicht anzurechnen auf die Verspätungsquote ist ebenfalls das unplanmäßige Abwarten von Anschlüssen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Betreiberunternehmen und Aufgabenträger bemühen sich gemeinsam um eine permanente Verbesserung der Anschlusssicherung anhand vorgegebener Anschlusszeiten, insbesondere an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten, und Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere durch technische Hilfs- und Kommunikationsmittel (wie RBL, LSA-Ansteuerung zur Bevorrechtigung usw.).

4.5.3 Personaleinsatz

Grundlegende fachliche Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Das Unternehmen sorgt dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt folgende Anforderungen erfüllt:

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- Kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- Gepflegtes und einheitliches Erscheinungsbild.

4.5.4 Fahrzeugeinsatz

Die im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes regelmäßig für ÖPNV-Leistungen einzusetzenden Fahrzeuge müssen mindestens folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben.
  Abgasnorm:
  Für alle eingesetzten Fahrzeuge muss mindestens die Euro-3-Norm nachgewiesen werden, für alle eingesetzten und ab dem Jahre 2015 erstzugelassenen Fahrzeuge mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard, für ab dem Jahr 2017 erstzugelassene Fahrzeuge die Euro-6-Norm bzw. ein künftig ggf. bestehender mindestens gleichwertiger Standard, soweit die gesetzlichen Zulassungsvorschriften nicht noch darüber hinausgehen. Für den Einsatz zugeführter Gebrauchtfahrzeuge ist ab 2018 die Euro-5-Norm nachzuweisen.
  Ein Flottenwechsel hin zu emissionsfreien oder besonders emissionsarmen Fahrzeugen wird gegenwärtig noch nicht vorgesehen. Längerfristig und im Falle deutlich verbesserter Fördermög-

lichkeiten soll dieser, beginnend mit dem Stadtverkehr in Celle und dem Einsatz in ausgewählten Naturräumen, eingeleitet werden.

Aufbauend auf vergleichenden Untersuchungen sprechen gegenwärtig (neben Preis und Förderung) vorrangig folgende Faktoren gegen eine kurzfristige Flottenumstellung mit Systementscheidung für eine oder beide der nachstehenden aussichtsreichsten Antriebstechnologien:

E-Bus (Batterie-/Akkubetrieb)

- Keine Gelenkbusse und Großraumbusse verfügbar, wie vor allem für den Stadtverkehr Celle benötigt (Alternative wären viel mehr kleinere Einheiten)
- Mangelnde Zuverlässigkeit im Winterbetrieb
- Reichweitenbegrenzung führt zu Fahrzeugmehrbedarf bei gleicher Leistung und dadurch zusätzlich stark überhöhten Kosten
- Anforderungen an Ladeinfrastruktur

E-Bus (Brennstoffzellenbetrieb)

- Keine größeren Stückzahlen verfügbar
- Noch 20 % teurer als Batteriebus
- Mangelnde Standfestigkeit der Brennstoffzellen-Stacks (hohe Folgekosten)
- Wasserstoffverfügbarkeit und Tankinfrastruktur, Sicherheitsfragen

- Klimatisierung:
  Für den Einsatz im Taktliniennetz des Hauptnetzes sind vorrangig klimatisierte Fahrzeuge einzusetzen.

- Alter und Laufleistung:
  Zur Bereitstellung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 16 Jahre ab Erstzulassung und eine maximale Laufleistung von 750.000 km zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil solcher Fahrzeuge wird jedoch auf 10,0 % der jährlichen Nutzfahrleistung begrenzt und ist jährlich nachzuweisen.

- Fahrzeugrichtlinien:
  Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.

- Barrierefreiheit:
  Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflur- oder Low-Entry-Bauart) und/oder Einstiegshilfen (Hublift, Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Standardlinienbus mindestens 2, Kleinbus mit mehr als 9 Fahrgastplätzen mindestens einer), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunsch-

taster einzusetzen. Dabei gilt die Vorgabe von 2 Rollstuhlstellplätzen für eingesetzte Neufahrzeuge ab Erstzulassungsjahr 2015. Für alle eingesetzten Busse mit Erstzulassung vor dem 01.01.2015 genügt eine Bemessung der Sondernutzungsfläche für mindestens 1 Rollstuhl und 1 Kinderwagen zur Erfüllung der Vorgabe. Zusätzlich gelten die Anforderungen an eine sensorische Barrierefreiheit durch visuelle und akustische Haltestellenangabe laut Abschnitt 4.5.5.
Es ist zu gewährleisten, dass ab dem Jahr 2016 der Einsatzanteil in vorstehender Weise barrierefreier Fahrzeuge mindestens 65 % und ab 2022 mindestens 90 % beträgt. Für die Erbringung der Leistungen im Rahmen des vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages müssen ab 2016 75 % und ab 2020 mindestens 90 % der eingesetzten Fahrzeuge, einschl. der Busse von Subunternehmern, barrierefrei sein.

Tabelle 23 Hauptparameter für barrierefreie Fahrzeuge[21]

Merkmal	Parameter Linienbusse
Einstiegshöhe	25 – 34 cm NF Regionalbus auch LowEntry (mind. 1 Türbereich)
Einstiegshilfen	Rampe, Kneeling, Lift nur als zusätzliche Hilfsmittel
Türbreiten	120 cm an mind. 2 Türen, Einzeltüren mind. 90 cm
Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen
Sonderfläche	Abmessung mind. 130 x 75 cm und Manövrierfläche 150 x 150 cm in Fz mit mehr als 22 Fahrgastplätzen
	Für die Beförderung von E-Scootern mit aufsitzender Person in Linienbussen gelten die Vorgaben des Ländererlasses Nr. 44, BMVI 03/2017 (Verkehrsblatt 6/2017) und des Urteils des OLG Kiel Az. 2 U 6/16 vom 09.11.2017
	in Midibussen (<10,5m Länge) Stellplatz für 1 Rollstuhl
Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung

- Außengestaltung:
  Alle eingesetzten Fahrzeuge sind schrittweise optisch so einheitlich zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum ÖPNV des Landkreises Celle für den Fahrgast erkennbar ist. Im Frontbereich ist das Logo des Betreibers anzubringen.
- Zielkennzeichnung:
  Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Platzangebot:
  Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.

[21] Die Vorgaben basieren auf entsprechenden Empfehlungen des Qualitätsleitfadens des VBB, Stand 2016, und den Checklisten des für Verkehr zuständigen Landesministeriums Thüringen, erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt, Stand 2016.

- Sauberkeit:
  Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

4.5.5 Fahrgastinformation

Der Betreiber ist verpflichtet dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Fahrpläne werden – neben den Fahrplanaushängen an den Haltestellen - permanent aktualisiert auf den Webseiten des Unternehmens und des Landkreises zum Herunterladen bereitgestellt, ergänzt um aktuelle Informationen über Verkehrseinschränkungen. Darüber hinaus muss es für jeden Kunden möglich sein, gedruckte Fahrplaninformationen zu erhalten.

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des Systems EFA (Elektronische Fahrplanauskunft) sowie der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn AG hat der Betreiber rechtzeitig und anforderungsgerecht die entsprechenden Grunddaten bereitzustellen.

Im Rahmen einer RBL-Anwendung sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den kategorisierten Hauptverknüpfungspunkten) zu erschließen, ebenso für das Störungsmanagement (siehe Abschnitt 4.5.8).

Darüber hinaus hat der Betreiber ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist neben einer visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in allen Fahrzeugen zu realisieren, die insbesondere für Menschen mit Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bildet.

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrplanaushänge (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe).

An zentralen Umsteigehaltestellen ist zu prüfen, ob vorhandene Orientierungssysteme funktional ausreichend sind. Das betrifft die visuelle Erkennbarkeit und an ausgewählten Standorten auch eine akustische Vermittlung. Insbesondere trifft dies zu für Celle, Schlossplatz und Celle, Bahnhof. Zuständig ist vorrangig die Kommune. Das Betreiberunternehmen soll sich entsprechend einbringen.

4.5.6 Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Daher sind die Bemühungen zur Schaffung eines Kundenzentrums im Stadtzentrum Celle aufrechtzuerhalten. Als Nebenfunktion erfüllt die Tourismusinformation im Alten Rathaus diese Funktion.

Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrpersonal zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer/innen ist das relevante Fahrscheinsortiment anzubieten.

An den Hauptverknüpfungspunkten ist die Verfügbarkeit von Fahrausweisautomaten vorzusehen.

Das Netz an Agenturen im Kreisgebiet und in der Stadt Celle soll erhalten und möglichst erweitert werden. Insbesondere sollen Betreiber in den Grundzentren gewonnen werden, die gegenwärtig noch nicht über eine Agentur verfügen (Lachendorf, Eschede, Unterlüß, Faßberg, Wienhausen). Beim Fahrausweisverkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Landkreis und Betreiber unterstützen die Erprobung und Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs, z. B. über das Internet oder Smartphone-Apps, sowie neue Formen der Ticketanwendung, z. B. e-ticketing.

4.5.7 Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet waren im Jahr 2016 durch den Betreiber, in Abstimmung mit dem Aufgabenträger, nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen nach dem Muster von Tabelle 20 zu versehen und das Ergebnis dieser Erfassung und Kategorisierung auch dem Aufgabenträger für Planungszwecke zur Verfügung zu stellen.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Grundausstattung Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft und des StVG (mit Bezeichnung, Liniennummern, Verkehrsunternehmen) sowie die Fahrplaninformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben.

Unter dem Aspekt der gesetzlichen Vorgabe zur Schaffung von Barrierefreiheit bis 2022 waren auch die entsprechenden Merkmale, insbesondere Kantenhöhe der Aufstellfläche und barrierefreier Zugang zur Aufstellfläche, zu erfassen. Die Erfassung der Ausstattungsmerkmale ist erfolgt. Als weitere wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Ein- und Aussteiger, Umsteiger) zu verwenden. Darüber fehlen bislang die Angaben, weshalb die Kategorisierung und deren weitere Verwendung für eine Rangfolgebestimmung zum Haltestellenausbau nicht erfolgen konnten.

Unter Bezugnahme auf die Ausstattungsparameter nach Tabelle 21 sind der Zustand des barrierefreien Haltestellenausbaus und realistische Zielstellungen für den weiteren Ausbau wie folgt festzustellen:

Tabelle 24 Stand und Ziele für den barrierefreien Haltestellenausbau

Merkmal	Stadt Celle	Übriges Kreisgebiet
Ist (Stand: 03/2018)	49 von 274 (18 %) vollständig 154 von 274 (53 %) teilweise	42 von 715 (6 %) vollständig 394 von 715 (55 %) teilweise
Ziel bis 01.01.2022	100 % Kategorie A und B und alle Verknüpfungspunkte, 50 % Kategorie C1	100 % Kategorie A und B und alle Verknüpfungspunkte, 25 % Kategorie C1
Ziel bis 2025	100 % Kategorie C1, 25 % Kategorie C2	50 % Kategorie C1, 10 % Kategorie C2

Vorstehende Ausbauziele stehen unter mehreren Vorbehalten und der Realisierung des folgenden Arbeitsprogramms:

1. Durchführung und Auswertung einer geeigneten Fahrgasterhebung (Ein- und Aussteiger aller Haltestellen, ggf. zusätzlich Umsteigerbestimmung für ausgewählte Haltestellen)
2. Tatsächliche und vollständigen Kategorisierung aller Haltestellen
3. Berücksichtigung weiterer Bedarfsmerkmale durch Klientelaufkommen im Erschließungsbereich (Senioreneinrichtungen, Behindertenwerkstätten, Gesundheitseinrichtungen usw.)
4. Aufstellung eines Rangfolgeprogramms und Abstimmung mit den Kommunen (vorab Zuarbeit der Kommunen schon im Beteiligungsverfahren)
5. Aufwandsabschätzung und Sicherung der Finanzierbarkeit der Maßnahmen.

Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist, ist bundesweit in keinem Landkreis möglich und sachlich begründet auch nicht erforderlich, weil die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen dafür nicht ausreichen und der Bedarf zumindest bei Haltestellen der Kategorie C3 meist zu gering und unregelmäßig ist.

Die Zieldefinition nach Tabelle 24 gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis eine aktualisierte Datenlage vorliegt und die Zieldefinition per Änderungsbeschluss modifiziert wird.

4.5.8 Störungs- und Beschwerdemanagement, Qualitätsmanagement

Ein wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung ist ein funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement. Der Betreiber hat unter Beachtung der technischen und personellen Möglichkeiten adäquate Systeme aufzubauen, vorzuhalten und ständig weiterzuentwickeln.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines betrieblichen Qualitätsmanagements durchzuführen, welches mindestens den Anforderungen nach DIN EN ISO 9001 entsprechen muss, mit Benennung eines Qualitätsmanagementbeauftragten und jährlichem Überwachungsaudit.

Das Verkehrsunternehmen hat als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen bzw. vorzuhalten und weiterzuentwickeln.

Weiterhin hat das Verkehrsunternehmen ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Integration aller eingesetzten Fahrzeuge einzuführen und zu unterhalten. Mittels RBL werden ab dessen anwendungsbereiter Einführung u. a. realisiert:

- eine digitale bisensorische Haltestellenankündigung (akustische Ansage und visuelle Anzeige) im Fahrzeug (wobei die Ansage technisch auch unabhängig vom RBL realisiert werden kann),
- die Datenversorgung der DFI-Anlagen und
- der entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen in der Stadt Celle,
- die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlusssicherung,

- die Fahrzeugortung/-verfolgung und Pünktlichkeitskontrolle,
- die entsprechenden Statistikfunktionen über die Leistungsdurchführung, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen (z.B. der Schüler bzw. Schulen) sowie des Aufgabenträgers sind als ein wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen.

Aus diesem Grund wird der Betreiber Kundenbefragungen unterschiedlicher Art und Intensität durchführen:

a) regelmäßig wiederkehrende Befragungen von Kundengruppenvertretern
   - mindestens einmal jährlich zur Vorbereitung des neuen Fahrplanes mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und dem Träger der Schülerbeförderung
   - mindestens einmal jährlich ist zu einem geeigneten Zeitpunkt den Schulen und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, Mängel, Beschwerden und veränderte Anforderungen sowie Fragen der Infrastruktur (Straßenzustände, Haltestellen) anzubringen
   - Regelmäßige Sitzungen des Fahrgastbeirats (die allerdings dieser in eigener Zuständigkeit einberuft)

b) unregelmäßige, anlassbezogene Befragungen
   - der bei a) genannten Kundengruppenvertreter und/oder
   - von besonderen Maßnahmen betroffener Fahrgäste oder potenzieller Fahrgäste (Anwohner, Beschäftigte, Besucher von Einrichtungen u. ä.).

Die Ergebnisse dieser Befragungen sind dem Aufgabenträger in zusammengefasster Form und spätestens 6 Kalenderwochen nach deren Durchführung zu übergeben.

CeBus hat auf ihren Webseiten ein entsprechendes Portal eingerichtet, auf dem Kunden Kritik und Anregungen anbringen können.

Eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal unverzüglich an den nächsten betrieblichen Vorgesetzten heranzutragenden Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion des Unternehmens werden durch dieses in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und vierteljährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zu den im Verkehrsvertrag festgelegten Terminen übergeben.
Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.

Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

<u>Beschwerden</u> Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse)

Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/zu spät und um wie viel Minuten), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit usw.)

Räumliche und zeitliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle, Datum, Fahrtnr.)

Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.

<u>Störungen</u> Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung usw.)

Auswirkung und Folgewirkungen

Räumliche und zeitliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle, Datum, Fahrtnr.)

Umfang des Leistungsausfalls in Nutz-km zur Anrechnung auf Ausfall- und Verspätungsquote (Anrechnung jeweils der ganzen Fahrtlänge)

Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen

Damit wird ein wirksames Leistungscontrolling möglich. Bei der Ausgestaltung der statistischen Angaben besteht noch Nachholbedarf hinsichtlich der Aussagekraft und insbesondere der Formalisierung.

Der Aufgabenträger kann somit intensiv Einfluss nehmen auf die Steuerung der Qualität der Leistungsdurchführung und erforderlichenfalls auch Qualitätsverbesserungen durch Vertragsstrafen stimulieren.

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Grundzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 26

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Grundzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 27

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Mittelzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 28

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Mittelzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 29

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Oberzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 30

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Oberzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungs-standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig bzw. keine Fahrtenpaare
- Überschreitung der Reisezeit

Zentrale Orte

- Oberzentrum

Quelle: FPL 2017/LROP Niedersachsen 2012
RROP Celle 2016/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 31

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Hauptnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Ergänzungsnetz

- Stadt- Umland- Erschließung
- Erschließungs- und Zubringerrelation
- Schülerverkehrsrelation

Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkt
- weiterer Verknüpfungspunkt

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 32

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

Stadtverkehr Celle

- Stadtgrenze
- Stadtteilgrenze
- Bahnstrecke

Hauptnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Ergänzungsnetz

- Stadt- Umland- Erschließung
- Erschließungs- und Zubringerrelation

Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkt

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 33

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Barrierefreiheit Haltestellen 2017/2018

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Barrierefreiheit der Haltestellen
(einzelne Masten einer Haltestelle wurden zusammengefasst)

- barrierefrei
- teilweise barrierefrei
- nicht barrierefrei
- nicht erfasst

Quelle: CEBUS 2015-2018 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 34

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Barrierefreiheit Haltestellen Stadt Celle 2017/2018

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Barrierefreiheit der Haltestellen
(einzelne Masten einer Haltestelle wurden zusammengefasst)

- barrierefrei
- teilweise barrierefrei
- nicht barrierefrei
- nicht erfasst

Quelle: CEBUS 2015-2018 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 35

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

5 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling

5.1 Organisation des ÖPNV

Der Landkreis Celle ist Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr und Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und in der Stadt Celle. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Amt für Bildung und Kultur der Kreisverwaltung wahrgenommen. Eine spezielle Regieebene beim Aufgabenträger oder unter Beteiligung des Aufgabenträgers, etwa in Form eines Verkehrsverbundes oder eines Zweckverbandes für den ÖPNV, besteht nicht.

Auf der Landesebene nimmt die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) die Aufgaben der Organisation des ÖPNV wahr. Die LNVG plant, organisiert, bestellt und finanziert den SPNV, wirkt als Bewilligungsbehörde für die Vergabe von Fördermitteln des Landes für den ÖPNV insgesamt und kontrolliert die Maßnahmendurchführung und sie wirkt als Genehmigungsbehörde für die Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Inhaber aller Liniengenehmigungen für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Celle und im übrigen Landkreis in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Celle (also mit Ausnahme der Genehmigungen für in den Landkreis einstrahlende Linien) ist die CeBus GmbH & Co. KG. Die CeBus ist 2002 entstanden als ein Gemeinschaftsunternehmen der Gesellschaften

- Lembke & Koschick GmbH & Co. KG
- Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH
  (Gesellschafter: Osthannoversche Eisenbahnen AG / Arriva-Bachstein GmbH
  und Landkreis Celle)
- Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
- Celler Straßenbahn GmbH.

Funktionell ist die CeBus eine Nahverkehrsgesellschaft der Betreiberunternehmen mit eigenen Liniengenehmigungen, die sowohl die Aufgaben des operativen ÖPNV-Managements als auch teilweise und zunehmend selbst die Betreiberfunktionen wahrnimmt.

Mit der Unternehmensgründung haben die Gesellschafter Kapazitäten und Anlagevermögen in die neue Gesellschaft eingebracht. Die anderen betriebsnotwendigen Teile werden als Fremdleistungen (insbesondere in der Form von Personal- und Fahrzeuggestellung) bereitgestellt und durch CeBus in Anspruch genommen. Neue Kapazitäten hinsichtlich Personalen, Fahrzeugen, Anlagen werden ausschließlich in der CeBus zugeführt.

Mit der Bildung der CeBus ist eine Bündelung von Know-how und Kapazitäten in einer Hand gelungen, die uneingeschränkt positiv zu bewerten ist und bereits Erfolge bei der konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis gebracht hat. Die Einführung des Taktliniennetzes im Jahr 2008 und dessen Erneuerung im Ergebnis der Leistungsausschreibung 2014, das zunehmend einheitliche Erscheinungsbild des ÖPNV mit der Marke CeBus oder die jetzt mögliche Einführung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) mit verbesserten Voraussetzungen für Anschlusssicherung und Fahrgastinformation sowie der Steuerung betrieblicher Abläufe sind sichtbare Belege dafür.

Problematisch war andererseits lange Zeit, dass die CeBus nicht als Nahverkehrsgesellschaft im Auftrag des Landkreises und Aufgabenträgers funktioniert, wie dies aus der Sicht des Landkreises eigentlich sein sollte. Die Ursachen dafür liegen in zwei Punkten:

1. Die CeBus GmbH & Co. KG ist ein mehrheitlich privatwirtschaftliches Unternehmen. Der Landkreis hält über eine Beteiligung an der Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH lediglich einen Minderheitsanteil von 13,455 % an der CeBus. Es ist nachvollziehbar, dass das Unternehmen zuallererst privatwirtschaftliche Interessen verfolgt und Interessen des Aufgabenträgers im Zweifelsfalle nicht gegen die Unternehmensinteressen durchsetzen wird.
2. Die CeBus betrieb bis zum Frühjahr 2015 ÖPNV mit eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen, was nichts Ungewöhnliches ist, weil dies formal bundesweit die Regel war, obwohl Eigenwirtschaftlichkeit häufig auch durch Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln hergestellt wird.

Das führte dazu, dass der im Dezember 2010 beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises Celle als ein wichtiges Organisationsinstrument nicht umgesetzt werden konnte, weil der Landkreis als Aufgabenträger

- kaum Einfluss auf Planung, Gestaltung und Durchführung des ÖPNV hatte,
- nicht mit statistischen Informationen versorgt wurde, die für eine Bewertung der Situation und als Anhaltspunkte für die strategische Weiterentwicklung des Angebots unerlässlich waren.

Es lag die unbefriedigende und vergleichsweise auch sehr ungewöhnliche Situation vor, dass der Aufgabenträger nicht einmal über Informationen zu den wichtigsten Eckdaten des ÖPNV im eigenen Hoheitsgebiet, wie Fahrleistungsangebot oder Fahrgastaufkommen, verfügte.

Die Umsetzung aller Interessen und Anliegen des Aufgabenträgers, aber auch der Kommunen und der Fahrgäste, die Beurteilung der Umsetzungsvoraussetzungen für geplante Maßnahmen, insbesondere in finanzieller Hinsicht, waren nahezu vollständig von der Bewertung durch die CeBus abhängig. Einflussnahmemöglichkeiten bestanden nur im Anhörungsverfahren bei der Beantragung oder beantragten Änderung von Liniengenehmigungen.

Um eine umfassende Änderung dieser Konstellation zu erreichen hat der Aufgabenträger mit dem Nahverkehrsplan 2011 bis 2015 eine entsprechende Strategie erarbeitet, beschließen lassen und umgesetzt, die im Abschnitt 5.2 übersichtsweise dargestellt ist und im Kern in die Durchführung eines gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahren mit Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) mündete.

5.2 Strategiekonzept

Der Aufgabenträger hatte mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2011 bis 2015 die Umsetzung eines

Strategiekonzeptes zur Verbesserung der Organisation und Steuerung des übrigen ÖPNV

mit dem Ziel einer rechtskonformen Schaffung der Grundlagen zur Wahrnehmung seiner Aufgabenträgerfunktionen, insbesondere der Durchsetzung seiner verkehrspolitischen Interessen bei Wahrung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit und zur Ausübung des erforderlichen Maßes an Kontrolle über die ÖPNV-Durchführung

beschlossen. Mit diesem Instrumentarium wurden neue, verbindliche Formen der Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Betreiber/n gestaltet, die auf einer vertraglichen Grundlage mit Möglichkeiten der Durchführungskontrolle beruhen sollten.

Nach ausführlicher Diskussion der rechtlichen Möglichkeiten wurde eine entsprechende Maßnahmenabfolge in Bezug auf die weitere Leistungsvereinbarung beschlossen:

Grundsatzklärung

- Der Landkreis Celle verfügt nicht über einen internen ÖPNV-Betreiber, der die Direktvergabevoraussetzungen nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG erfüllt.
- CeBus ist weder ein interner Betreiber im Sinne von Art. 2 Buchst. j, noch ein privates mittelständisches Unternehmen, welches die Verfahrensweise nach Art. 5 Absatz 4 Satz 2, sondern lediglich nach Art. 4 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 in Anspruch nehmen könnte. Damit gab und gibt es seit dem 03.12.2009 definitiv keine Möglichkeit der Direktvergabe der Gesamtleistung oder auch nur größerer Linienbündel an CeBus, sondern ausschließlich den Weg des wettbewerblichen Verfahrens nach Art. 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) 1370/2007, soweit ein Unternehmen die Verkehre nicht auf kommerzieller Basis beantragen und nachweisen kann.

Instrumentarium und Maßnahmenabfolge

- Formulierung der Anforderungen und Positionen des Aufgabenträgers als Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung als Bestandteile des Nahverkehrsplanes
  - Mindestbedienungsstandard und Bedienungsvorgaben nach Relationen (Netzkategorisierung) sowie spezieller Anforderungen in der Schülerbeförderung
  - Qualitätsanforderungen, insbesondere hinsichtlich Fahrzeuge und Personal
  - Datenberichterstattung an den Aufgabenträger
  - Forderung der Ausschöpfung aller erschließbaren Rationalisierungsmöglichkeiten, dabei Benennung der wichtigsten Maßnahmen
- Positionierung zu künftigen Verfahrensweisen für Genehmigungserteilung und Leistungsvergabe sowie die Leistungsfinanzierung
- Vorbereitung künftiger Leistungsvergaben, Genehmigungsverfahren

  1. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass Leistungsvergaben nach Maßgabe der Verordnung (EG) 1370/2007 als übergeordnete Rechtsvorschrift zu erfolgen haben, soweit die Leistung als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) zu qualifizieren ist. Liegt keine öDK vor, kommt eine wettbewerbliche Vergabe nach allgemeinem Vergaberecht (VOL/A, VgV, GWB, EU-Vergaberichtlinie 2014/24/EU) zur Anwendung. Das PBefG ist per 01.01.2013 novelliert worden und hat die wesentlichen vergaberechtlichen Komponenten des EU-Vergaberechts übernommen.

2. Davon unabhängig gelten die genehmigungsrechtlichen Vorgaben des PBefG. Dazu gehört auch der Grundsatz des Vorrangs der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung nach § 8 Abs. 4 PBefG, wobei Eigenwirtschaftlichkeit nicht durch Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (z. B. im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages) hergestellt werden kann. Auch die Gewährung ausschließlicher Rechte führt zum gemeinwirtschaftlichen Charakter eines öffentlichen Auftrages.

3. Im Zusammenhang mit der Verfahrensweise der Leistungsvergabe wird eine Vergabelosbildung in Form einer Linienbündelung vorgenommen bzw. im Bestand bestätigt. Diese wird mit dem Nahverkehrsplan beschlossen und legitimiert. Die Linienbündelung setzt die Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten voraus. Die Festlegung der Linienbündelung erfolgt auf der Grundlage einer gutachterlichen Untersuchung und repräsentiert die optimale Losbildung nach organisatorischen, planerischen, betriebstechnologischen und wirtschaftlichen Kriterien.

4. Der Aufgabenträger hat als zuständige Behörde für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen in Vorbereitung der Vergabe zum April 2015 die rechtlichen Möglichkeiten und finanziellen Auswirkungen einer Vorgabe von Sozialstandards für die Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers geprüft und diese für das gemeinwirtschaftliche Verfahren vorgegeben. Daran soll auch bei einer Neuvergabe der Leistungen festgehalten werden, sofern die dann geltende Rechtslage dies nicht ausschließt.

5.3 Linienbündelung und Genehmigungserteilung

Nachstehend werden die wesentlichen Ergebnisse einer gutachterlichen Untersuchung zur optimalen Linienbündelung im ÖPNV des Landkreises Celle[22] zusammengefasst, aktualisiert, bestätigt und in dieser Fassung erneut Bestandteil des Nahverkehrsplanes:

Anliegen und rechtliche Grundlagen

Sowohl für den Aufgabenträger als auch für einen künftigen Genehmigungsinhaber und Betreiber ist eine rechtzeitig vor der Leistungsvergabe erfolgende Vergabelosbildung (Linienbündelung) von entscheidender Bedeutung. Würde keine Linienbündelung erfolgen, bestünde die Gefahr der „Rosinenpickerei“, d. h. des Herausbrechens einzelner lukrativer Linien aus einem betriebstechnologisch sinnvollen Verbund.

Die Bildung von Linienbündeln ist ein Hilfsmittel, diesen Gefahren im Genehmigungsprozess entgegenzuwirken. Die Linienbündel sollen eine rationelle Umlaufgestaltung gewährleisten und es sollen wirtschaftliche und unwirtschaftliche Leistungen zusammengefasst werden. Neben dem Aspekt der Vergabesteuerung verfolgt die Linienbündelung also planerische, wirtschaftliche (einschl. betriebstechnologische) und organisatorische Ziele.

[22] Durchführung durch PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner im Rahmen der Arbeiten an der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Celle 2011 bis 2015, aktualisiert durch PROZIV im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum ab 2019.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Es ist jedoch rechtlich nicht zulässig, Linien willkürlich oder vordergründig im Interesse eines bestimmten oder gegen die Interessen eines anderen Unternehmers zu bündeln. Eine solche Verfahrensweise würde einem Prüfverfahren vor einer Vergabekammer oder einer Klage vor einem Verwaltungsgericht nicht standhalten. Um dies zu vermeiden, muss das Bündelungskonzept den Vorgaben der §§ 8 und 9 PBefG folgen und eine Verfahrensweise nach verkehrlichen, wirtschaftlichen, planerischen und organisatorischen Kriterien belegen können. Dabei kann es sich erweisen, dass eine Harmonisierung der Ablaufzeiten der Genehmigungen innerhalb eines jeden Bündels erforderlich wird.

Ergebnis, gutachterliche Empfehlung und Beschlussfassung

Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Celle angebotenen Leistungen und nach §§ 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien werden zu einem **Gesamtlinienbündel** unter der Bezeichnung

„Bus Celle Stadt/Regio“

zusammengefasst. Die Umsetzung dieser Empfehlung wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Zu dem gebildeten Gesamtlinienbündel gehören alle nach § 42 PBefG genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Celle laut Tabelle 1 und Anlage 1, einschl. der Bürgerbusse, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft),

Über eine Integration verbliebener Freigestellter Schülerverkehr nach der Freistellungsverordnung (FVO) in das Gesamtbündel entscheidet die zuständige Behörde zu gegebener Zeit.

Ggf. künftig zusätzlich zu planende Verkehre, auch Bedarfsverkehre, werden in dieses Bündel ebenfalls zu gegebener Zeit integriert.

Alle dem Bündel „Bus Celle Stadt/Regio“ zugehörigen Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Celle sind bis zum 31.03.2025 erteilt.[23]

[23] Verzeichnis der Genehmigungen im Öffentlichen Personennahverkehr nach § 18 PBefG im Verantwortungsbereich der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Liniengenehmigungsbehörde nach dem PBefG in Niedersachsen. LNVG Hannover, aktueller Stand

5.4 Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Alle Leistungen im Linienbündel und Vergabelos „Bus Celle Stadt/Regio“ sind für den Zeitraum 01.04.2015 bis 31.03.2025 erteilt und vergeben. Insofern besteht im Geltungszeitraum dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kein planmäßiger unmittelbarer Handlungsbedarf in Bezug auf die Vorbereitung einer Neuvergabe und Neuerteilung. Diese Aufgabe ist jedoch als strategische Aufgabe zu verstehen und muss ggf. auch unplanmäßigen Handlungsbedarf abdecken.

Aufgrund der in Abschnitt 5.2 erläuterten vergaberechtlichen Bestimmungen ist in der bestehenden unternehmensorganisorischen Konstellation weder für das festgelegte Gesamtlinienbündel noch für ein sinnvoll abgrenzbares Teilbündel ein Unternehmen direktvergabefähig, weder als interner Betreiber nach Art. 5 Absatz 2 noch als kleines und mittleres Unternehmen (KMU) nach Art. 5 Absatz 4 Satz 2, noch im Rahmen einer Bagatellvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 der Verordnung (EG) 1370/2007. Daher kann eine Neuvergabe nur nach Art. 5 Absatz 3 der VO oder nach allgemeinem Vergaberecht erfolgen, d. h. in einem wettbewerblichen Verfahren. Die endgültige Entscheidung über die konkrete Verfahrensform muss zur Wahrung der Vorinformationsfristen nach Art. 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 spätestens mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in der ersten Jahreshälfte 2023 getroffen werden.

Sollte sich an der genehmigungsrechtlichen Situation bis dahin nichts ändern, wird mit dieser Vorinformation gleichzeitig als Vorabbekanntmachung nach § 12 Abs. 6 PBefG interessierten Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt, eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung zu beantragen. Der Vorrang der eigenwirtschaftlichen Durchführung besteht zunächst noch fort, obwohl die wirtschaftliche Möglichkeit zur Erreichung von Eigenwirtschaftlichkeit nunmehr auch im Land Niedersachsen kaum noch besteht, nachdem mit Bezugnahme auf § 64a PBefG die bisherige Geltung der bundesgesetzlichen Regelung über den Erlösausgleich für die rabattierte Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch eine landesgesetzliche Regelung im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz über die Aufgabenträger geleitet werden, somit keine Erlöse der Unternehmen, sondern öffentliche Mittel und Bestandteil der Ausgleichszahlungen der zuständigen Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind. Aufgrund der Bedeutung dieser Erlösanteile sind eigenwirtschaftliche im Sinne kommerzieller Verkehre nunmehr auch in Niedersachsen zumindest in größeren Linienbündeln/Vergabelosen faktisch nicht mehr möglich.

Nach einer Neuvergabe als gemeinwirtschaftliche Verkehre, ist dem Unternehmen ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 zu erteilen und ein entsprechender Vertrag (Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag - Verkehrsvertrag) abzuschließen. (Nur im Falle von Direktvergaben an interne Betreiber sind auch andere Formen der Leistungsvereinbarung möglich, wie Verwaltungsvertrag und Verwaltungsakt oder Zuwendungsbescheid.)
Mit diesem Verkehrsvertrag ist es – bestenfalls in weiterentwickelter Form - möglich, die Vorgaben des Nahverkehrsplanes durchsetzen sowie die Finanzierung und Leistungsdurchführungskontrolle verbindlich regeln zu können.

Obligatorischer Inhalt eines öDA nach Artikel 4 der Verordnung (EG) 1370/2007:

1. Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Leistungsvolumen und –strukturen, auferlegte Qualitätsanforderungen, Berichtspflichten)
2. Geografischer Geltungsbereich und ggf. gewährte Ausschließlichkeitsrechte
3. Umgang mit Kosten und Einnahmen (Brutto- oder Nettocharakter des öDA)
4. Transparente Darstellung vorher festzulegender Ausgleichsparameter.

   Diese ergeben sich bei einer wettbewerblichen Vergabe aus dem wirtschaftlich günstigsten Angebot. Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit und zur Vermeidung einer Kostenüberkompensation ist eine Zuschussobergrenze anhand des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 und sinnvollerweise auf der Grundlage einer Testierung oder Prüfung nach den Kriterien eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) Az. C-280/00 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH) durchzuführen.
   (Bei einer Direktvergabe ist diese Absicherung noch wichtiger. In diesem Fall ist (jährlich) nach der Leistungsdurchführung der zuständigen Behörde durch den Auftragnehmer anhand von Ist-Daten eine sogenannte Trennungsrechnung nach Vorgabe des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 zum Nachweis des Ausschlusses einer Überkompensation vorzulegen.)
5. Laufzeit
6. Ggf. Festlegung von Sozialstandards
7. Möglichkeiten der Unterauftragsvergabe.

Grundsätzlich entspricht der bestehende Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Celle als zuständiger Behörde und Auftraggeber und dem Betreiberunternehmen als Auftragnehmer bereits den vorstehenden Anforderungen. Die Erfahrungen aus der Vertragsdurchführung werden genutzt, um Hinweise auf Verbesserungserfordernisse und –möglichkeiten für eine Neuvergabe und Neuabschluss zu gewinnen.

Erweiterte Pflichten zur Datenabforderung von dem beauftragten Unternehmen ergeben sich aus Art. 4 Abs. 8 (neu) der Änderungsverordnung VO 2016/2338 zur VO (EG) 1370/2007 vom 24.12.2016 hinsichtlich kalkulationsrelevanter Unternehmensdaten, die die zuständige Behörde Bietern im Verfahren auch zur Verfügung zu stellen hat.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zu leisten. Dabei sind die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und dafür zu leistende Zahlungen immer auf die vereinbarte Gesamtleistung bezogen, nicht auf einzelne Leistungen, Leistungsbestandteile oder bestimmte Anforderungen. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren im bestehenden Vertrag enthalten und bei Bedarf weiterzuentwickeln, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem Leistungsdurchführungscontrolling stehen auch die zusätzlichen Berichtspflichten des Aufgabenträgers ab 2019 (Qualitätsbericht) gemäß § 7c des novellierten NNVG.

Beide Vertragsparteien erhalten durch den Verkehrsvertrag über mehrere Jahre Planungssicherheit.

5.5 Marketing

Regionsübergreifende Marketingaktivitäten gehören im Regelfalle zum Aufgabenbereich von Verkehrsverbünden oder Zweckbänden für den ÖPNV. Diese räumlich übergreifenden Organisationen haben die Möglichkeiten, dafür erforderliches Know-how aufzubauen und vorzuhalten und Aktivitäten abzustimmen (einer der Vorzüge solcher Organisationen). Verbünde und Zweckverbände sollen in der Regel aber auch regionale Vorhaben mit ihrem Know-how unterstützen. Der Landkreis Celle und die CeBus gehören keiner derartigen Organisation an. Somit sind Marketing-Aktivitäten selbst zu gestalten.

Bei allen Aktivitäten ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen" Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.
Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität
- Tarifgestaltung
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

Unter den Instrumentarbereichen erhält die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, neue Formen der Fahrplaninformation über das Internet oder Mobiltelefon und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf.

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen kategorisierten Verknüpfungspunkten über eine ausreichende Fahrplan- und Tarifinformation hinaus eine dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten
- die elektronische Verbindungsausweisung über EFA® ständig weiter zu vervollkommnen und barrierefrei zu gestalten (verantwortlich: Connect GmbH mit Zuarbeit der Unternehmen)
- den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen (Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens)
- dort, wo flexible oder alternative Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.

Verbesserte Information führt zu Akzeptanz auch bei Unregelmäßigkeiten, was ein nicht unwesentlicher Marketing-Effekt ist. Grundlage dafür sind höhere Anforderungen an das Fahrplandatenmanagement, Echtzeitdatenbereitstellung, schnelle Info über Unregelmäßigkeiten (Baustellen usw.).

Positiv hervorzuhebende und anzuregende Aktivitäten der CeBus sind

- das Kundenportal und die spezifisch auf Nutzergruppen ausgerichtete Fahrplaninformation auf den Webseiten
- spezielle Werbe- und Infoaktionen, wie Hoffest, Broschüre für Schulanfänger, Maskottchen

- Busschule:
  Eine durch zahlreiche ÖPNV-Unternehmen durchgeführte Verkehrserziehung für Schüler, insbesondere Schulanfänger (aber nicht nur diese), die erheblich zur Verkehrssicherheit und zu einem rationellen Ablauf der Schülerbeförderung beitragen kann.
  Schwerpunkte:
  Verhalten an der Haltestelle, Ein- und Aussteigen und „toter Winkel“,
  Durchrücken im Bus und Platzausnutzung, Verhalten in Notsituationen

Wichtig wäre weiterhin die Einrichtung eines Kundencenters im Stadtzentrum von Celle.

6 Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung

6.1 Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers

Die durch den Landkreis Celle verfolgte Investitionsstrategie ist Bestandteil der verkehrspolitischen Leitlinien (vgl. Abschnitt 4.1) und damit der Gesamtstrategie der Entwicklung des ÖPNV. Danach setzt sich der Landkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV dafür ein, dass die notwendigen investiven Maßnahmen geeignet sind, folgenden Ansprüchen gerecht zu werden:

- Sicherung und Aufrechterhaltung des Leistungsangebots mindestens im bisherigen Umfang,
- gezielte Weiterentwicklung und Modernisierung des Leistungsangebotes,
- Leistung eines deutlichen Beitrags für einen höheren Modal-Split-Anteil des ÖPNV zur Begrenzung der Straßenverkehrsdichte und zur weiteren zur Reduzierung der verkehrlichen Umweltbelastungen,
- Vollziehung maximal möglicher Umsetzungsschritte zur Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV und Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen am öffentlichen Leben.

Dazu gehören Investitionen in
- Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen
- Verkehrs- und Betriebsanlagen
- betriebliche Ausrüstungen, wie z. B. RBL
- verkehrliche Infrastruktur in kommunaler Verantwortung, insbesondere Haltestellenausrüstungen.

Ein zentrales strategisches Ziel des Nahverkehrsplanes 2011 bis 2015 und des durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahrens war die Verjüngung des eingesetzten Fahrzeugparks von 12,5 Jahren Durchschnittsalter (Stand Herbst 2009) auf mittelfristig etwa 9 Jahre sowie der Einhaltung von Obergrenzen bei Fahrzeugalter und Laufleistungen von 16 Jahren und 750.000 Fahrplan-km (mit zulässiger Toleranz für 10 % der Leistung). Dabei entspricht ein Durchschnittsalter zwischen 7 und 8 Jahren (bei Bussen mit Dieselantrieb) einem relativen Optimum aus den Komponenten Beschaffungsaufwand, Instandhaltungsaufwand, Mehrwert durch Attraktivität und geringeren Schadstoffausstoß. Zum Erfassungszeitpunkt 30.09.2017 werden die vorgegebenen Obergrenzen durch CeBus im Rahmen der zulässigen Toleranz eingehalten und das Durchschnittsalter der eingesetzten Busse, einschl. Reservefahrzeuge, liegt bei 8,8 Jahren, also exakt im Bereich der Zielstellung und nahe am Optimalwert. Das eine eingesetzte Subunternehmerfahrzeug ist in diese Feststellung eingeschlossen.

Ohne die Umsetzung der neuen Gesamtstrategie für die Organisation des ÖPNV mit den Bestandteilen Vergabe- und Investitionsstrategie wäre dies niemals möglich gewesen.

Die Möglichkeiten der investiven Fahrzeugförderung sind an den geltenden vergabe- und zuwendungsrechtlichen Regularien sowie den Möglichkeiten der Förderung durch die LNVG als Bewilligungsstelle im Auftrag des zuständigen Landesministeriums auszurichten. Danach besteht seit 01.03.2015 eine objektbezogene Fördermöglichkeit nach dem Runderlass über eine Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den ÖPNV[24]. Danach besteht eine grundsätzliche Förderfähigkeit in Höhe von 40 % der zuwendungsfähigen Beschaffungskosten nach Fahrzeugklassen bei Neufahrzeugen, bei Gebrauchtfahrzeugen 20 %. Bei Nutzung innovativer, umweltschonender Antriebstechnologien kommt eine erhöhte Anrechnung bei den Beschaffungskosten zur Anwendung. Der Aufgabenträger wird den Betreiber bei seiner Investitionstätigkeit unterstützen und die Möglichkeiten einer schrittweisen Erhöhung der Anteile besonders emissionsarmer Antriebe prüfen. Die genannte Förderrichtlinie hat zunächst eine Geltung bis zum 31.12.2019.

Ob und in welchen Schritten eine angestrebte Flottenumstellung auf emissionsfreie oder besonders emissionsarme Antriebe erfolgen kann, hängt gemäß den Ausführungen in den Abschnitten 4.1 und 4.5.4 von der Entwicklung der Verfügbarkeit, der technischen Eignung und der Finanzierungsmöglichkeiten ab.

Nachdem in den zurückliegenden Jahren erhebliche Verbesserungen bei der Qualität der verkehrlichen Infrastruktur, insbesondere Haltestellen und Verknüpfungspunkten, erreicht werden konnten, wird der Aufgabenträger auch im Planungszeitraum diesen Prozess weiter unterstützen und investive Zuschüsse dafür bereitstellen. Dabei ist neben der in Abschnitt 4.4.2 dargestellten Gestaltungsorientierung für Haltestellen insbesondere darauf zu achten, dass entsprechend des konkreten Bedarfs auch an Haltestellen, die nicht als Verknüpfungspunkte ausgewiesen sind, die Möglichkeit der Verknüpfung sowohl zwischen den öffentlichen Verkehrssystemen als auch zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride) durch die Installation adäquater Abstellanlagen verbessert werden.

Die größte investive Herausforderung ist jedoch durch die Novellierung des PBefG per 01.01.2013 entstanden, wonach entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 3 bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen ist. Das gilt für alle Komponenten der Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen und Verknüpfungspunkte, Fahrgastinformation, Reisekette). Insbesondere beim Haltestellen Ausbau ist diese Vorgabe nicht zu erfüllen, vermutlich in keinem Landkreis der Bundesrepublik Deutschland. Deshalb besteht sowohl die Möglichkeit eine länderspezifisch abweichende Regelung auf der Grundlage des § 62 Abs. 2 PBefG zu treffen als auch einer aufgabenträgerspezifischen Regelung auf der Grundlage von § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, die allerdings formal nur eine abweichende Fristenregelung zulässt, keine inhaltliche Abweichung.

[24] Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Runderlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 01.06.2015 – 44.1-43.50.00/6.

6.2 Bedarf und Finanzierung

6.2.1 Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur

Die CeBus hatte bereits während der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2011 bis 2015 eine vergleichsweise preisgünstige Variante eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL-Light) beschafft und zum Einsatz gebracht. Gegenwärtig läuft das Antragsverfahren für eine Beschaffung und Förderung eines anspruchsvolleren Systems, welches

- ein Controlling der gesamten betriebstechnologischen Abläufe auf wesentlich höherem Niveau als bisher,
- die Koordinierung von Anschlussbeziehungen,
- die Disposition bedarfsabhängiger Verkehre mit Fahrzeugortung,
- die Einrichtung einer Dynamischen Fahrgastinformation mit Echtzeitinformationen für eine größere Anzahl von Verknüpfungspunkten und wichtige Haltestellen,
- den Nachweis von Ausfällen und Verspätungen sowie
- die Ausgabe einer anforderungsgerechten Statistik für das Vertragscontrolling

erlaubt.

Die Maßnahme ist für eine Realisierung in 2018/2019 vorgesehen und mit einem geplanten Aufwand von 1.580 TEUR veranschlagt. Der Förderanteil beträgt 75 %. 25 % sind durch den Betreiber zu tragen.

In Abschnitt 2.2.3 ist dargestellt, dass in gemeinsamer Anstrengung der Kommunen und des Landkreises in den vergangenen Jahren insbesondere hinsichtlich der Modernisierung der ÖPNV-Zugangsstellen sehr viel erreicht wurde. Die im Rahmen der Landesförderung nach dem Haltestellenprogramm von 2005 und dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 - 2014 des Landes Niedersachsen ausgereichten Mittel haben daran einen entscheidenden Anteil.

Zur Fortschreibung des Maßnahmenplans für Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur wurden im Rahmen der Beteiligung zu dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nach dem Muster von Tabelle 25 Bedarfsanfragen an alle Kommunen des Landkreises gerichtet.

Allerdings war absehbar, dass das Ergebnis der Rückläufe nicht ausreichen wird für die Aufstellung einer Prioritätenliste für den barrierefreien Haltestellenausbau, die Grundlage für ein Ausbauprogramm sein kann. Daher sind unabhängig davon die Voraussetzungen für eine vollständige Kategorisierung aller Haltestellen zu schaffen und daraus in Abstimmung mit den Kommunen das Ausbauprogramm zu entwickeln. Tatsächlich sind keine substanziellen Rückläufe mit Bedarfsanmeldungen eigegangen.

Das grundsätzliche Vorgehen und die gegenwärtig bestimmbaren Ausbauziele sind in Abschnitt 4.5.7 und in Tabelle 24 inhaltlich aufgeführt.

Tabelle 25 Abfrage Bedarfsplanung kommunale Verkehrsinfrastruktur

Kommune	Maßnahme/n, Realisierungszeitraum, Aufwand und Finanzierung Besondere Benennung barrierefreier Ausbau		
Stadt Celle			
Stadt Bergen			
Gemeinde Eschede	***Generell keine Rückläufe***		
Gemeinde Faßberg			
Gemeinde Hambühren			
Gemeinde Südheide			
Gemeinde Wietze			
Gemeinde Winsen (Aller)			
Samtgemeinde Lachendorf	Gemeinde Lachendorf		
	Gemeinde Ahnsbeck		
	Gemeinde Beedenbostel		
	Gemeinde Hohne		
	Gemeinde Eldingen		
Samtgemeinde Wathlingen	Gemeinde Wathlingen		
	Gemeinde Nienhagen		
	Gemeinde Adelheidsdorf		
Samtgemeinde Flotwedel	Gemeinde Bröckel		
	Gemeinde Eicklingen		
	Gemeinde Langlingen		
	Gemeinde Wienhausen		
Gemeindefreier Bezirk Lohheide			
Summe Beträge	Zuwendungsfähige Kosten	Davon Zuwendungen	Eigenmittel/Drittmittel
	EUR	EUR	EUR

Die Möglichkeiten der Förderung aus Landesmitteln bzw. dafür eingesetzten Bundesmitteln ergeben sich aus § 7 Abs. 5 und 7 NNVG. Jedem Aufgabenträger steht es im Übrigen frei, entsprechende Maßnahmen zusätzlich aus eigenen Haushaltsmitteln zu fördern.

Nach der aktuell bestehenden Förderkulisse im Landkreis Celle werden für Maßnahmen des Haltestellenausbaus wie folgt finanziert (bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten):

- bis 75,0 % aus Landesmitteln,
- 25,0 % aus Mitteln der kommunen oder Drittmitteln.

Oder:

- Erfolgt keine Förderung aus Landesmitteln, beträgt der Anteil des Kreises bis 50,0 %, der der Kommune mindestens 50 %.
- Der durch den Kreis aufgebrachte Förderbetrag ist je Kommune und Jahr auf 10,0 TEUR begrenzt.

Der gegenwärtige Ausbauzustand hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen geht aus Tabelle 24 hervor. Danach ist die Situation so, dass auch in der Stadt Celle bei mindestens einem Drittel der Haltestellen Handlungsbedarf besteht, was im Vergleich aber schon ein guter Wert ist. Im übrigen Kreisgebiet ist der Handlungsbedarf anteilig und vor allem in absoluten Zahlen noch höher. Immerhin sind die kategorisierten Hauptverknüpfungspunkte bereits fast vollständig barrierefrei. Nicht so allerdings bei den weiteren Verknüpfungspunkten. Eine Aufwandsabschätzung ist gegenwärtig nicht möglich, wird sich aber im Bereich jenseits von 10 Mio. Euro bewegen. Zu beachten ist aber, dass die Aufwendungen für einen barrierefreien Ausbau gegenüber normalen Ausbaumaßnahmen etwa dreimal so hoch sind.

Insgesamt ist die Bedarfsplanung jährlich zu aktualisieren.

6.2.2 Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur

Das Land Niedersachsen - wie vor dem Hintergrund beihilferechtlicher Entwicklungen auch die meisten anderen Bundesländer - die Objektförderung von Fahrzeugen und betrieblicher Infrastruktur zwischenzeitlich eingestellt. Da in Niedersachsen auch keine „Ersatzförderung“ über einen umgelegten Betriebskostenzuschuss erfolgte, hatte sich auch im Landkreis Celle ein investiver Rückstau bei Fahrzeugen gebildet, der in einem Altersdurchschnitt der eingesetzten Fahrzeuge von zwischenzeitlich über 13 Jahren und einem Großteil von Fahrzeugen mit einem Alter von weit über 20 Jahren und sehr hohen Laufleistungen zutage trat. Beschaffungen im Bereich der betrieblichen Infrastruktur wurden ebenfalls auf das absolute Mindestmaß beschränkt.

Diese Situation hat sich mit Umsetzung der Vorgaben aus der gemeinwirtschaftlichen Vergabe und unterstützt durch die Wiedereinführung objektbezogener Fördermöglichkeiten des Landes grundlegend verbessert. Während der Vorbereitung der Betriebsaufnahme wurden 30 % der Fuhrparks erneuert.
CeBus hat Fahrzeugbestandsübersichten des eigenen und durch einen Subunternehmer eingesetzten (1 Fahrzeug) Fuhrparks mit Stand zuletzt vom 30.09.2017 übergeben. Daraus ergibt sich folgende Bewertung und Bedarfsermittlung für notwendige Investitionen im Planungszeitraum bis 2023:

Tabelle 26 Bewertung und Ersatzbedarf Fahrzeuge

Parameter Bewertung	Stück
Gesamtzahl Busse	98
darunter	
Alter über 16 Jahre	6 (dar. 2 über 20 Jahre)
Laufleistung über 750 Tkm	16 (dar. 7 über 800 Tkm)
Niederflur	93
Niederflur + Rampe und/oder Kneeling	86
Klima	59
Ersatzbedarf bis 2023	Stück
durch Alter	41
durch Laufleistung	37
Total (Überschneidungen bei Alter und Laufleistung)	47
davon Gelenkbusse + Standardlinienbusse	27 +20

Der Ersatzbedarf von 47 Linienbussen über 6 Jahre (einschl. 2018) entspricht 48 % der Gesamtflotte und 7,8 Bussen bzw. 8,0 % des Busbestands pro Jahr. Diese Werte sind nahe am Reproduktionsoptimum. Ggf. ist der Bedarf geringfügig geringer, insoweit CeBus einzelne Busse der Flotte nicht ÖPNV-Durchführung gemäß Nahverkehrsplan benötigt.

Der Gesamtaufwand für die notwendige Fahrzeugerneuerung bis 2023 beläuft sich auf 12.905 TEUR. Darin sind alle 47 zu beschaffenden Busse einbezogen, auch die, die ggf. schon vor 2019 beschafft werden. Bezugsbasis sind die derzeit geltenden Preise für Neufahrzeuge mit Euro-6-Dieselantrieb. Der Förderanteil (Landesförderung) beträgt maximal 40 %, also 5.162 TEUR. Komplementär sind 60 %, also 7.743 TEUR, durch den Betreiber zu tragen und aus den Erlösen sowie dem Verkehrsvertrag mit dem Landkreis zu finanzieren.
Fahrzeugmehrbedarf würde sich absehbar nur bei Erhöhung der Anforderungen in der Schülerbeförderung (Anspruchsberechtigung, Netzticket, Mindestwartezeiten) ergeben.

Sollten sich Aufgabenträger und Betreiber im Ergebnis der Marktbeobachtung im Planungszeitraum auf die Einführung einer emissionsarmen Antriebstechnologie im ÖPNV - in welchem Umfang und Tempo auch immer - verständigen, werden die Aufwendungen für Fahrzeuginvestitionen in jedem Falle höher sein, aber auch die Förderbeträge. Der Förderanteil bleibt mit 40 % hingegen immer gleich (zumindest nach der bis zum 31.12.2019 geltenden Landesrichtlinie für die Fahrzeugförderung). Zusätzlich kommt Aufwand für die Infrastruktur zur Energiebereitstellung (Tankanlagen, Ladestationen usw.) hinzu.

Neben der Implementierung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) mit Verarbeitung von Echtzeitdaten, das Komponenten fahrgastbezogener verkehrlicher und auch betrieblicher Infrastruktur umfasst und deshalb bereits in Abschnitt 6.2.1 inhaltlich und aufwandsseitig behandelt wurde, sind dem Aufgabenträger derzeit keine weiteren Maßnahmen der betrieblichen Investitionsplanung (Betriebshofausrüstungen usw.) bekannt.

7 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV

7.1 Aufwands- und Ertragsentwicklung, Tarifsystem

Unter den Bedingungen geltender vertraglicher Vereinbarungen spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung des oder der Betreiberunternehmen zunächst nur mittelbar eine Rolle. Dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass ein vergebener Auftrag zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) ausgeführt werden kann. Maßgeblich werden die Planungen planmäßig erst für einen Zeitraum ab April 2025, also nach einer Neuvergabe. Für den Zeitraum bis dahin ist zu ermitteln, inwieweit eine Anpassung der Leistungsbestellung oder Änderungen der Anforderungen an die Verkehrsdurchführung die Aufwands- und Ertragsentwicklung beeinflussen oder ggf. zu erwarten ist, dass infolge der Preisentwicklung die Wertsicherungsklausel im Verkehrsvertrag zwischen Landkreis und Betreiber zur Anwendung kommt.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum können die nachfolgenden Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden:

7.1.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2023

- die Entwicklung des Leistungsvolumens und der Leistungsstruktur
- die Entwicklung des Personalbedarfs und der Personalvergütungstarife
- die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff (oder ggf. anderer Antriebsstoffe)
- der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen, Miet- oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
- die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

- Das Leistungsvolumen wird im Wesentlichen als konstant angenommen. Die maßgeblichen Zuwächse wurden bereits umgesetzt. Weitere ergeben sich in geringem Umfang aus der Herabsetzung der Anspruchsgrenzen in der Schülerbeförderung und der Beseitigung einzelner Erschließungsdefizite. Deutlichere Mehrleistungen könnten sich vor allem aus einer verlängerten Taktbedienung abends ergeben, worüber aber zunächst aufgrund von Nachfragedaten entschieden werden soll. Insofern ist der konkrete Umfang dieser Leistungen noch nicht planbar.

- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt im Wesentlichen konstant. Sollten die Anteile flexibler oder alternativer Leistungen zunehmen, wird dies eher durch zusätzliche Leistungen erfolgen und durch Subunternehmer realisiert werden. Dier Ausweitung der Anspruchsberechtigung im Schülerverkehr führt voraussichtlich nicht nur zu erhöhtem Fahrzeugbedarf, sondern auch zu Personalmehrbedarf in einer sehr ineffektiven Weise (Kurzdienste in der Bedarfsspitze). Auch bei Umsetzung der weiteren konzipierten Maßnahmen (Erweiterung Schülernetzticket, Taktverlängerung abends) kommt es zu erhöhtem Personalbedarf, der gegenwärtig auch physisch sehr schwer zu decken ist.

- Es wurde bisher von einem Anstieg der Personalvergütungstarife im Planungszeitraum um durchschnittlich 2,0 % pro Jahr ausgegangen, die aufgrund der Fluktuation und dem verminder-

ten Wirken von Besitzstandsregelungen nur zu etwa 1,5 %/a wirksam werden. Die aktuelle Tarifentwicklung hat diese Einschätzung überholt. Gegenwärtig muss für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes mit Zuwächsen von Ø 2,5 – 2,8 %/a gerechnet werden. Von einer Dämpfung durch Fluktuation ist nicht mehr auszugehen. Die Auswirkungen auf die Durchführbarkeit des bestehenden Verkehrsvertrags sind zu prüfen.

- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Der Trend seit 2012 bis 2016 war teilweise deutlich rückläufig. Zumindest für die Jahre 2015 und 2016 sind daraus nicht unerhebliche Kalkulationspolster für das Unternehmen gegenüber seinem Verkehrsvertrag entstanden. Ab der zweiten Hälfte 2018 und mittelfristig weiter ist wieder mit einer stärkeren Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen.

- Das Investitions- und Abschreibungsvolumen wird aufgrund der optimalen Reproduktionsstruktur in einem unkritischen und gut planbaren Bereich liegen. Eine Erhöhung der Anforderungen ist dann zu erwarten, wenn und in dem Maße eine Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten umgesetzt werden muss oder durch (schrittweise) Umstellung der Flotte auf Fahrzeuge mit unkonventionellen, insbesondere dekarbonisierten Antrieben, erfolgen soll.

- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,5 %/a angenommen.

7.1.2 Erlöse, Tarif und Erträge

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Einnahmen sind im Zeitraum bis 2023

- der Umfang der Fahrgastnachfrage und die Struktur der Nachfrageentwicklung,
- die Entwicklung des Tarifsystems, des Tarifniveaus und der Tarifergiebigkeit sowie die Tarifnutzungsstruktur,
- aus vorstehenden beiden Anstrichen ergeben sich die Fahrausweiserlöse;
- die Akquisition von Erstattungen, Finanzhilfen und Fördermitteln des Landes, soweit diese nicht Bestandteil der Ausgleichszahlungen für die vereinbarte gemeinwirtschaftliche Leistung sind,
- die Entwicklung der Ausgleichszahlungen für die vereinbarte Leistung und deren Anpassungsmechanismen.

Fahrgastnachfrage

- Nach dem vorherigen Stand des Nahverkehrsplanes war noch mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen um -6,2 % kalkuliert worden, der so aber zumindest nicht nachhaltig eingetreten ist. Aufgrund der deutlich verbesserten Angebotssituation und auch der verbesserten Rahmenbedingungen bei Strukturdaten und Finanzausstattung wird nunmehr in der Prognose bis 2023 von einem Anstieg der Fahrgastnachfrage um 2,0 – 3,0 % ausgegangen und mit einem konkreten Wert von +2,3 % Anstieg kalkuliert (siehe Abschnitt 3.2).

- Dabei wurde etwa der gleiche relative Zuwachs bei Schülern und Sonstigen angesetzt. Der Anstieg würde bei den Schülern und insgesamt entsprechend höher ausfallen, wenn bei den Anspruchsberechtigungen im Schülerverkehr Veränderungen erfolgen würden.

Tarifsystem und Tarifniveau

- Die Beförderungstarife wurden seit 2013 in mehreren Stufen und nach Fahrausweisarten differenziert erhöht. Für den im Stadtverkehr Celle gültigen Einheitstarif liegen die Raten der Erhöhung mit Stand vom 01.01.2018 zwischen 4,4 % (Wochenkarte für Erwachsene) und 9,5 % (Einzelfahrausweis für Erwachsene).

- Im Regionalverkehr gilt ein degressiver Entfernungstarif. Die seit 2013 durchgeführten tariflichen Veränderungen sind darauf gerichtet, verstärkt Fahrgäste zur regelmäßigen ÖPNV-Nutzung zu gewinnen. Dazu wurde im April 2017 das Fahrausweissortiment durch die Regio Karte und die Regio-Senioren Karte erweitert, die durch ein Jahresabonnement mit monatlicher Abbuchung einen Preisvorteil von 2 Monaten (entsprechend 8,3 %) gegenüber der Monatskarte bieten. Die tarifliche Kooperation mit dem Großraum-Verkehr Hannover (GVH-Tarif) wird in der Weise fortgesetzt, dass Inhaber einer Monats- bzw. Abokarte nach dem GVH-Tarif- und GVH-Kombitarif von den Bahnhöfen Celle, Eschede und Unterlüß einen Rabatt von 20 % auf ihre Monatskarten nach dem Stadt- und Regionaltarif der CeBus erhalten.

- Seit Dezember 2018 gibt es den landesweiten Niedersachsen-Tarif, einen SPNV-Fahrausweis, der auf den Vor- und Nachlauf im kommunalen ÖPNV angewendet werden kann. Die LNVG strebt die Anwendung auch im Landkreis Celle an.

- Für Inhaber von Schülerzeitkarten wurde das Schülernetzticket eingeführt, das die freizügige Nutzung des CeBus-Netzes an Schultagen ab 13:00 Uhr, an Nicht-Schultagen ganztägig, ermöglicht. Zur Umsetzung der bestehenden Beschlusslage für eine erweiterte Anwendbarkeit eines Schülernetztickets oder sogar eines kostenfreien ÖPNV für Schüler ab der Sekundarstufe sind die folgenden methodischen <u>Grundsatzentscheidungen</u> zu treffen:
    1. Generell kostenfreie Beförderung von Schülern der Sek I und II sowie BBS mit einem zu jeder Verkehrszeit geltenden Netzticket oder zusätzliches Netzticket zu einem Schülerzeitfahrausweis?
    2. Wenn zusätzlich zu einem Schülerzeitfahrausweis, dann zu welchem (nur SSZK oder auch SMON und TZMON)?
    3. Kostenfreies Schülernetzticket oder zu geringem Preis?

- Dagegen wurde die Tarifdegression für Einzelfahrausweise (Erwachsene) verstärkt, in dem die Fahrpreise gegenüber dem Stand von 2013 in der Entfernungsstufe bis 4 km um 15 %, in den folgenden Entfernungsstufen um 8 % bzw. 7 % erhöht wurden; in den Entfernungsstufen ab 21 km dagegen um weniger als 5 %.

- Für die anderen Fahrausweisarten verlief die Preisentwicklung nach Entfernungsstufen weitgehend neutral. Die Steigerungsraten zum aktuellen Stand gegenüber 2013 liegen im Bereich zwischen 5 % und 7 %.

- In der Folge des Abschlusses des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen Landkreis und CeBus ist der Aufgabenträger als zuständige Vergabebehörde auch zuständig für die Genehmigung von Änderungen der Beförderungstarife. In dieser Zuständigkeit wurde vertraglich festgelegt, dass das Unternehmen Anspruch auf Tarifanpassungen hat, wenn diese mindestens um ein Drittel unterhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate, gemessen „Harmonisierten Verbraucherpreisindex“ (HVPI) des Statistischen Bundesamtes für Deutschland insgesamt, liegen. Stärkere Anpassungen sind zulässig. Es besteht aber kein Anspruch auf Genehmigung.
  In den zurückliegenden Jahren haben sich die Verbraucherpreise aufgrund kaum vorhandener Inflation nur geringfügig geändert. Im Planungszeitraum ist wieder mit jährlichen Anstiegen um 1,4 % – 1,8 % zu rechnen und damit mit einem Anstieg der Beförderungstarife um 2,5 % alle zwei Jahre.

Zur diskutierten Umstellung des bisherigen Tarifsystems auf einen Flächen-/Zonen-Tarif kann folgendes festgestellt werden:

- Der angewandte Tarif hat für die Fahrgäste im Vergleich zum Zonentarif den Nachteil der Unübersichtlichkeit wegen der Vielzahl der möglichen Relationen zwischen den Haltestellen.
- Die diskutierte Umgestaltung des Regionallinientarifs zu einem Zonentarif (Wabentarif) wäre bei einer Ausdehnung des Tarifgebiets aus abfertigungstechnischen Gründen unumgänglich und bietet auch für die Fahrgäste den Vorteil einer höheren Übersichtlichkeit, dagegen müssen in Einzelfällen Nachteile aus der notwendigen Pauschalierung der Tarifentfernungen in Kauf genommen werden. Die in Wabentarifen übliche durchgehende Preisdegression erfordert zur Vermeidung von Einnahmeverlusten Preiserhöhungen in den jetzt begünstigten Entfernungsstufen.
- Trotzdem führen alle großräumig gültigen Wabentarife durch die genannte Degression zu Durchtarifierungsverlusten im höheren Entfernungsbereich, der durch Zugewinne an Fahrgästen nicht sicher ausgeglichen wird. Zudem wird wegen der damit in der Regel verbundenen Gültigkeit der Fahrausweise über mehrere Unternehmen eine Einnahmeaufteilung zwischen diesen auf der Basis von Fahrgasterhebungen erforderlich.
- Ein solcher Schritt sollte nur gegangen werden, wenn ein solides Konzept mit einer hinsichtlich der möglichen Fahrgastzuwächse eher konservativen Kalkulation einen wirtschaftlichen und verkehrlichen Erfolg verspricht. Es kann davon ausgegangen werden, dass sowohl die Konzepterarbeitung, als auch Einführung und Einführungsmarketing förderfähig sind.

Fahrausweiserlöse

- Bei einer kalkulierten Anhebung der Beförderungstarife um 2,5 % in 2-Jahresschritten und einer leichten Abnahme der Tarifergiebigkeit einerseits und einem leichten Anstieg der Fahrgastnachfrage addieren sich die beiden Komponenten der Erlösbildung.
- Die absoluten Verkehrserlöse werden bis 2023 – gemessen am Stand 2017 – um 6,0 % bis 7,0 % ansteigen, sofern nicht durch Veränderung der Rahmenbedingungen zusätzlich Einfluss auf die Fahrgastnachfrage im Schülerverkehr genommen wird.

Erträge

- Neben den Erlösen aus der Leistungsdurchführung, zu denen die Fahrausweiserlöse unmittelbar und weitere Erlöse z. B. aus Fahrzeugwerbung mittelbar gehören, stehen weitere Einnahmen zur Finanzierung der Leistungsdurchführung zur Verfügung, die dem Betreiberunternehmen als Erträge zufließen, entweder direkt oder indirekt über den Verkehrsvertrag mit dem Landkreis.

- Die Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter nach § 145 ff. SGB IX steigen im Allgemeinen eher an, wovon auch im Landkreis Celle ausgegangen wird. Ihr Niveau ist insbesondere davon abhängig, das jeweilige Unternehmen eine betriebsindividuelle Erstattung auf der Grundlage einer hohen Behindertenbeförderungsquote, ermittelt in Fahrgasterhebungen, in Anspruch nehmen kann oder nur den Regelsatz erhält. Anteilig können diese Beträge allerdings nicht wesentlich zur Finanzierung beitragen.

- Die Ausgleichszahlungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG sind mit der letzten Änderung des NNVG auch im Land Niedersachsen „kommunalisiert“ worden. Damit fließen diese Mittel dem Unternehmen nicht mehr direkt zu, sondern werden auf der Grundlage von § 7a NNVG an den Aufgabenträger ausgezahlt, der diese über seinen Verkehrsvertrag an das Unternehmen auszahlt. Damit verändern diese Mittel ihren Charakter von Erlösen (Erlösersatzzahlungen) zu öffentlichen Mitteln und tragen nicht mehr zur Eigenwirtschaftlichkeit bei.

↳ Im Gesamtergebnis entsteht eine Aufwandsunterdeckung von gegenwärtig ca. 4,8 Mio. Euro pro Jahr, die bis 2023 voraussichtlich auf 5,5 Mio. Euro ansteigen und nach Abschnitt 7.2 zu finanzieren sein wird.

7.2 Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan

Bei einem geschätzten gegenwärtigen Aufwandsvolumen von ca. 10,3 Mio. Euro pro Jahr entsteht eine Aufwandunterdeckung von 4,8 Mio. Euro, bis 2023 voraussichtlich ansteigend auf ca. 5,7 Mio. Euro.

Finanzhilfen, Fördermittel, Ausgleichszahlungen

- Der Aufgabenträger erhält Finanzhilfen für den üÖPNV aus Regionalisierungsmitteln auf der Grundlage von § 7 Abs. 5 NNVG. Der konkrete Betrag wird nach einem Schlüssel aus anteiliger Einwohnerzahl und Fläche jährlich ermittelt. Bei der Vorausplanung wurde von konstant bleibenden Anteilen und einer auf den Landkreis Celle projizierten Dynamisierung von +1,5 % pro Jahr bis 2019 und +1,8 % pro Jahr ab 2020 ausgegangen. Die Mittel sind zu verwenden für Betriebskostenzuschüsse, Investitionen, Verkehrserhebungen, verkehrliche Kooperationen und zur Gewährleistung der Fahrgastinformation.
  Zusätzlich wird eine Verwaltungspauschale erstattet.

- Es wird davon ausgegangen, dass der Umfang der dem Aufgabenträger zufließenden Finanzmittel nach § 7a NNVG (ehemals § 45a PBefG) als Ausgleich für preisgeminderte Zeitfahrausweise im Schülerverkehr im Planungszeitraum nicht mehr - wie noch im zurückliegenden Planungszeitraum angenommen - tendenziell zurückgeht, sondern entsprechend der Entwicklung der Schülerzahlen mindestens konstant bleibt.

- Mit dem novellierten NNVG stehen nach § 7b zusätzliche jährliche Finanzhilfen für den Landkreis Celle in Höhe von 554 TEUR für zusätzliche Angebotsverbesserungen zur Verfügung. Die Bemessung dieser Mittel erfolgt nach einem Schlüssel aus Einwohnerzahl, Fläche und demographischer Entwicklung.
  Diese Mittel waren bisher noch nicht verplant, weil der Aufgabenträger mit den entscheidenden Angebots- und Qualitätsverbesserungen, auch mit der Erweiterung des Anteils bedarfsabhängiger Angebote, sehr weit in Vorleistung gegangen ist. Ansatzpunkte liegen nunmehr in den geplanten Angebotsverbesserungen und in einer erweiterten Förderung der Bürgerbusbedienungen liegen.

- Unter Berücksichtigung einer angenommenen Inanspruchnahme dieser zuletzt genannten Landesmittel nach § 7b NNVG, für deren Akquisition aber auch Kosten gegenzurechnen sind, beträgt der pro Jahr durch den Aufgabenträger als finanziellen Beitrag zu übernehmende Ausgleichsbetrag im Planungszeitraum zwischen 2,42 Mio. Euro 2019 und 2,73 Mio. Euro 2023. Das entspricht einem Anstieg gegenüber 2018 um +500 TEUR oder +22,4 % im Jahr 2023.
  Bis 2018 war die laut Verkehrsvertrag geplante Belastung des Aufgabenträgers stabil bzw. sogar rückläufig.

- Weitere Fördermöglichkeiten bestehen für Einrichtung/Betrieb landesbedeutsamer Buslinien (für den Landkreis Celle ohne Ansatzmöglichkeit) sowie Mobilitätszentralen.

Die Datenreihen zeigt Tabelle 27.

Tabelle 27 Leistungsumfang und Finanzierung des Leistungsangebotes

Kenngröße	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Leistungen und Ausgleichsbedarf							
Leistungsangebot [1.000 Nutz-km]	4.644	4.644	4.648	4.660	4.675	4.680	4.685
darunter in flexiblen Bedienungsformen [1.000 Vertrags-km]	*662*	*662*	*662*	*662*	*662*	*662*	*662*
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtsch. Verpflichtung [TEUR]	4.817,7	4.752,6	5.066,5	5.292,2	5.550,0	5.680,4	5.850,0
je Nutz-km [EUR]	*1,037*	*1,023*	*1,090*	*1,136*	*1,187*	*1,214*	*1,249*
Deckungsquellen							
Finanzhilfe des Landes § 7 NNVG	793,0	804,9	817,0	831,7	846,6	861,9	877,4
Finanzhilfe des Landes § 7a NNVG	1.716,1	1.716,1	1.716,1	1.716,1	1.716,1	1.716,1	1.716,1
Finanzhilfe des Landes § 7b NNVG	-	-	115,0	226,8	350,0	440,0	525,0
Aufgabenträger (Deckungsbeitrag Landkreis, TEUR)	**2.308,6**	**2.231,6**	**2.418,4**	**2.517,6**	**2.637,3**	**2.662,4**	**2.731,5**
je Nutz-km [EUR]	***0,497***	***0,481***	***0,520***	***0,540***	***0,564***	***0,569***	***0,583***
in % (2017 = 100)	**103,5**	**100**	**108,4**	**112,8**	**118,2**	**119,3**	**122,4**

Vergleichende Bewertung

Bezug nehmend wiederum auf das Vergleichsportfolio aus ca. 40 Landkreisen und ihren ÖPNV-Unternehmen, die unter ähnlichen strukturellen Bedingungen agieren und bereits für die vergleichende Angebotsbewertung in Kapitel 2 herangezogen worden sind, liegen aktuelle Zuschusssätze von kaum über 1,00 Euro und einem hälftigen Anteil beim Aufgabenträger in einem sehr guten Bereich. In den Jahren des Planungszeitraumes steigen die genannten Werte zwar deutlich an, liegen dann aber immer noch in einem gut vertretbaren Bereich. Bei allen Aufgabenträgern und den durch sie beauftragten Unternehmen steigen insbesondere die Lohnkosten durch lange verzögerte Anpassungen der Vergütungstarife stark an und werden durch Einnahmen aus Fahrausweiserlösen nicht adäquat kompensiert.

Risiken und nicht vermeidbares Unzulänglichkeiten der Finanzierungsplanung

Die Finanzierungsplanung unterliegt zunächst den „normalen“ Prognoserisiken. Allerdings werden diese – soweit sie auf der Einnahmenseite liegen, also z. B. aus der Entwicklung der Fahrgastzahlen – im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages durch das Betreiberunternehmen getragen. In diesem Punkt könnte jederzeit ein „Auskömmlichkeitsrisiko“ eintreten.

Der Aufgabenträger übernimmt allerdings einen Teil der Kostenrisiken. Es ist bei der Planung zu beachten, dass der geltende Öffentliche Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag mit CeBus) in § 7 Abs. 7 VV eine Wertsicherungsklausel beinhaltet, wonach bei statistisch nachgewiesenen außergewöhnlichen oder sehr nachhaltigen Aufwandsanstiegen durch die Entwicklung der Personalvergütungstarife und der Kraftstoffpreise eine Anpassung des finanziellen Beitrags des Aufgabenträgers beantragt werden kann (von beiden Vertragspartnern nach oben und auch nach unten). Die Wahrscheinlichkeit des Eintretens der vereinbarten Bedingungen, die zu einer Anpassung über die genannte Wertsicherungsklausel führen können, wurde bisher ab dem sechsten Vertragsjahr nach dem Vertragsbeginn (also ab 2021) als relativ hoch eingeschätzt. Der mögliche Anpassungsbetrag würde in diesem Fall mindestens ±192 TEUR betragen. Nach aktueller Einschätzung ist aufgrund der Entwicklung der Vergütungstarife bereits mit einem früher eintretenden Anpassungsbedarf zu rechnen.

Die bisher zu berücksichtigenden Risiken aus einer Revision der Regionalisierungsmittel und der daraus resultierenden Landeszuführungen sind seit 2016 hinsichtlich der Gesamtvolumina aufgehoben. Allerdings besteht weiterhin ein Verteilungs- und Nachhaltigkeitsrisiko. Unter anderen erfolgt die regionale Verteilung nach Schlüsselmerkmalen, die zu Veränderungen führen können und die Befristung der Regelungen steht strategischen Entscheidungen, wie sie im ÖPNV die Regel sind, entgegen.

Auch wenn die Förderbedingungen im Land Niedersachsen mit einem Förderanteil von 75 % im Vergleich zu den meisten anderen Bundesländern weitaus besser sind, stellt doch weiterhin für Aufgabenträger und Kommunen die finanzielle Umsetzung der Vorgaben zur Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur ein nicht gelöstes Problem und damit ein Finanzierungsrisiko dar, weil die entsprechenden Kofinanzierungsbeträge in der Regel nicht aufgebracht werden können und somit gar nicht erst ein Bedarf dokumentiert wird.

8 Zusammenfassung der Kernaussagen der Fortschreibung

Die Hauptinhalte und Kernaussagen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum ab 2019 werden wie folgt zusammengefasst:

1. Es ist im Ergebnis der Neuvergabe der ÖPNV-Leistungen ab April 2015 ein quantitativ und qualitativ wesentlich verbessertes Bedienungsniveau erreicht und der ab 2011 geltende Nahverkehrsplan in allen wesentlichen Bestandteilen umgesetzt worden.
   - Die angebotene Leistung ist von einem zwischenzeitlichen Tiefstand um 30 % erhöht worden, in der Stadt Celle sogar um 39 %. Das Angebot wurde insgesamt vereinheitlicht und insbesondere in den Verkehrsachsen mit hoher Nachfrageerwartung besonders verstärkt.
   - Die Anzahl der Haltestellenabfahrten hat sich erhöht. Von der Verbesserung haben fast alle Kommunen im Kreisgebiet profitiert.
   - Der Anteil der Taktverkehre hat sich von 40 % auf 60 % erhöht.
   - Reisezeitüberschreitungen im Schülerverkehr sind weitestgehend beseitigt und Elemente einer Schülerverkehrsoptimierung umgesetzt.
   - Der eingesetzte Fuhrpark wurde grundsätzlich modernisiert und auf ein gutes Komfortniveau gebracht. Der Fuhrpark ist fast vollständig barrierefrei und liegt – gemessen an den Möglichkeiten kohlenstoffbasierter Antriebe – in einem Bereich geringer Schadstoffbelastung.
   - Die Nutzerzufriedenheit ist auf einem völlig neuen Niveau angekommen. Dazu tragen auch die kundenfreundlicheren Dispositionszeiten für Rufbusse bei.
   - Mängel treten nur noch als Einzelprobleme auf und sind nicht mehr auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen.
   - In der Folge ist die Fahrgastnachfrage im ÖPNV weitgehend stabil und nicht – wie nach dem ab 2011 geltenden Nahverkehrsplan zu befürchten – deutlich rückläufig.

2. Die verkehrspolitische Zielstellungen des Aufgabenträgers bekennen sich
   - zum Beitrag des ÖPNV zur Erhaltung der Daseinsvorsorge durch öffentliche Mobilität,
   - zum Umwelt-, Klima- und Lärmschutz, beim Eintreten entsprechender Voraussetzungen auch durch eine schrittweise Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe,
   - zur Wirtschaftsförderung, guter Schienenverkehrsanbindung und überregionaler Erreichbarkeit, einschl. einer geforderten Einbeziehung der Stadt Celle in das Fernverkehrsnetz der Bahn, und zur Gewährleistung der Versorgungsfunktion der Stadt Celle.

3. Es erfolgt eine Festlegung differenzierter Mindestbedienungsstandards für
   - die Bedienung des regionalen Hauptnetzes,
   - die Erschließung der Siedlungseinheiten und deren Verbindung mit zentralen Orten entsprechend ihrer Einwohnerzahl,
   - den Schülerverkehr und
   - die Bedienung im Stadtverkehr Celle, insbes. Bedienungshäufigkeiten und Bedienzeiten.

4. Eine weiter verstärkte Nutzung bedarfsgesteuerter Angebotsformen wird ebenso vorgesehen, wie die Förderung von Initiativen für Bürgerbusangebote.

5. Der Aufgabenträger wirkt ständig im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit in Richtung auf Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung. Schwerpunkte bilden die Ausschöpfung verkehrlicher Optimierungsmöglichkeiten, Angebotsverknüpfungen, die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeugqualität und die Fahrgastinformation.

6. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservice und des Marketing, insbesondere die Einrichtung eines Kundencenters, die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebotselemente sowie Initiativen zur Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen.

7. Übersicht vorgesehener verkehrlicher Maßnahmen und Prüfaufträge:
   - Grundsätzliche Sicherung der im Ergebnis der Leistungsausschreibung erreichten Angebotsverbesserungen;
   - Nach Prüfung Bestätigung der Anforderungen an die Kategorisierung des Netzes, Anpassung der Vorgaben bei den Stadt-Umland-Relationen und einzelne Korrekturen bei der Zuordnung von Hauptnetzrelationen und bei der Bedienung von Relationen im Stadtverkehr Celle, wobei hierfür weiterhin noch kein Abgleich mit der Fahrgastnachfrage möglich ist;
   - Bestätigung der Sachgerechtheit der Erschließungsvorgaben und Beseitigung bzw. Abmilderung einzelner festgestellter Erschließungsmängel, auch Kreisgrenzen überschreitend;
   - Prüfung von Umsetzungsreserven aus einem vorliegenden Konzept zur Schülerverkehrsoptimierung und Umsetzung sich verändernder Anforderungen für den Schülerverkehr aus der satzungsgemäßen Erweiterung der Anspruchsberechtigungen;
   - Zum nächsten Kreisausschuss ist ein mit der CeBus GmbH & Co. KG abgestimmtes Konzept zur Einführung eines Schülernetztickets vorzulegen, das auch den letzten Stand der Gespräche in der AG Schülerbeförderung hinsichtlich des SPD-Antrags Schülernetzticket berücksichtigt.
   - Festschreibung eines Halbstundentakts für den Ortsteil Westercelle;
   - Erarbeitung eines Konzepts zur sukzessiven kreisweiten Einführung von Verkehren nach 20 Uhr bis zu den Haushaltsberatungen;
   - Schaffung einer flächendeckenden Datenbasis zur Fahrgastnachfrage für Zwecke verkehrlicher Planungen, zur Kategorisierung der Haltestellen und zur Aufstellung eines Programms für den barrierefreien Haltestellenausbau.
   - Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV, Einleitung weiterer notwendiger Maßnahmen zur Schaffung der organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Aufstellung und Umsetzung eines Ausbauprogramms für Haltestellen;
   - Permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Verknüpfungen, künftig unter Nutzung der Möglichkeiten eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).

8. Es erfolgt eine Festlegung qualitativer Anforderungen an
   - Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherung (einschl. RBL-Nutzung),
   - Zustand und Ausstattung der Haltestellen nach Kategorien (siehe besonders bei 9.)
   - Personal

- Fahrzeuge, einschl. Anteil barrierefreier Fahrzeuge (siehe besonders bei 9.)
- Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice.

9. Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Landkreis bekennt sich zur Zielstellung der möglichst zeitnahen Erreichung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV.

Die entsprechenden Anforderungen wurden in den Sachkapiteln formuliert, bei Fahrzeugen auch mit einem Mengengerüst untersetzt, bei der Infrastruktur ist die Aufstellung eines gesonderten Programms vorgesehen.

- Hinsichtlich der Fahrzeuge ist das betreibende Verkehrsunternehmen für die Umsetzung verantwortlich. Die Mindestvorgaben werden gegenwärtig bereits eingehalten. Dieser Zustand ist mindestens zu sichern. Sollte der Aufgabenträger eine Flottenumstellung beschließen, ist die Verfahrenseise mit dem Betreiber abzustimmen und eine gemeinsame Umsetzung vorzunehmen.
- Hinsichtlich barrierefreier Fahrgastinformation wurden Anforderungen bezüglich Haltestellenansage und –anzeige in den Fahrzeugen, die Ausstattung von Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren, die Gestaltung von Fahrplänen mit hinreichender Schriftgröße, Kontrastschärfe, günstiger Anbringungshöhe, der Darstellung von Reiseketten festgelegt.
- Die Anforderungen an die Gestaltung barrierefreier Haltestellen sind pauschal in Abschnitt 4.5.7 festgelegt. Der Aufwand für den Ausbau und eine erforderliche Prioritätenrangliste sind nach Vorliegen einer anforderungsgerechten und durch Nachfragedaten untersetzten Haltestellenkategorisierung zu bestimmen. Vorläufige Ausbauziele sind ebenfalls in Abschnitt 4.5.7 (Tabelle 24) formuliert. Diese Ausbauziele bestimmen gleichzeitig die gesetzlich zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG bis zur jeweiligen Aktualisierung. Zuständig für den Ausbau sind die Träger der Straßenbaulast, bei der Mehrzahl der Haltestellen also die Kommunen.

Das Land Niedersachsen unterstützt die barrierefreie Infrastrukturgestaltung mit einer Förderung nach § 7 Abs. 5 und 7 NNVG. Auch der Kreis leistet einen Finanzierungsbeitrag aus Haushaltsmitteln. Es ist allerdings festzustellen, dass diese Fördermöglichkeiten nicht ausreichen werden, den erforderlichen Aufwand abzudecken. Die Kofinanzierung ist für die meisten Kommunen bei gegenwärtiger Finanzausstattung nicht realisierbar.

Die Ausbauplanung ist im Übrigen jährlich zu aktualisieren.

10. Die Nachfrageentwicklung ist aufgrund günstiger Schülerverkehrsdaten, aber auch bei der Jedermannnachfrage noch bis 2023 stabil bzw. sogar um 2,0 – 3,0 % leicht ansteigend sein Die Entwicklung verläuft im südlichen Teil des Kreisgebietes und in der Stadt Celle deutlich günstiger als im nördlichen Teil des Kreises. Nach 2023 ist eher mit einem Auslaufen der Anstiege zu rechnen.

11. Organisation, Leistungsvergabe und Controlling

Das Organisations- und Vergabekonzept hat sich insgesamt bewährt und soll unverändert bleiben. Bei der Festlegung bzw. Interpretation der Berichtspflichten des Unternehmens an den Landkreis

sind Präzisierungen vorgenommen worden. Zusätzlich bestehen ab 2019 Berichtspflichten des Aufgabenträgers (Qualitätsbericht) gemäß § 7c des novellierten NNVG.

12. Die Investitionsplanung

- umfasst die Beschaffung von 47 Bussen mit einem Wertumfang von 12,9 Mio. Euro bis 2023, darunter auf der Grundlage der geltenden Landesrichtlinie zu 40 % (entsprechend 5,2 Mio. Euro) gefördert aus Landesmitteln; die absoluten Werte gelten unter Vorbehalt einer Weitergeltung der Landesrichtlinie und des Unterbleibens einer Flottenumstellung auf eine andere Antriebsart,
- beinhaltet 1,6 Mio. Euro für ein RBL mit Echtzeitdatenübertragung, mit einem Fördermittelanteil von 75 %,
- der Kommunen sollte im Beteiligungsverfahren zusammengestellt und abgestimmt werden, es erfolgten jedoch keine Bedarfsanmeldungen; die aktuellen Förderanteile betragen bis 75 % aus Landesmitteln, 25 % aus Mitteln des Baulastträgers (oder: ohne Landesmittelförderung zu je 50 % aus Kreis- und kommunalen Mitteln), bei einer Begrenzung der Kreisförderung auf 10 TEUR je Kommune und Jahr.

13. Der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV ergibt sich weitgehend aus dem bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag) und wird im Zuge der Maßnahmenumsetzung modifiziert. Ausgehend von vergleichsweise niedrigen Deckungsbeiträgen des Aufgabenträgers werden diese bis zum Ende des Planungszeitraumes gegenüber dem Stand 2018 voraussehbar um 22 - 23 % ansteigen.

14. Die Finanzierungsplanung unterliegt zunächst den „normalen“ Prognoserisiken. Allerdings werden diese – soweit sie auf der Einnahmenseite liegen - im Rahmen des ÖDA durch das Betreiberunternehmen getragen. In diesem Punkt könnte ein „Auskömmlichkeitsrisiko“ eintreten.

Der Aufgabenträger übernimmt allerdings einen Teil der Kostenrisiken. Es ist bei der Planung zu beachten, dass der geltende ÖDA eine Wertsicherungsklausel beinhaltet, wonach bei statistisch nachgewiesenen außergewöhnlichen oder sehr nachhaltigen Aufwandsanstiegen durch die Entwicklung der Personalvergütungstarife und der Kraftstoffpreise eine Anpassung des finanziellen Beitrags des Aufgabenträgers beantragt werden kann. Die Wahrscheinlichkeit des Eintretens nimmt mit der Vertragsdauer zu.

Bisher zu berücksichtigenden Risiken aus einer Revision der Regionalisierungsmittel und der daraus resultierenden Landeszuführungen sind seit 2016 hinsichtlich der Gesamtvolumina aufgehoben. Allerdings besteht weiterhin ein Verteilungs- und Nachhaltigkeitsrisiko. Unter anderen erfolgt die regionale Verteilung nach Schlüsselmerkmalen, die zu Veränderungen führen können und die Befristung der Regelungen steht strategischen Entscheidungen entgegen.

Auch wenn die Förderbedingungen im Land Niedersachsen mit einem Förderanteil von 75 % im Vergleich zu den meisten anderen Bundesländern weitaus besser sind, stellt doch weiterhin für Aufgabenträger und Kommunen die finanzielle Umsetzung der Vorgaben zur Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur ein nicht gelöstes Problem und damit ein Finanzierungsrisiko dar, weil die entsprechenden Kofinanzierungsbeträge in der Regel nicht aufgebracht werden können.

Anlagen

Linie	Verlauf	Betreiber/ Konzess.	Genehmigung nach PBefG	Bedienungszeiten				Takt (min) / Bedienungshäufigkeit				Anteil Bürgerbus
				Mo - Fr Schule	Mo - Fr Ferien	Sa	So/Feiertag	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So/Feiertg	
	Stadtlinien											
2	Schlossplatz - Groß Hehlen - Hustedt - Wittbeck	Cebus	§42	06:00-19:30	06:00-19:30	06:00-19:30	12:30-18:30	30-60/27	30-60/22	30-60/19	60-120/5	
2	Wittbeck - Hustedt - Groß Hehlen - Schlossplatz	Cebus	§42	05:30-20:00	05:30-20:00	06:00-20:30	13:03-19:30	30-60/23	30-60/22	30-60/19	60-120/5	
3	Schlossplatz - Vorwerk - Garßen	Cebus	§42	06:00-20:00	06:00-20:00	06:00-19:15	12:00-20:15	30/29	30-60/29	30-60/22	60/9	
3	Garßen - Vorwerk - Schlossplatz	Cebus	§42	05:45-20:30	05:45-20:30	06:15-19:30	12:15-20:30	30-60/32	30-60/31	30-60/20	60/9	
4	Schlossplatz - Altenhagen - Bostel - Garßen	Cebus	§42	05:45-20:30	05:45-20:30	05:45-20:30	12:15-20:00	30/29	30/29	30-60/23	60/8	
4	Garßen - Bostel - Altenhagen - Schlossplatz	Cebus	§42	05:45-20:45	05:45-20:45	06:15-20:45	12:45-20:15	30/30	30/30	30-60/23	60/8	
5	Schlossplatz - Altencelle - Burg	Cebus	§42	05:15-19:45	05:15-19:45	06:15-19:45	12:15-19:45	60/17	60/15	30-60/21	60/8	
5	Burg - Altencellen - Schlossplatz	Cebus	§42	06:00-20:15	06:00-20:15	06:00-20:15	13:00-20:15	60/21	60/15	30-60/23	60/8	
7	Schlossplatz - Westercelle - Neues Land	Cebus	§42	06:00-20:00	06:00-20:00	06:00-20:15	12:30-20:00	30/28	30-60	30-60/23	60/8	
7	Neues Land - Westercelle - Schlossplatz	Cebus	§42	05:45-20:00	05:45-20:00	06:15-20:30	12:45-20:00	30/32	30/29	30-60/23	60/8	
9	Schlossplatz - Bahnhof - Klein Hehlen - Boye	Cebus	§42	06:15-20:15	06:15-20:15	06:45-20:15	12:15-18:45	60/15	60/15	30-60/16	60-120/5	
9	Boye - Klein Hehlen - Bahnhof - Schlossplatz	Cebus	§42	06:00-19:45	06:00-19:45	06:30-19:45	12:30-19:45	60/16	60/15	30-60/16	60-120/5	
11	Schlossplatz - Neuenhäusen - Windmühlenstraße	Cebus	§42	05:30-19:45	05:30-19:45	06:30-16:15	12:30-19:45	30/29	30/29	30-60/21	60/8	
11	Windmühlenstraße - Neuenhäusen - Schlossplatz	Cebus	§42	05:45-20:00	05:45-20:00	06:45-20:00	12:45-20:00	30/29	30/29	30-60/22	60/8	
12	Schlossplatz - Bahnhof - Heese - Marienwerderallee	Cebus	§42	06:15-20:15	06:15-20:15	06:15-19:45	15:15-19:45	30/28	30/28	30-60/21	60/8	
12	Marienwerderallee - Heese - Bahnhof - Schlossplatz	Cebus	§42	06:00-20:15	06:00-20:15	06:00-20:15	12:00-20:15	30/29	30/29	30-60/22	60/9	
13	Schlossplatz - Bahnhof - HBG - Wietzenbruch	Cebus	§42	06:00-20:30	06:00-20:30	06:00-20:30	12:30-20:00	30/31	30/29	30-60/23	60/8	
13	Wietzenbruch - HBG - Bahnhof - Schlossplatz	Cebus	§42	05:00-20:00	05:00-20:00	05:30-20:00	12:00-20:30	30/36	30/30	30-60/23	60/9	
14	Schlossplatz - Blumlage - Braunschweiger Heerstraße	Cebus	§42	06:00-19:45	06:00-19:45	06:30-19:45	12:00-19:15	30/28	30/28	30/21	60/8	
14	Braunschweiger Heerstraße - Blumlage - Schlossplatz	Cebus	§42	05:45-20:00	05:45-20:00	06:45-20:00	12:15-19:30	30/29	30/29	30-60/21	60/8	
	Regionallinien											
100	Celle - Klein Hehlen - Groß Hehlen - Bergen	Cebus	§42	06:15-22:00	06:15-22:00	10:15-19:00	14:15-19:00	60/14	60/14	120/5	-/3	
100	Bergen - Groß Hehlen - Klein Hehlen - Celle	Cebus	§42	04:00-19:45	04:00-19:45	09:00-17:45	13:00-17:45	60/16	60/14	120/5	-/3	
110	Winsen/Aller - Belsen - Bergen	Cebus	§42	05:00-19:30	05:00-19:30	09:00-18:30	13:00-17:30	~60/16	~60/11	180/4	-/2	
110	Bergen - Belsen - Winsen/Aller	Cebus	§42	06:15-21:45	07:15-21:45	11:15-20:45	15:15-19:45	~60/19	~60/11	180/4	-/2	
120	Altensalzkoth - Sülze - Hassel - Bergen	Cebus	§42	06:30-19:00	07:30-19:00	07:30-20:00	-	~120/6	~120/5	180/5	-	
120	Bergen - Hassel - Sülze - Altensalzkoth	Cebus	§42	07:00-18:30	07:00-14:30	07:00-19:30	-	~120/9	~120/6	180/5	-	
130	Salzmoor - Huxahl - Bollersen - Bergen	Cebus	§42	08:30-18:00	08:30-18:00	08:30-18:00	-	~120/5	~120/5	180/4	-	
130	Bergen - Bollersen - Huxahl - Salzmoor	Cebus	§42	07:00-17:30	08:00-17:30	08:00-17:30	-	~120/9	~120/5	180/4	-	
160	Becklingen - Bleckmar - Nindorf - Bergen	Cebus	§42	06:00-19:00	07:30-20:00	07:30-20:00	-	-/12	-/8	180/5	-	
160	Bergen - Nindorf - Bleckmar - Becklingen	Cebus	§42	06:00-20:15	07:00-20:15	07:00-19:30	-	-/15	-/9	180/5	-	
200	Celle - Altensalzkoth - Hermannsburg	Cebus	§42	06:45-22:15	07:30-22:15	09:30-18:19	15:00-19:45	30-120/13	60-120/9	-/3	-/2	
200	Hermannsburg - Altensalzkoth - Celle	Cebus	§42	04:45-17:30	04:45-17:30	08:45-16:30	13:45-17:30	60-120/ 14	120 /9	-/3	-/2	
210	Bergen - Hermannsburg	Cebus	§42	05:30-19:45	05:30-19:45	09:30-18:45	13:30-17:45	60/ 17	60-120/8	180/4	-/2	
210	Hermannsburg - Bergen	Cebus	§42	06:30-21:00	06:45-21:00	10:45-20:00	14:45-19:00	30-120/17	120/8	180/4	-/2	
220	Faßberg - Müden/Örtze - Hermannsburg	Cebus	§42	04:30-18:45	04:30-18:45	08:30-15:45	13:30-16:45	30-120/ 20	120/8	-/3	-/2	
220	Hermannsburg - Müden/Örtze - Faßberg	Cebus	§42	07:15-22:45	08:15-22:30	10:15-18:45	15:45-19:45	-/22	-/9	-/3	-/2	
230	Baven - Barmbostel - Hermannsburg	Cebus	§42	06:30-18:45	06:30-18:45	08:30-19:15	-	120/9	120/8	-/4	-	
230	Hermannsburg - Barmbostel - Baven	Cebus	§42	08:15-16:30	08:15-16:30	08:15-19:00	-	-/11	-/5	-/4	-	
260	Unterlüß - Hermannsburg	Cebus	§42	07:00-20:45	06:30-20:45	10:30-19:45	14:30-18:45	- /9	-/4	180/4	-/2	x
260	Hermannsburg - Unterlüß	Cebus	§42	06:00-20:15	06:45-20:15	10:00-19:15	14:00-18:15	-/10	-/6	180/4	-/2	x
261	Faßberg - Unterlüß	Cebus	§42	06:00-18:15	06:00-18:15	10:00-19:15	14:00-22:15	-/9	-/7	180/4	-/4	x
261	Unterlüß - Faßberg	Cebus	§42	06:30-19:00	06:30-19:00	10:30-20:00	14:30-23:00	-/11	-/5	180/4	-/4	x

Linie	Verlauf	Betreiber/ Konzess.	Genehmigung nach PBefG	Bedienungszeiten				Takt (min) / Bedienungshäufigkeit				Anteil Bürgerbus
				Mo - Fr Schule	Mo - Fr Ferien	Sa	So/Feiertag	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So/Feiertg	
300	Celle - Altenhagen - Burghorn - Eschede	Cebus	§42	07:00-17:45	07:00-17:45	-	-	-/10	-/6	-/-	-/-	
300	Eschede - Burghorn - Altenhagen - Celle	Cebus	§42	06:45-18:00	07:00-18:00	-	-	-/12	-/7	-/-	-/-	
310	Lachendorf - Marwede - Höfer - Eschede	Cebus	§42	06:15-19:30	06:30-19:30	08:45-19:30	-	-/19	-/12	120/6	-/-	
310	Eschede - Höfer - Marwede - Lachendorf	Cebus	§42	06:45-19:45	08:30-19:45	09:30-19:45	-	-/22	-/12	120/6	-/-	
400	Celle - Lachendorf	Cebus	§42	07:30-20:00	07:30-20:00	10:30-19:00	14:30-18:30	60/14	60/15	120/6	-/3	
400	Lachendorf - Celle	Cebus	§42	06:00-19:30	06:00-19:30	07:00-17:30	13:00-17:32	60/15	60/16	120/5	-/3	
460	Steinhorst - Eldingen - Lachendorf	Cebus	§42	05:30-19:00	05:30-19:00	06:30-17:00	12:00-17:00	-/18	-/10	-/5	-/2	
460	Lachendorf - Eldingen - Steinhorst	Cebus	§42	07:30-20:30	08:00-20:30	11:00-19:30	15:00-20:00	-/18	-/10	-/4	-/2	
470	Ummern - Hohne - Ahnsbeck - Lachendorf	Cebus	§42	05:30-18:00	05:30-18:00	06:30-17:00	12:30-17:00	-/11	-/8	-/4	-/2	
470	Lachendorf - Ahnsbeck - Hohne - Ummern	Cebus	§42	07:45-19:30	09:00-18:30	11:00-19:30	15:00-19:30	60/14	60/8	-/4	-/2	
500	Celle - Altencelle - Wienhausen	Cebus	§42	06:15-19:45	06:15-19:45	09:00-17:00	15:00-19:00	60/14	60/14	120/5	-/3	
500	Wienhausen - Altencelle - Celle	Cebus	§42	06:45-2015	06:45-2015	09:30-17:45	14:30-18:45	60/15	60/14	120/5	-/3	
510	Wiedenrode - Langlingen - Wienhausen - Eicklingen	Cebus	§42	05:45-16:15	05:45-15:15	08:15-14:45	14:15-18:45	30-120/13	-/4	-/3	-/3	
510	Eicklingen - Wienhausen - Langlingen - Wiedenrode	Cebus	§42	07:15-18:15	10:15-18:45	13:45-18:15	14:45-19:15	45-180/24	-/4	-/3	-/3	
600	Celle - Adelheidsdorf - Wathlingen - Eicklingen	Cebus	§42	04:30-19:45	04:30-19:45	06:15-19:45	12:30-17:15	30/39	30/28	30-60/19	- /3	
600	Eicklingen - -Wathlingen - Adelheidsdorf - Celle	Cebus	§42	05:15-22:00	05:15-22:00	05:45-19:15	13:15-18:00	30-60/41	30-60/30	30-60/19	-/3	
610	Neuschepelse - Langlingen - Bröckel - Eicklingen	Cebus	§42	07:00-17:30	06:00-15:30	08:00-14:30	12:00-14:30	-/9	-/4	-/3	-/2	
610	Eicklingen - Bröckel - Langlingen - Neuschepelse	Cebus	§42	06:20-18:15	11:00-18:30	12:00-18:30	16:00-18:30	-/9	-/4	-/3	-/2	
700	Celle - Dasselsbruch - Großmoor - Adelheidsdorf	Cebus	§42	07:00-19:45	07:15-19:45	08:00-17:45	13:30-18:45	30-60/17	30-60/14	120/6	-/3	
700	Adelsheidsdorf - Großmoor - Dasselsbruch - Celle	Cebus	§42	06:45-19:30	06:45-19:30	07:45-17:30	13:15-20:00	30-60/14	30-60/14	120/6	90/6	
800	Celle - Hambühren - Ovelgönne - Wietze	Cebus	§42	04:00-20:15	04:00-20:15	07:00-19:15	13:00-17:45	30/39	30/30	30-60/18	-/3	
800	Wietze - Ovelgönne - Hambühren - Celle	Cebus	§42	06:00-22:45	06:00-22:45	07:30-20:00	14:00-18:45	30/34	30/28	30-60/18	-/3	
810	Wietze - Wieckenberg - Jeversen	Cebus	§42	06:30-20:00	06:30-20:00	08:45-19:00	-	120/14	120/8	-/4	-	
810	Jeversen - Wieckenberg - Wietze	Cebus	§42	06:45-19:00	06:45-19:00	09:00-19:00	-	120/12	120/7	-/4	-	
820	Wietze - Hornbostel - Winsen/Aller	Cebus	§42	04:45-19:00	04:45-19:00	08:45-18:00	12:45-17:00	120/14	120/9	180/4	-/2	
820	Winsen/Aller - Hornbostel - Wietze	Cebus	§42	07:30-21:45	07:45-21:45	11:45-21:00	15:45-20:00	120/17	120/8	180/4	-/2	
900	Celle - Klein Hehlen - Boye - Winsen/Aller	Cebus	§42	06:15-18:45	06:15-18:45	09:15-17:45	14:15-18:45	60/19	60/18	120/6	-/3	
900	Winsen/Aller - Boye - Klein Hehlen - Celle	Cebus	§42	07:15-20:00	07:15-20:00	10:15-19:30	15:15-20:00	60/17	60/18	120/6	-/3	
910	Winsen/Aller - Oldau - Ovelgönne	Cebus	§42	07:00-19:15	07:00-19:15	09:00-17:15	-	-/16	-/7	-/4	-	
910	Ovelgönne - Oldau - Winsen/Aller	Cebus	§42	06:00-19:45	06:00-19:45	09:15-17:30	-	-/15	-/6	-/4	-	
960	Thören - Meißendorf - Winsen/Aller	Cebus	§42	06:45-17:00	06:45-17:00	08:50-17:00	13:50-20:30	~120/11	~120/8	-/5	-/5	
960	Winsen/Aller - Meißendorf - Thören	Cebus	§42	06:30-19:15	08:00-19:15	11:00-19:45	13:30-20:15	-/16	-/8	~120/5	-/5	
	Freigestellter Schülerlinienverkehr											
880	Hambühren - Wietze/Thören - Schwarmstedt	Cebus	FVO	06:45-07:45	-	-	-	-/2	-	-	-	
880	Schwamrstedt - Wietze/Thören - Hambühren	Cebus	FVO	13:30-16:45	-	-	-	-/3	-	-	-	
	Anrufsammeltaxi											
AST Celle	Stadtgebiet Celle	Cebus	AST	~20:15-24:15	~20:15-24:15	~20:15-24:15	~08:30-24:15					
AST Wietze	Wietze - Hambühren - Celle	Cebus	AST	~19:15-22:30	~19:15-22:30	~19:15-02:15	~21:45-22:30					

Linie	Verlauf	Betreiber/ Konzess.	Genehmigung nach PBefG	Bedienungszeiten				Takt (min) / Bedienungshäufigkeit				Anteil Bürgerbus
				Mo - Fr Schule	Mo - Fr Ferien	Sa	So/Feiertag	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So/Feiertg	
	Bürgerbus											
101	Bürgerbus Bergen		BB									
Bergen 1	Bergen-Bollersen-Katensen-Sülze-Eversen-Waldhof-Bergen	eV/Cebus	BB	08:00-11:45 / 11:00-14:30*	08:00-11:45 / 11:00-14:30*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 2	Bergen-Salzmoor-Hünenburg-Diesten-Sülze-Bergen	eV/Cebus	BB	12:45-15:30 / 07:30-09:44*	12:45-15:30 / 07:30-09:44*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 3	Bergen-Belsen-Bergen	eV/Cebus	BB	07:30-10:00 / 11:45-15:30*	07:30-10:00 / 11:45-15:30*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 4	Bergen-Lohheide-Bergen	eV/Cebus	BB	10:15-12:53 / 12:30-16:00*	10:15-12:53 / 12:30-16:00*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 5	Bergen-Wohlde-Dohnsen-Siddernhausen-Bergen	eV/Cebus	BB	13:30-16:00 / 08:00-10:45*	13:30-16:00 / 08:00-10:45*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 6	Bergen-Bleckmar-Hoope-Wardböhmen-Becklingen-Bergen	eV/Cebus	BB	08:45-12:15 / 13:00-16:30*	08:45-12:15 / 13:00-16:30*	-	-	-/2*	-/2*	-	-	
Bergen 7	Wietzendorf-Bergen	eV/Cebus	BB	08:00-14:30**	08:00-14:30**	08:00-11:30	-	-/3**	-/3**	-/2	-	
Bergen 7	Bergen	eV/Cebus	BB	09:15-12:30**	09:15-12:30**	09:15-12:30	-	-/3**	-/3**	-/2	-	
Bergen 7	Bergen-Wietzendorf	eV/Cebus	BB	10:30-17:00**	10:30-17:00**	10:30-14:00	-	-/3**	-/3**	-/2	-	
201	Bürgerbus Südheide		BB									
Südheide 1	Hermannsburg-Barmbostel-Bonstorf-Hetendorf	eV/Cebus	BB	09:00-18:30	09:00-18:30	-	-	-/4	-/4	-	-	
Südheide 3	Hermannsburg-Unterlüß (260)	eV/Cebus	BB	08:00-17:15	08:00-17:15	-	-	-/5	-/5	-	-	
Südheide 3	Unterlüß-Hermannsburg(260)	eV/Cebus	BB	08:30-17:45	08:30-17:45	-	-	-/5	-/5	-	-	
Südheide 4	Unterlüß (Ortsrundfahrt)	eV/Cebus	BB	08:15-17:30	08:15-17:30	-	-	-/5	-/5	-	-	
Südheide 5	Hermannsburg-Weesen	eV/Cebus	BB	09:45-18:45	09:45-18:45	-	-	-/4	-/4	-	-	
202	Bürgerbus Faßberg		BB									
Faßberg 0	Faßberg-Müden	eV/Cebus	BB	08:15-18:15	08:15-18:15	-	-	120/6	120/6	-	-	
Faßberg 0	Müden-Faßberg	eV/Cebus	BB	08:30-18:30	08:30-18:30	-	-	120/6	120/6	-	-	
Faßberg 1	Faßberg-Unterlüß	eV/Cebus	BB	09:00-17:15	09:00-17:15	-	-	-/2	-/2	-	-	
Faßberg 1	Unterlüß-Faßberg	eV/Cebus	BB	09:30-18:00	09:30-18:00	-	-	-/2	-/2	-	-	
Faßberg 2	Faßberg-Munster	eV/Cebus	BB	11:00-15:30	11:00-15:30	-	-	-/3	-/3	-	-	
Faßberg 2	Munster-Faßberg	eV/Cebus	BB	11:30-16:00	11:30-16:00	-	-	-/3	-/3	-	-	
301	Bürgerbus Eschede		BB									
Eschede 2	Eschede-Habighorst-Höfer-Beedenbostel-Lachendorf	eV/Cebus	BB	07:15-15:30	07:15-15:30	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 2	Lachendorf-Beedenbostel-Höfer-Habighorst-Eschede	eV/Cebus	BB	08:00-16:30	08:00-16:30	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 2a	Eschede-Habighorst-Höfer-Beedenbostel-Lachendorf	eV/Cebus	BB	09:45-13:15	09:45-13:15	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 2a	Lachendorf-Beedenbostel-Höfer-Habighorst-Eschede	eV/Cebus	BB	10:15-13:45	10:15-13:45	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 4	Eschede-Garßen-Gockenholz-Lachendorf-Beedenbostel-Höfer-Habighorst-Eschede	eV/Cebus	BB	08:30-09:45	08:30-09:45	-	-	-/1	-/1	-	-	
Eschede 4a	Eschede-Garßen	eV/Cebus	BB	11:45-16:45	11:45-16:45	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 4a	Garßen-Eschede	eV/Cebus	BB	12:15-17:00	12:15-17:00	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 5	Eschede-Habighorst-Höfer-Aschenberg	eV/Cebus	BB	10:45-14:30	10:45-14:30	-	-	-/2	-/2	-	-	
Eschede 5	Höfer-Habighorst-Eschede	eV/Cebus	BB	11:15-14:45	11:15-14:45	-	-	-/2	-/2	-	-	
601	Bürgerbus Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Wienhausen)		BB									
Flotwedel 1	Wienhausen-Oppershausen-Nordburg-Langlingen	eV/Cebus	BB	08:15-16:15	08:15-16:15	-	-	-/8	-/8	-	-	
Flotwedel 1	Langlingen-Nordburg-Schwachhausen-Offensen-Wienhausen	eV/Cebus	BB	06:45-12:15	06:45-12:15	-	-	-/3	-/3	-	-	
602	Bürgerbus Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Eicklingen/Lachendorf		BB									
Flotwedel 2	Langlingen-Hohnebostel-Wiedenrode-Eicklingen-Oppershausen-Wienhausen	eV/Cebus	BB	07:30-16:15	07:30-16:15	-	-	-/9	-/9	-	-	

Linie	Verlauf	Betreiber/ Konzess.	Genehmigung nach PBefG	Bedienungszeiten				Takt (min) / Bedienungshäufigkeit				Anteil Bürgerbus
				Mo - Fr Schule	Mo - Fr Ferien	Sa	So/Feiertag	Mo-Fr Schule	Mo-Fr Ferien	Sa	So/Feiertg	
Flotwedel 2	Wienhausen-Eicklingen-Bröckel-Hohnebostel-Langlingen	eV/Cebus	BB	07:00-07:30	07:00-07:30	-	-	-/1	-/1	-	-	
801	Bürgerbus Wietze		BB									
Wietze 1	Wietze-Hornbostel	eV/Cebus	BB	08:15-17:30	08:15-17:30	-	-	-/4	-/4	-	-	
Wietze 2	Wietze	eV/Cebus	BB	10:00-18:00	10:00-18:00	-	-	-/4	-/4	-	-	
Wietze 3	Wietze-Schwarmstedt	eV/Cebus	BB	08:45-19:00	08:45-19:00	-	-	-/4	-/4	-	-	
802	Bürgerbus Hambühren	eingestellt	BB	-	-	-	-	-	-	-	-	
901	Bürgerbus Winsen		BB									
Winsen 1	Winsen-Wolthausen-Stedden	eV/Cebus	BB	ohne	ohne	-	-	ohne	ohne	-	-	
Winsen 2	Winsen-Walle	eV/Cebus	BB	08:30-17:15	08:30-17:15	-	-	-/4	-/4	-	-	
Winsen 3	Winsen-Meissendorf	eV/Cebus	BB	10:00-18:30	10:00-18:30	-	-	-/4	-/4	-	-	
Winsen 4	Winsen-Süd/Westohe-Bennetze-Thören	eV/Cebus	BB	09:15-18:00	09:15-18:00	-	-	-/4	-/4	-	-	
	Regionallinien kreisfremder Betreiber											
650	Schwarmstedt - Jeversen	VNN/VH	§42	06:45-17:45	-	-	-	-/10	-	-	-	
650	Jeversen - Schwarmstedt	VNN/VH	§42	06:45-16:45	-	-	-	-/8	-	-	-	
927	Wathlingen - Ehlershausen	Regiobus	§42	05:45-17:45	-	-	-	-/4	-	-	-	
927	Ehlershausen - Wathlingen	Regiobus	§42	06:15-18:00	-	-	-	-/4	-	-	-	
	SPNV Linien											
RE2/RE3	Hamburg - Uelzen - Celle - Hannover	metronom	SPNV	05:45-25:45	05:45-25:45	05:45-25:45	07:40-25:45	60/20	60/20	60/20	60/19	
RE2/RE3	Hannover - Celle - Uelzen - Hamburg	metronom	SPNV	04:15-24:15	04:15-24:15	04:15-24:15	05:15-24:15	60/20	60/20	60/20	60/19	
S6/7	Celle - Hannover	DB	SPNV	04:15-24:00	04:15-24:00	01:15-24:00	01:15-24:00	60/37	60/37	60/39	60/38	
S6/7	Hannover - Celle	DB	SPNV	05:00-24:45	05:00-24:45	01:00-24:45	01:00-24:45	60/37	60/37	60/40	60/39	

~ circa
* Fahrten verkehren Montag, Mittwoch, Freitag
** Fahrten verkehren Donnerstag

Name	Samt-/Einheitsgemeinde	GSN-Gem.	Gemeinde	Einwohner	Klasse	Kategorie
Becklingen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	452	2	200-499
Belsen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	392	2	200-499
Bergen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	4.613	5	3000-5999
Bleckmar*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	686	3	500-999
Bollersen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	205	2	200-499
Diesten*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	422	2	200-499
Dohnsen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	236	2	200-499
Eversen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	1.688	4	1000-2999
Hagen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	173	1	100-199
Hassel*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	257	2	200-499
Katensen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	82	0	<100
Nindorf*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	267	2	200-499
Offen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	936	3	500-999
Salzmoor*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	103	1	100-199
Siddernhausen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	51	0	<100
Sülze*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	1.274	4	1000-2999
Waldhof*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	686	3	500-999
Wardböhmen*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	415	2	200-499
Wohlde*	Bergen, Stadt	3351004	Bergen	625	3	500-999
Aschauteiche	Eschede	3351025	Eschede	12	0	<100
Aschenberg	Eschede	3351025	Eschede	68	0	<100
Burghorn	Eschede	3351025	Eschede	37	0	<100
Dalle	Eschede	3351025	Eschede	144	1	100-199
Endeholz	Eschede	3351025	Eschede	216	2	200-499
Eschede	Eschede	3351025	Eschede	3.875	5	3000-5999
Habighorst	Eschede	3351025	Eschede	373	2	200-499
Habighorster Höhe	Eschede	3351025	Eschede	372	2	200-499
Heeseloh	Eschede	3351025	Eschede	15	0	<100
Höfer	Eschede	3351025	Eschede	974	3	500-999
Kragen	Eschede	3351025	Eschede	45	0	<100
Lohe	Eschede	3351025	Eschede	31	0	<100
Marinesiedlung	Eschede	3351025	Eschede	114	1	100-199
Marwede	Eschede	3351025	Eschede	151	1	100-199
Ohe	Eschede	3351025	Eschede	46	0	<100
Queloh	Eschede	3351025	Eschede	9	0	<100
Rebberlah	Eschede	3351025	Eschede	54	0	<100
Scharnhorst	Eschede	3351025	Eschede	696	3	500-999
Schelploh	Eschede	3351025	Eschede	22	0	<100
Starkshorn	Eschede	3351025	Eschede	9	0	<100
Weyhausen	Eschede	3351025	Eschede	83	0	<100
Wildeck	Eschede	3351025	Eschede	5	0	<100
Faßberg	Faßberg	3351010	Faßberg	3.650	5	3000-5999
Müden	Faßberg	3351010	Faßberg	2.061	4	1000-2999
Poitzen	Faßberg	3351010	Faßberg	315	2	200-499
Schmarbeck	Faßberg	3351010	Faßberg	110	1	100-199
Bröckel*	Flotwedel	3351005	Bröckel	1.782	4	1000-2999
Groß-Eicklingen*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	960	3	500-999
Klein-Eicklingen*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	1.822	4	1000-2999

Name	Samt-/Einheitsgemeinde	GSN-Gem.	Gemeinde	Einwohner	Klasse	Kategorie
Neu-Schepelse*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	101	1	100-199
Paulmannshavekost*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	51	0	<100
Sandlingen*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	253	2	200-499
Schepelse*	Flotwedel	3351007	Eicklingen	101	1	100-199
Fernhavekost*	Flotwedel	3351017	Langlingen	50	0	<100
Hohnebostel*	Flotwedel	3351017	Langlingen	371	2	200-499
Langlingen*	Flotwedel	3351017	Langlingen	1.141	4	1000-2999
Neuhaus*	Flotwedel	3351017	Langlingen	198	1	100-199
Nienhof*	Flotwedel	3351017	Langlingen	347	2	200-499
Wiedenrode*	Flotwedel	3351017	Langlingen	188	1	100-199
Bockelskamp*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	678	3	500-999
Flackenhorst*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	70	0	<100
Nordburg*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	150	1	100-199
Offensen*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	399	2	200-499
Oppershausen*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	944	3	500-999
Schwachhausen*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	199	1	100-199
Wienhausen*	Flotwedel	3351022	Wienhausen	1.735	4	1000-2999
Lohheide	gemeindefreies Gebiet	3351501	Lohheide, gfG	769	3	500-999
Hambühren I	Hambühren	3351012	Hambühren	546	3	500-999
Hambühren II	Hambühren	3351012	Hambühren	5.301	5	3000-5999
Oldau	Hambühren	3351012	Hambühren	1.271	4	1000-2999
Ovelgönne	Hambühren	3351012	Hambühren	3.293	5	3000-5999
Ahnsbeck	Lachendorf	3351002	Ahnsbeck	1.642	4	1000-2999
Beedenbostel	Lachendorf	3351003	Beedenbostel	1.048	4	1000-2999
Bargfeld	Lachendorf	3351008	Eldingen	133	1	100-199
Eldingen	Lachendorf	3351008	Eldingen	868	3	500-999
Grebshorn	Lachendorf	3351008	Eldingen	156	1	100-199
Heese	Lachendorf	3351008	Eldingen	44	0	<100
Hohnhorst	Lachendorf	3351008	Eldingen	220	2	200-499
Luttern	Lachendorf	3351008	Eldingen	63	0	<100
Metzingen	Lachendorf	3351008	Eldingen	270	2	200-499
Wohlenrode	Lachendorf	3351008	Eldingen	291	2	200-499
Ziegelei*	Lachendorf	3351008	Eldingen	65	0	<100
Helmerkamp	Lachendorf	3351015	Hohne	217	2	200-499
Hohne	Lachendorf	3351015	Hohne	1.134	4	1000-2999
Spechtshorn	Lachendorf	3351015	Hohne	308	2	200-499
Bunkenburg	Lachendorf	3351016	Lachendorf	296	2	200-499
Gockenholz	Lachendorf	3351016	Lachendorf	399	2	200-499
Jarnsen	Lachendorf	3351016	Lachendorf	153	1	100-199
Lachendorf	Lachendorf	3351016	Lachendorf	5.426	5	3000-5999
Altencelle	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	4.804	5	3000-5999
Altenhagen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	856	3	500-999
Blumlage/Altstadt	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	8.374	6	ab 6.000
Bostel	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	602	3	500-999
Boye	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	841	3	500-999
Garßen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	2.725	4	1000-2999
Groß Hehlen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	2.846	4	1000-2999
Hehlentor	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	7.746	6	ab 6.000

Name	Samt-/Einheitsgemeinde	GSN-Gem.	Gemeinde	Einwohner	Klasse	Kategorie
Hustedt	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	558	3	500-999
Klein Hehlen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	5.795	5	3000-5999
Lachtehausen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	642	3	500-999
Neuenhäusen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	7.951	6	ab 6.000
Neustadt/Heese	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	10.728	6	ab 6.000
Scheuen	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	1.047	4	1000-2999
Vorwerk	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	3.185	5	3000-5999
Westercelle	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	6.936	6	ab 6.000
Wietzenbruch	Stadt Celle	3351006	Stadt Celle	4.837	5	3000-5999
Barmbostel*	Südheide	3351026	Südheide	150	1	100-199
Baven	Südheide	3351026	Südheide	1.504	4	1000-2999
Beckedorf	Südheide	3351026	Südheide	583	3	500-999
Bonstorf*	Südheide	3351026	Südheide	172	1	100-199
Hermannsburg	Südheide	3351026	Südheide	4.373	5	3000-5999
Hetendorf*	Südheide	3351026	Südheide	150	1	100-199
Lutterloh	Südheide	3351026	Südheide	204	2	200-499
Oldendorf	Südheide	3351026	Südheide	582	3	500-999
Unterlüß	Südheide	3351026	Südheide	3.390	5	3000-5999
Weesen	Südheide	3351026	Südheide	494	2	200-499
Adelheidsdorf	Wathlingen	3351001	Adelheidsdorf	1.271	4	1000-2999
Dasselsbruch	Wathlingen	3351001	Adelheidsdorf	178	1	100-199
Großmoor	Wathlingen	3351001	Adelheidsdorf	1.193	4	1000-2999
Nienhagen	Wathlingen	3351018	Nienhagen	5.655	5	3000-5999
Nienhorst	Wathlingen	3351018	Nienhagen	512	3	500-999
Papenhorst	Wathlingen	3351018	Nienhagen	552	3	500-999
Wathlingen	Wathlingen	3351021	Wathlingen	6.237	6	ab 6.000
Hornbostel	Wietze	3351023	Wietze	1.463	4	1000-2999
Jeversen	Wietze	3351023	Wietze	710	3	500-999
Wieckenberg	Wietze	3351023	Wietze	1.074	4	1000-2999
Wietze	Wietze	3351023	Wietze	5.158	5	3000-5999
Bannetze	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	354	2	200-499
Meißendorf	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	1.636	4	1000-2999
Stedden	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	294	2	200-499
Südwinsen	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	2.121	4	1000-2999
Thören	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	707	3	500-999
Walle	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	641	3	500-999
Winsen (Aller)	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	7.001	6	ab 6.000
Wolthausen	Winsen (Aller)	3351024	Winsen (Aller)	573	3	500-999

Quelle: Gemeinden Kreis Celle, 2017

* Einwohnerzahlen aus den Werten der zugehörigen Gemeinde interpoliert

Siedlungseinheit Name	Kategorie Einwohner	Vorgabe Fahrtenpaare	Ist-Fahrtenpaare Schule	Ist-Fahrtenpaare Ferien	Nichteinhaltung Schule	Nichteinhaltung Ferien	relevante Linien
Adelheidsdorf	1000-2999	4	86	82	-	-	1543, 600, 700
Ahnsbeck	1000-2999	4	15	13	-	-	470
Altencelle	3000-5999	8	69	68	-	-	5, 500
Altenhagen	500-999	3	89	75	-	-	4, 300, 400
Bannetze	200-499	2	10	6	-	-	960, 880, BB901
Bargfeld	100-199	1	4	0	-	RZ	460
Barmbostel	100-199	1	10	11	-	-	230
Baven	1000-2999	4	34	28	-	-	220, 230, BB201
Beckedorf	500-999	3	23	12	-	-	200, 210, 230
Becklingen	200-499	2	10	8	-	-	160, BB101
Beedenbostel	1000-2999	4	21	20	-	-	310, 460, BB301
Belsen	200-499	2	19	17	-	-	110, BB101
Bleckmar	500-999	3	11	11	-	-	160, BB101
Blumlage/Altstadt	ab 6000	12	122	125	-	-	5, 14, 500, 700
Bockelskamp	500-999	3	29	26	-	-	500, 510
Bollersen	200-499	2	32	27	-	-	100, 120, 130, BB101
Bonstorf	100-199	1	10	11	-	-	230
Bostel	500-999	3	66	61	-	-	4, 300
Boye	500-999	3	36	34	-	-	9, 900
Bröckel	1000-2999	4	21	17	-	-	610, BB602
Bunkenburg	200-499	2	6	4	-	-	460
Dalle	100-199	1	0	0	FP	FP	
Dasselsbruch	100-199	1	9	8	-	-	1543, 700
Diesten	200-499	2	18	16	-	-	130, 200, BB101
Dohnsen	200-499	2	24	12	-	-	210
Eldingen	500-999	3	8	7	-	-	460
Endeholz	200-499	2	8	8	-	-	310
Eversen	1000-2999	4	17	16	-	-	120, 200, BB101
Garßen	1000-2999	4	70	59	-	-	3, 4, 300, 400, BB301
Gockenholz	200-499	2	2	4	-	-	310, 460
Grebshorn	100-199	1	4	3	-	-	460
Groß Hehlen	1000-2999	4	48	50	-	-	2, 100, 200
Groß-Eicklingen	500-999	3	5	0	-	FP	1543, 510, BB602
Großmoor	1000-2999	4	7	9	-	-	1543, 700
Habighorst	200-499	2	38	29	-	-	310, BB301
Habighorster Höhe	200-499	2	36	27	-	-	310, BB301
Hagen	100-199	1	7	7	-	-	160, BB101
Hambühren I	500-999	3	60	56	-	-	800, 880
Hambühren II	3000-5999	8	46	43	-	-	800, BB802
Hassel	200-499	2	28	22	-	-	100, 110, 120
Hehlentor	ab 6000	12	147	154	-	-	3, 4, 300, 400
Helmerkamp	200-499	2	14	13	-	-	470
Hetendorf	100-199	1	10	10	-	-	230
Höfer	500-999	3	34	26	-	-	310, BB301
Hohne	1000-2999	4	12	13	-	-	470
Hohnebostel	200-499	2	12	5	-	-	1543, 510, 610, BB602
Hohnhorst	200-499	2	10	10	-	-	460
Hornbostel	1000-2999	4	27	21	-	-	820, 880, BB801
Hustedt	500-999	3	25	23	-	-	2, 200
Jarnsen	100-199	1	11	14	-	-	460
Jeversen	500-999	3	16	10	-	-	650, 810, 880
Klein Hehlen	3000-5999	8	165	168	-	-	9, 100, 900
Klein-Eicklingen	1000-2999	4	48	43	-	-	1543, 510, 600

Siedlungseinheit	Kategorie	Vorgabe	Ist-Fahrtenpaare		Nichteinhaltung		
Name	Einwohner	Fahrtenpaare	Schule	Ferien	Schule	Ferien	relevante Linien
Lachtehausen	500-999	3	103	119	-	-	4, 400
Langlingen	1000-2999	4	15	7	-	-	1543, 510, 610, BB601, BB602
Lohheide	500-999	3	6	3	-	-	110
Lutterloh	200-499	2	60	44	-	-	260, BB201
Marinesiedlung	100-199	1	0	0	FP	FP	
Marwede	100-199	1	8	8	-	-	310
Meißendorf	1000-2999	4	5	6	-	-	960
Metzingen	200-499	2	6	4	-	-	460
Müden	1000-2999	4	20	13	-	-	220, BB202
Neuenhäusen	ab 6000	12	223	225	-	-	5,7,13,100,500,600,700,800,900,RE2,S67
Neuhaus	100-199	1	9	4	-	-	1543, 510, BB601
Neu-Schepelse	100-199	1	13	9	-	-	610
Neustadt/Heese	ab 6000	12	203	207	-	-	9,12,13,100,300,500,600,700,800,900,RE2 S67
Nienhof	200-499	2	8	5	-	-	1543, 510, BB601
Nienhorst	500-999	3	21	20	-	-	1543, 700, 927
Nindorf	200-499	2	8	7	-	-	160, BB101
Nordburg	100-199	1	14	5	-	-	1543, 510, BB601
Offen	500-999	3	29	22	-	-	100, 120
Offensen	200-499	2	15	4	-	-	1543, 510, BB601
Oldau	1000-2999	4	24	13	-	-	910, 880, BB802
Oldendorf	500-999	3	8	5	-	-	200
Oppershausen	500-999	3	12	2	-	RZ	1543, 510, BB601, BB602
Övelgönne	3000-5999	8	51	45	-	-	800, 910, 880, BB802
Papenhorst	500-999	3	81	79	-	-	1543, 600, 927
Poitzen	200-499	2	15	6	-	-	220
Salzmoor	100-199	1	4	4	-	-	130, BB101
Sandlingen	200-499	2	17	15	-	-	510, 610, BB602
Scharnhorst	500-999	3	6	2	-	RZ	310
Schepelse	100-199	1	19	17	-	-	610, BB602
Scheuen	1000-2999	4	26	23	-	-	2, 200
Schmarbeck	100-199	1	23	20	-	-	261, BB202
Schwachhausen	100-199	1	14	5	-	-	1543, 510, BB601
Spechtshorn	200-499	2	9	7	-	-	470
Stedden	200-499	2	7	4	-	-	900
Südwinsen	1000-2999	4	38	27	-	-	820, 910, 880
Sülze	1000-2999	4	17	17	-	-	120, 130, 200, BB101
Thören	500-999	3	11	3	-	-	650, 960, 880, BB901
Vorwerk	3000-5999	8	52	54	-	-	3
Waldhof	500-999	3	6	4	-	-	120, BB101
Walle	500-999	3	14	13	-	-	110
Wardböhmen	200-499	2	11	8	-	-	160, BB101
Weesen	200-499	2	1	1	FP	FP	230, BB201
Westercelle	ab 6000	12	127	136	-	-	11, 600, 700
Wieckenberg	1000-2999	4	65	60	-	-	800, 810, 880, BB801
Wiedenrode	100-199	1	18	14	-	-	510, 610, BB602
Wietzenbruch	3000-5999	8	50	50	-	-	13
Wohlde	500-999	3	25	12	-	-	210, BB101
Wohlenrode	200-499	2	10	10	-	-	460
Wolthausen	500-999	3	35	33	-	-	100

Siedlungseinheit	Kategorie	Vorgabe	Fahrtenpaare		Nichteinhaltung		
Name	Einwohner	Fahrtenpaare	Schule	Ferien	Schule	Ferien	relevante Linien
Adelheidsdorf	1000-2999	4	43	39	-	-	1543, 600, 700
Ahnsbeck	1000-2999	4	5	6	-	-	470
Altencelle	3000-5999	8	44	44	-	-	5, 500
Altenhagen	500-999	3	47	38	-	-	4, 300, 400
Bannetze	200-499	2	3	2	-	-	960, 880, BB901
Bargfeld	100-199	1	0	0	RZ	RZ	460
Barmbostel	100-199	1	5	6	-	-	230
Baven	1000-2999	4	8	11	-	-	220, 230, BB201
Beckedorf	500-999	3	3	0	-	RZ	200, 210, 230
Becklingen	200-499	2	5	6	-	-	160, BB101
Beedenbostel	1000-2999	4	10	8	-	-	310, 460, BB301
Belsen	200-499	2	5	3	-	-	110, BB101
Bergen	3000-5999	8	15	12	-	-	100, 110, 120, 130, 210, BB101
Bleckmar	500-999	3	6	6	-	-	160, BB101
Blumlage/Altstadt	ab 6000	12	55	54	-	-	5, 14, 500, 700
Bockelskamp	500-999	3	13	12	-	-	500, 510
Bollersen	200-499	2	24	23	-	-	100, 120, 130, BB101
Bonstorf	100-199	1	2	4	-	-	230
Bostel	500-999	3	54	49	-	-	4, 300
Boye	500-999	3	33	34	-	-	9, 900
Bröckel	1000-2999	4	6	6	-	-	610, BB602
Bunkenburg	200-499	2	3	2	-	-	460
Dalle	100-199	1	0	0	FP	FP	
Dasselsbruch	100-199	1	4	5	-	-	1543, 700
Diesten	200-499	2	7	7	-	-	130, 200, BB101
Dohnsen	200-499	2	3	0	-	RZ	210
Eldingen	500-999	3	2	3	RZ	-	460
Endeholz	200-499	2	8	10	-	-	310
Eschede	3000-5999	8	69	67	-	-	300, 310, BB301, RE 2
Eversen	1000-2999	4	9	7	-	-	120, 200, BB101
Faßberg	3000-5999	8	11	17	-	-	220, 261, BB202
Garßen	1000-2999	4	59	57	-	-	3, 4, 300, 400, BB301
Gockenholz	200-499	2	0	2	FP	-	310, 460
Grebshorn	100-199	1	1	3	-	-	460
Groß Hehlen	1000-2999	4	37	36	-	-	2, 100, 200
Groß-Eicklingen	500-999	3	2	0	-	FP	1543, 510, BB602
Großmoor	1000-2999	4	5	5	-	-	1543, 700
Habighorst	200-499	2	21	16	-	-	310, BB301
Habighorster Höhe	200-499	2	22	17	-	-	310, BB301
Hagen	100-199	1	3	3	-	-	160, BB101
Hambühren I	500-999	3	62	61	-	-	800, 880
Hambühren II	3000-5999	8	59	61	-	-	800, BB802
Hassel	200-499	2	25	23	-	-	100, 110, 120
Hehlentor	ab 6000	12	40	39	-	-	3, 4, 300, 400
Helmerkamp	200-499	2	5	6	-	-	470
Hermannsburg	3000-5999	8	33	26	-	-	200, 210, 220, 260, BB201
Hetendorf	100-199	1	0	2	FP	-	230
Höfer	500-999	3	20	17	-	-	310, BB301
Hohne	1000-2999	4	5	6	-	-	470
Hohnebostel	200-499	2	4	0	-	FP	1543, 510, 610, BB602
Hohnhorst	200-499	2	6	7	-	-	460
Hornbostel	1000-2999	4	8	4	-	-	820, 880, BB801
Hustedt	500-999	3	28	25	-	-	2, 200
Jarnsen	100-199	1	6	7	-	-	460
Jeversen	500-999	3	5	4	-	-	650, 810, 880
Klein Hehlen	3000-5999	8	85	84	-	-	9, 100, 900
Klein-Eicklingen	1000-2999	4	18	14	-	-	1543, 510, 600
Lachendorf	3000-5999	8	15	12	-	-	460, 470, 400, BB301
Lachtehausen	500-999	3	54	66	-	-	4, 400

Siedlungseinheit	Kategorie	Vorgabe	Fahrtenpaare		Nichteinhaltung		
Name	Einwohner	Fahrtenpaare	Schule	Ferien	Schule	Ferien	relevante Linien
Langlingen	1000-2999	4	4	0	-	FP	1543, 510, 610, BB601, BB602
Lohheide	500-999	3	2	3	FP	-	110
Lutterloh	200-499	2	30	24	-	-	260, BB201
Marinesiedlung	100-199	1	0	0	FP	FP	
Marwede	100-199	1	4	4	-	-	310
Meißendorf	1000-2999	4	3	3	FP	FP	960
Metzingen	200-499	2	3	4	-	-	460
Müden	1000-2999	4	2	2	FP	FP	220, BB202
Neuenhäusen	ab 6000	12	66	66	-	-	5, 7, 13, 100, 500, 600, 700,800,900,RE2,S67
Neuhaus	100-199	1	4	0	-	FP	1543, 510, BB601
Neu-Schepelse	100-199	1	3	1	-	-	610
Neustadt/Heese	ab 6000	12	66	66	-	-	9,12,13,100,300,500,600,700,800,900,RE2,S67
Nienhagen	3000-5999	8	31	28	-	-	1543, 600, 927
Nienhof	200-499	2	4	0	-	RZ	1543, 510, BB601
Nienhorst	500-999	3	15	16	-	-	1543, 700, 927
Nindorf	200-499	2	3	3	-	-	160, BB101
Nordburg	100-199	1	4	0	-	RZ	1543, 510, BB601
Offen	500-999	3	24	23	-	-	100, 120
Offensen	200-499	2	5	0	-	FP	1543, 510, BB601
Oldau	1000-2999	4	6	5	-	-	910, 880, BB802
Oldendorf	500-999	3	7	7	-	-	200
Oppershausen	500-999	3	5	0	-	RZ	1543, 510, BB601, BB602
Övelgönne	3000-5999	8	22	16	-	-	800, 910, 880, BB802
Papenhorst	500-999	3	27	27	-	-	1543, 600, 927
Poitzen	200-499	2	0	0	RZ	FP	220
Salzmoor	100-199	1	1	0	-	RZ	130, BB101
Sandlingen	200-499	2	5	2	-	-	510, 610, BB602
Scharnhorst	500-999	3	8	10	-	-	310
Schepelse	100-199	1	5	3	-	-	610, BB602
Scheuen	1000-2999	4	28	25	-	-	2, 200
Schmarbeck	100-199	1	11	17	-	-	261, BB202
Schwachhausen	100-199	1	4	0	-	RZ	1543, 510, BB601
Spechtshorn	200-499	2	5	6	-	-	470
Stedden	200-499	2	7	6	-	-	900
Südwinsen	1000-2999	4	11	9	-	-	820, 910, 880
Sülze	1000-2999	4	10	9	-	-	120, 130, 200, BB101
Thören	500-999	3	3	2	-	RZ	650, 960, 880, BB901
Unterlüß	3000-5999	8	65	65	-	-	260, 261, BB201, BB202, RE 2
Vorwerk	3000-5999	8	34	34	-	-	3
Waldhof	500-999	3	2	2	RZ	FP	120, BB101
Walle	500-999	3	2	0	RZ	RZ	110
Wardböhmen	200-499	2	5	6	-	-	160, BB101
Wathlingen	ab 6000	12	17	14	-	-	1543, 510, 600
Weesen	200-499	2	0	0	RZ	RZ	230, BB201
Westercelle	ab 6000	12	80	82	-	-	11, 600, 700
Wieckenberg	1000-2999	4	13	14	-	-	800, 810, 880, BB801
Wiedenrode	100-199	1	5	4	-	-	510, 610, BB602
Wienhausen	1000-2999	4	14	12	-	-	1543, 500, 510, BB601
Wietze	3000-5999	8	15	14	-	-	800, 810, 820, 880
Wietzenbruch	3000-5999	8	62	62	-	-	13
Winsen (Aller)	ab 6000	12	23	21	-	-	110, 820, 900, 910, 960, 880
Wohlde	500-999	3	4	0	-	RZ	210, BB101
Wohlenrode	200-499	2	5	7	-	-	460
Wolthausen	500-999	3	36	34	-	-	100

Siedlungseinheit	Kategorie	Vorgabe	Fahrtenpaare		Nichteinhaltung		
Name	Einwohner	Fahrtenpaare	Schule	Ferien	Schule	Ferien	relevante Linien
Adelheidsdorf	1000-2999	4	27	25	-	-	1543, 600, 700
Ahnsbeck	1000-2999	4	9	6	-	-	470
Altencelle	3000-5999	8	24	24	-	-	5, 500
Altenhagen	500-999	3	30	26	-	-	4, 300, 400
Bannetze	200-499	2	6	4	-	-	960, 880, BB901
Bargfeld	100-199	1	3	2	-	-	460
Barmbostel	100-199	1	4	5	-	-	230
Baven	1000-2999	4	9	9	-	-	220, 230, BB201
Beckedorf	500-999	3	11	9	-	-	200, 210, 230
Becklingen	200-499	2	7	6	-	-	160, BB101
Beedenbostel	1000-2999	4	11	9	-	-	310, 460, BB301
Belsen	200-499	2	10	6	-	-	110, BB101
Bergen	3000-5999	8	14	15	-	-	100, 110, 120, 130, 210, BB101
Bleckmar	500-999	3	7	6	-	-	160, BB101
Blumlage/Altstadt	ab 6000	12	25	24	-	-	5, 14, 500, 700
Bockelskamp	500-999	3	12	12	-	-	500, 510
Bollersen	200-499	2	14	13	-	-	100, 120, 130, BB101
Bonstorf	100-199	1	4	5	-	-	230
Bostel	500-999	3	28	27	-	-	4, 300
Boye	500-999	3	12	13	-	-	9, 900
Bröckel	1000-2999	4	8	6	-	-	610, BB602
Bunkenburg	200-499	2	4	3	-	-	460
Dalle	100-199	1	0	0	FP	FP	
Dasselsbruch	100-199	1	7	6	-	-	1543, 700
Diesten	200-499	2	9	8	-	-	130, 200, BB101
Dohnsen	200-499	2	10	6	-	-	210
Eldingen	500-999	3	8	7	-	-	460
Endeholz	200-499	2	7	7	-	-	310
Eschede	3000-5999	8	21	19	-	-	300, 310, BB301, RE 2
Eversen	1000-2999	4	9	9	-	-	120, 200, BB101
Faßberg	3000-5999	8	12	7	-	FP	220, 261, BB202
Garßen	1000-2999	4	40	38	-	-	3, 4, 300, 400, BB301
Gockenholz	200-499	2	2	2	-	-	310, 460
Grebshorn	100-199	1	3	3	-	-	460
Groß Hehlen	1000-2999	4	24	24	-	-	2, 100, 200
Groß-Eicklingen	500-999	3	3	0	-	FP	1543, 510, BB602
Großmoor	1000-2999	4	7	6	-	-	1543, 700
Habighorst	200-499	2	12	11	-	-	310, BB301
Habighorster Höhe	200-499	2	13	11	-	-	310, BB301
Hagen	100-199	1	5	3	-	-	160, BB101
Hambühren I	500-999	3	27	26	-	-	800, 880
Hambühren II	3000-5999	8	26	26	-	-	800, BB802
Hassel	200-499	2	13	12	-	-	100, 110, 120
Hehlentor	ab 6000	12	0	0	-	-	3, 4, 300, 400
Helmerkamp	200-499	2	9	6	-	-	470
Hermannsburg	3000-5999	8	20	20	-	-	200, 210, 220, 260, BB201
Hetendorf	100-199	1	4	5	-	-	230
Höfer	500-999	3	13	11	-	-	310, BB301
Hohne	1000-2999	4	8	6	-	-	470
Hohnebostel	200-499	2	7	0	-	FP	1543, 510, 610, BB602
Hohnhorst	200-499	2	7	7	-	-	460
Hornbostel	1000-2999	4	9	6	-	-	820, 880, BB801
Hustedt	500-999	3	20	18	-	-	2, 200
Jarnsen	100-199	1	7	7	-	-	460
Jeversen	500-999	3	5	4	-	-	650, 810, 880
Klein Hehlen	3000-5999	8	37	36	-	-	9, 100, 900
Klein-Eicklingen	1000-2999	4	18	14	-	-	1543, 510, 600
Lachendorf	3000-5999	8	11	12	-	-	460, 470, 400, BB301
Lachtehausen	500-999	3	30	36	-	-	4, 400

Siedlungseinheit	Kategorie	Vorgabe	Fahrtenpaare		Nichteinhaltung		
Name	Einwohner	Fahrtenpaare	Schule	Ferien	Schule	Ferien	relevante Linien
Langlingen	1000-2999	4	5	0	-	FP	1543, 510, 610, BB601, BB602
Lohheide	500-999	3	4	3	-	-	110
Lutterloh	200-499	2	10	10	-	-	260, BB201
Marinesiedlung	100-199	1	0	0	FP	FP	
Marwede	100-199	1	6	7	-	-	310
Meißendorf	1000-2999	4	3	3	FP	FP	960
Metzingen	200-499	2	6	7	-	-	460
Müden	1000-2999	4	4	2	FP	FP	220, BB202
Neuenhäusen	ab 6000	12	0	0	-	-	5,7,13,100,500 600,700,800,900,RE2,S67
Neuhaus	100-199	1	6	0	-	FP	1543, 510, BB601
Neu-Schepelse	100-199	1	5	4	-	-	610
Neustadt/Heese	ab 6000	12	0	0	-	-	9,12,13,100 300,500,600,700 800,900,R 2,S67
Nienhagen	3000-5999	8	25	25	-	-	1543, 600, 927
Nienhof	200-499	2	6	0	-	RZ	1543, 510, BB601
Nienhorst	500-999	3	12	13	-	-	1543, 700, 927
Nindorf	200-499	2	5	3	-	-	160, BB101
Nordburg	100-199	1	5	1	-	-	1543, 510, BB601
Offen	500-999	3	13	12	-	-	100, 120
Offensen	200-499	2	5	1	-	FP	1543, 510, BB601
Oldau	1000-2999	4	11	6	-	-	910, 880, BB802
Oldendorf	500-999	3	7	7	-	-	200
Oppershausen	500-999	3	8	1	-	FP	1543, 510, BB601, BB602
Övelgönne	3000-5999	8	18	16	-	-	800, 910, 880, BB802
Papenhorst	500-999	3	25	25	-	-	1543, 600, 927
Poitzen	200-499	2	4	2	-	-	220
Salzmoor	100-199	1	3	2	-	-	130, BB101
Sandlingen	200-499	2	8	6	-	-	510, 610, BB602
Scharnhorst	500-999	3	7	7	-	-	310
Schepelse	100-199	1	7	6	-	-	610, BB602
Scheuen	1000-2999	4	20	18	-	-	2, 200
Schmarbeck	100-199	1	8	6	-	-	261, BB202
Schwachhausen	100-199	1	5	1	-	-	1543, 510, BB601
Spechtshorn	200-499	2	6	6	-	-	470
Stedden	200-499	2	3	4	-	-	900
Südwinsen	1000-2999	4	11	10	-	-	820, 910, 880
Sülze	1000-2999	4	10	9	-	-	120, 130, 200, BB101
Thören	500-999	3	5	2	-	FP	650, 960, 880, BB901
Unterlüß	3000-5999	8	17	17	-	-	260, 261, BB201, BB202, RE 2
Vorwerk	3000-5999	8	24	24	-	-	3
Waldhof	500-999	3	3	3	-	-	120, BB101
Walle	500-999	3	8	5	-	-	110
Wardböhmen	200-499	2	7	6	-	-	160, BB101
Wathlingen	ab 6000	12	17	14	-	-	1543, 510, 600
Weesen	200-499	2	1	1	FP	FP	230, BB201
Westercelle	ab 6000	12	49	49	-	-	11, 600, 700
Wieckenberg	1000-2999	4	13	14	-	-	800, 810, 880, BB801
Wiedenrode	100-199	1	5	5	-	-	510, 610, BB602
Wienhausen	1000-2999	4	13	12	-	-	1543, 500, 510, BB601
Wietze	3000-5999	8	16	14	-	-	800, 810, 820, 880
Wietzenbruch	3000-5999	8	26	26	-	-	13
Winsen (Aller)	ab 6000	12	12	11	-	FP	110, 820, 900, 910, 960, 880
Wohlde	500-999	3	10	6	-	-	210, BB101
Wohlenrode	200-499	2	7	7	-	-	460
Wolthausen	500-999	3	13	12	-	-	100

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
RE 2	100	Ferientag	14
RE 2	100	Schultag	12
RE 2	100	Samstag	5
RE 2	100	Sonntag	3
RE 2	12	Ferientag	15
RE 2	12	Schultag	15
RE 2	12	Samstag	15
RE 2	12	Sonntag	9
RE 2	13	Ferientag	29
RE 2	13	Schultag	33
RE 2	13	Samstag	23
RE 2	13	Sonntag	9
RE 2	800	Ferientag	30
RE 2	800	Schultag	30
RE 2	800	Samstag	18
RE 2	800	Sonntag	3
RE 2	9	Ferientag	29
RE 2	9	Schultag	29
RE 2	9	Samstag	23
RE 2	9	Sonntag	5
RE 2	900	Ferientag	13
RE 2	900	Schultag	13
RE 2	900	Samstag	5
RE 2	900	Sonntag	3
S-Bahn	100	Ferientag	14
S-Bahn	100	Schultag	13
S-Bahn	100	Samstag	5
S-Bahn	100	Sonntag	3
S-Bahn	12	Ferientag	14
S-Bahn	12	Schultag	14
S-Bahn	12	Samstag	14
S-Bahn	12	Sonntag	9
S-Bahn	13	Ferientag	29
S-Bahn	13	Schultag	33
S-Bahn	13	Samstag	23
S-Bahn	13	Sonntag	9
S-Bahn	300	Schultag	2
S-Bahn	600	Schultag	2
S-Bahn	800	Ferientag	2
S-Bahn	800	Schultag	5
S-Bahn	9	Ferientag	15
S-Bahn	9	Schultag	15
S-Bahn	9	Samstag	16
S-Bahn	9	Sonntag	5
S-Bahn	900	Ferientag	13
S-Bahn	900	Schultag	14
S-Bahn	900	Samstag	5
S-Bahn	900	Sonntag	3

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Eschede

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
RE 2	300	Schultag	2
RE 2	310	Ferientag	8
RE 2	310	Schultag	11
RE 2	310	Samstag	6
RE 2	BB301	Ferientag	5
RE 2	BB301	Schultag	5
RE 2	BB301	Samstag	1

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Unterlüß

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
RE 2	260	Ferientag	18
RE 2	260	Schultag	19
RE 2	260	Samstag	8
RE 2	260	Sonntag	4
RE 2	261	Ferientag	13
RE 2	261	Schultag	13
RE 2	261	Samstag	8
RE 2	261	Sonntag	8
RE 2	BB201	Ferientag	3
RE 2	BB201	Schultag	5
RE 2	BB202	Schultag	4

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
100	RE 2	Ferientag	19
100	RE 2	Schultag	20
100	RE 2	Samstag	5
100	RE 2	Sonntag	3
100	S-Bahn	Ferientag	14
100	S-Bahn	Schultag	13
100	S-Bahn	Samstag	5
100	S-Bahn	Sonntag	3
12	RE 2	Ferientag	14
12	RE 2	Schultag	14
12	RE 2	Samstag	7
13	RE 2	Ferientag	30
13	RE 2	Schultag	31
13	RE 2	Samstag	23
13	RE 2	Sonntag	9
13	S-Bahn	Ferientag	30
13	S-Bahn	Schultag	33
13	S-Bahn	Samstag	23
13	S-Bahn	Sonntag	9
300	RE 2	Schultag	2
300	S-Bahn	Schultag	2
600	RE 2	Schultag	2
600	S-Bahn	Schultag	2
700	RE 2	Schultag	1
800	RE 2	Ferientag	14
800	RE 2	Schultag	13
800	RE 2	Samstag	13
800	S-Bahn	Ferientag	2
800	S-Bahn	Schultag	4
9	RE 2	Ferientag	15
9	RE 2	Schultag	15
9	RE 2	Samstag	15
9	RE 2	Sonntag	1
9	S-Bahn	Ferientag	15
9	S-Bahn	Schultag	15
9	S-Bahn	Samstag	16
9	S-Bahn	Sonntag	5
900	RE 2	Ferientag	5
900	RE 2	Schultag	7
900	RE 2	Samstag	1
900	S-Bahn	Ferientag	13
900	S-Bahn	Schultag	14
900	S-Bahn	Samstag	5
900	S-Bahn	Sonntag	3

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Eschede

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
300	RE 2	Ferientag	1
300	RE 2	Schultag	3
310	RE 2	Ferientag	9
310	RE 2	Schultag	13
310	RE 2	Samstag	6
BB301	RE 2	Ferientag	2
BB301	RE 2	Schultag	2

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Unterlüß

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
260	RE 2	Ferientag	22
260	RE 2	Schultag	25
260	RE 2	Samstag	8
260	RE 2	Sonntag	4
261	RE 2	Ferientag	16
261	RE 2	Schultag	7
261	RE 2	Samstag	8
261	RE 2	Sonntag	8
BB201	RE 2	Ferientag	5
BB201	RE 2	Schultag	7
BB202	RE 2	Schultag	4

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
100	11	Ferientag	13
100	11	Schultag	13
100	11	Samstag	5
100	11	Sonntag	3
100	13	Ferientag	13
100	13	Schultag	13
100	13	Samstag	4
100	13	Sonntag	3
100	2	Ferientag	4
100	2	Schultag	7
100	2	Samstag	2
100	200	Ferientag	7
100	200	Schultag	8
100	5	Schultag	2
100	500	Ferientag	1
100	500	Schultag	2
100	600	Ferientag	1
100	600	Schultag	4
100	7	Ferientag	13
100	7	Schultag	13
100	7	Samstag	4
100	7	Sonntag	3
100	700	Schultag	1
100	800	Ferientag	12
100	800	Schultag	15
100	800	Samstag	5
100	9	Ferientag	2
100	9	Schultag	3
100	9	Sonntag	3
100	900	Ferientag	12
100	900	Schultag	11
100	900	Samstag	4
12	100	Ferientag	13
12	100	Schultag	13
12	100	Samstag	5
12	100	Sonntag	3
12	200	Schultag	1
12	300	Schultag	1
12	5	Ferientag	14
12	5	Schultag	14
12	5	Samstag	21
12	5	Sonntag	8
12	500	Ferientag	14
12	500	Schultag	11
12	600	Ferientag	27
12	600	Schultag	25
12	600	Samstag	12

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
12	600	Sonntag	3
12	800	Ferientag	1
12	800	Schultag	5
12	9	Ferientag	15
12	9	Schultag	15
12	9	Samstag	10
12	9	Sonntag	5
12	900	Ferientag	13
12	900	Schultag	13
12	900	Samstag	4
12	900	Sonntag	3
13	100	Ferientag	13
13	100	Schultag	12
13	100	Samstag	5
13	11	Schultag	2
13	2	Ferientag	21
13	2	Schultag	23
13	2	Samstag	19
13	2	Sonntag	1
13	200	Ferientag	8
13	200	Schultag	8
13	200	Samstag	2
13	300	Schultag	1
13	5	Ferientag	14
13	5	Schultag	17
13	5	Samstag	21
13	500	Ferientag	14
13	500	Schultag	15
13	600	Ferientag	55
13	600	Schultag	56
13	600	Samstag	26
13	7	Schultag	3
13	700	Ferientag	6
13	700	Schultag	4
13	800	Ferientag	26
13	800	Schultag	27
13	800	Samstag	13
13	9	Ferientag	15
13	9	Schultag	17
13	9	Samstag	11
13	900	Ferientag	13
13	900	Schultag	12
13	900	Samstag	4
14	100	Schultag	1
14	11	Ferientag	28
14	11	Schultag	28
14	11	Samstag	14

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
14	11	Sonntag	8
14	13	Ferientag	29
14	13	Schultag	31
14	13	Samstag	21
14	13	Sonntag	8
14	2	Ferientag	21
14	2	Schultag	22
14	2	Samstag	18
14	2	Sonntag	1
14	200	Ferientag	8
14	200	Schultag	8
14	200	Samstag	1
14	300	Schultag	1
14	5	Schultag	3
14	500	Schultag	3
14	600	Ferientag	28
14	600	Schultag	29
14	600	Samstag	12
14	7	Ferientag	28
14	7	Schultag	29
14	7	Samstag	21
14	7	Sonntag	8
14	700	Ferientag	6
14	700	Schultag	4
14	800	Ferientag	26
14	800	Schultag	25
14	800	Samstag	12
14	900	Schultag	1
2	100	Ferientag	13
2	100	Schultag	13
2	100	Samstag	5
2	100	Sonntag	3
2	11	Ferientag	21
2	11	Schultag	21
2	11	Samstag	18
2	11	Sonntag	5
2	13	Ferientag	43
2	13	Schultag	46
2	13	Samstag	31
2	13	Sonntag	6
2	200	Ferientag	4
2	200	Schultag	4
2	200	Samstag	2
2	300	Schultag	2
2	5	Ferientag	14
2	5	Schultag	15
2	5	Samstag	19

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
2	5	Sonntag	4
2	500	Ferientag	7
2	500	Schultag	9
2	600	Ferientag	63
2	600	Schultag	63
2	600	Samstag	34
2	600	Sonntag	2
2	7	Ferientag	21
2	7	Schultag	22
2	7	Samstag	12
2	7	Sonntag	5
2	700	Ferientag	11
2	700	Schultag	7
2	800	Ferientag	39
2	800	Schultag	40
2	800	Samstag	24
2	800	Sonntag	3
2	9	Ferientag	8
2	9	Schultag	9
2	9	Samstag	8
2	9	Sonntag	3
2	900	Ferientag	13
2	900	Schultag	12
2	900	Samstag	4
2	900	Sonntag	1
200	100	Ferientag	1
200	11	Ferientag	9
200	11	Schultag	10
200	11	Samstag	3
200	11	Sonntag	2
200	13	Ferientag	15
200	13	Schultag	16
200	13	Samstag	5
200	13	Sonntag	2
200	2	Ferientag	2
200	2	Schultag	4
200	2	Samstag	1
200	5	Ferientag	1
200	5	Schultag	4
200	5	Samstag	2
200	5	Sonntag	2
200	500	Ferientag	7
200	500	Schultag	7
200	600	Ferientag	22
200	600	Schultag	18
200	600	Samstag	9
200	600	Sonntag	2

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
200	7	Ferientag	8
200	7	Schultag	10
200	7	Samstag	3
200	7	Sonntag	2
200	700	Ferientag	1
200	700	Schultag	1
200	800	Ferientag	12
200	800	Schultag	10
200	800	Samstag	6
200	9	Ferientag	7
200	9	Schultag	5
200	9	Samstag	3
200	900	Ferientag	1
200	900	Sonntag	2
3	100	Schultag	1
3	11	Ferientag	28
3	11	Schultag	29
3	11	Samstag	21
3	11	Sonntag	8
3	13	Ferientag	29
3	13	Schultag	34
3	13	Samstag	17
3	13	Sonntag	8
3	2	Ferientag	21
3	2	Schultag	22
3	2	Samstag	14
3	2	Sonntag	1
3	200	Ferientag	8
3	200	Schultag	9
3	200	Samstag	3
3	300	Schultag	1
3	5	Schultag	5
3	500	Schultag	3
3	600	Ferientag	28
3	600	Schultag	29
3	600	Samstag	18
3	7	Ferientag	28
3	7	Schultag	31
3	7	Samstag	17
3	7	Sonntag	8
3	700	Ferientag	6
3	700	Schultag	4
3	800	Ferientag	26
3	800	Schultag	25
3	800	Samstag	18
3	900	Schultag	1
300	100	Schultag	2

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
300	11	Ferientag	2
300	11	Schultag	3
300	13	Ferientag	3
300	13	Schultag	3
300	2	Ferientag	1
300	2	Schultag	2
300	200	Ferientag	2
300	200	Schultag	2
300	5	Schultag	1
300	500	Ferientag	1
300	500	Schultag	1
300	600	Ferientag	4
300	600	Schultag	6
300	7	Ferientag	2
300	7	Schultag	3
300	800	Ferientag	2
300	800	Schultag	4
300	9	Ferientag	1
300	9	Schultag	1
300	900	Schultag	2
4	100	Ferientag	13
4	100	Schultag	13
4	100	Samstag	4
4	100	Sonntag	3
4	11	Ferientag	1
4	11	Schultag	1
4	13	Ferientag	1
4	13	Schultag	1
4	2	Ferientag	1
4	2	Schultag	1
4	200	Schultag	1
4	300	Schultag	1
4	5	Ferientag	14
4	5	Schultag	14
4	5	Samstag	15
4	5	Sonntag	7
4	500	Ferientag	13
4	500	Schultag	10
4	600	Ferientag	26
4	600	Schultag	24
4	600	Samstag	17
4	600	Sonntag	3
4	7	Ferientag	1
4	7	Schultag	1
4	800	Ferientag	2
4	800	Schultag	6
4	9	Ferientag	14

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
4	9	Schultag	14
4	9	Samstag	16
4	9	Sonntag	4
4	900	Ferientag	13
4	900	Schultag	13
4	900	Samstag	5
4	900	Sonntag	3
5	100	Schultag	2
5	11	Schultag	3
5	13	Schultag	6
5	2	Schultag	3
5	200	Schultag	1
5	500	Schultag	1
5	600	Schultag	7
5	7	Schultag	3
5	700	Schultag	1
5	800	Schultag	4
5	9	Schultag	1
5	900	Schultag	3
600	100	Ferientag	13
600	100	Schultag	12
600	200	Ferientag	1
600	200	Schultag	1
600	300	Schultag	2
600	5	Ferientag	15
600	5	Schultag	14
600	5	Samstag	12
600	5	Sonntag	3
600	500	Ferientag	14
600	500	Schultag	13
600	700	Ferientag	5
600	700	Schultag	3
600	800	Ferientag	1
600	800	Schultag	6
600	9	Ferientag	15
600	9	Schultag	15
600	9	Samstag	16
600	9	Sonntag	1
600	900	Ferientag	13
600	900	Schultag	12
600	900	Samstag	1
600	900	Sonntag	2
7	11	Schultag	1
7	13	Schultag	1
7	2	Schultag	1
7	200	Schultag	1
7	5	Schultag	1

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
7	600	Schultag	1
7	900	Schultag	1
800	100	Ferientag	12
800	100	Schultag	12
800	100	Samstag	5
800	100	Sonntag	3
800	11	Ferientag	1
800	11	Schultag	4
800	13	Ferientag	27
800	13	Schultag	27
800	13	Samstag	13
800	2	Ferientag	20
800	2	Schultag	20
800	2	Samstag	10
800	2	Sonntag	3
800	200	Ferientag	7
800	200	Schultag	9
800	200	Samstag	3
800	300	Schultag	1
800	5	Ferientag	13
800	5	Schultag	16
800	5	Samstag	12
800	5	Sonntag	3
800	500	Ferientag	12
800	500	Schultag	10
800	600	Ferientag	50
800	600	Schultag	52
800	600	Samstag	25
800	7	Ferientag	1
800	7	Schultag	4
800	700	Ferientag	5
800	700	Schultag	3
800	9	Ferientag	13
800	9	Schultag	12
800	9	Samstag	12
800	9	Sonntag	3
800	900	Ferientag	12
800	900	Schultag	12
800	900	Samstag	5
8400	11	Ferientag	13
8400	11	Schultag	13
8400	11	Samstag	5
8400	11	Sonntag	3
8400	13	Ferientag	13
8400	13	Schultag	15
8400	13	Samstag	3
8400	13	Sonntag	3

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
8400	2	Ferientag	6
8400	2	Schultag	7
8400	2	Samstag	1
8400	200	Ferientag	7
8400	200	Schultag	7
8400	200	Samstag	3
8400	300	Schultag	1
8400	5	Schultag	3
8400	500	Schultag	1
8400	600	Ferientag	13
8400	600	Schultag	12
8400	600	Samstag	5
8400	7	Ferientag	13
8400	7	Schultag	14
8400	7	Samstag	3
8400	7	Sonntag	3
8400	800	Ferientag	12
8400	800	Schultag	11
8400	800	Samstag	5
9	100	Ferientag	1
9	100	Schultag	3
9	100	Sonntag	3
9	11	Ferientag	14
9	11	Schultag	14
9	11	Samstag	10
9	11	Sonntag	5
9	13	Ferientag	15
9	13	Schultag	15
9	13	Samstag	16
9	13	Sonntag	5
9	2	Ferientag	11
9	2	Schultag	11
9	2	Samstag	12
9	2	Sonntag	1
9	200	Samstag	1
9	300	Schultag	1
9	500	Schultag	1
9	7	Ferientag	14
9	7	Schultag	14
9	7	Samstag	16
9	7	Sonntag	5
9	800	Ferientag	14
9	800	Schultag	12
9	800	Samstag	8
9	900	Schultag	1
900	100	Ferientag	12
900	100	Schultag	10

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
900	100	Samstag	4
900	11	Ferientag	13
900	11	Schultag	13
900	11	Samstag	4
900	11	Sonntag	3
900	13	Ferientag	13
900	13	Schultag	15
900	13	Samstag	5
900	13	Sonntag	3
900	2	Ferientag	4
900	2	Schultag	6
900	2	Samstag	2
900	200	Ferientag	6
900	200	Schultag	8
900	5	Schultag	4
900	500	Schultag	1
900	600	Schultag	3
900	7	Ferientag	13
900	7	Schultag	14
900	7	Samstag	5
900	7	Sonntag	3
900	700	Schultag	1
900	800	Ferientag	12
900	800	Schultag	12
900	800	Samstag	4
BB301	13	Samstag	1
BB301	7	Samstag	1

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
100	12	Ferientag	13
100	12	Schultag	13
100	12	Samstag	3
100	13	Ferientag	25
100	13	Schultag	23
100	13	Samstag	9
100	13	Sonntag	3
100	300	Schultag	2
100	600	Schultag	2
100	700	Schultag	1
100	800	Ferientag	24
100	800	Schultag	26
100	800	Samstag	10
100	800	Sonntag	3
100	9	Ferientag	13
100	9	Schultag	16
100	9	Samstag	5
100	9	Sonntag	6
100	900	Ferientag	22
100	900	Schultag	22
100	900	Samstag	9
12	100	Ferientag	24
12	100	Schultag	22
12	100	Samstag	9
12	100	Sonntag	3
12	13	Ferientag	23
12	13	Schultag	24
12	13	Samstag	13
12	13	Sonntag	6
12	700	Schultag	1
12	800	Ferientag	53
12	800	Schultag	53
12	800	Samstag	29
12	800	Sonntag	3
12	9	Ferientag	30
12	9	Schultag	31
12	9	Samstag	20
12	9	Sonntag	5
12	900	Ferientag	26
12	900	Schultag	25
12	900	Samstag	8
12	900	Sonntag	3
13	100	Ferientag	25
13	100	Schultag	28
13	100	Samstag	8
13	100	Sonntag	6
13	12	Ferientag	29

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
13	12	Schultag	33
13	12	Samstag	22
13	300	Schultag	4
13	600	Schultag	4
13	800	Ferientag	48
13	800	Schultag	51
13	800	Samstag	26
13	800	Sonntag	2
13	9	Ferientag	26
13	9	Schultag	28
13	9	Samstag	23
13	9	Sonntag	7
13	900	Ferientag	23
13	900	Schultag	28
13	900	Samstag	8
13	900	Sonntag	5
300	100	Schultag	3
300	12	Schultag	2
300	600	Schultag	2
300	800	Schultag	3
300	900	Schultag	4
600	100	Schultag	3
600	12	Schultag	2
600	800	Schultag	3
600	900	Schultag	3
700	13	Schultag	1
700	9	Schultag	1
800	100	Ferientag	32
800	100	Schultag	31
800	100	Samstag	14
800	100	Sonntag	3
800	12	Ferientag	28
800	12	Schultag	27
800	12	Samstag	12
800	12	Sonntag	3
800	13	Ferientag	28
800	13	Schultag	39
800	13	Samstag	13
800	300	Schultag	4
800	600	Schultag	4
800	9	Ferientag	54
800	9	Schultag	53
800	9	Samstag	38
800	9	Sonntag	6
800	900	Ferientag	45
800	900	Schultag	45
800	900	Samstag	17

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
9	100	Ferientag	14
9	100	Schultag	12
9	100	Samstag	4
9	100	Sonntag	3
9	12	Ferientag	15
9	12	Schultag	15
9	12	Samstag	16
9	13	Ferientag	30
9	13	Schultag	35
9	13	Samstag	32
9	13	Sonntag	5
9	700	Schultag	1
9	800	Ferientag	28
9	800	Schultag	30
9	800	Samstag	15
9	800	Sonntag	3
9	900	Ferientag	13
9	900	Schultag	12
9	900	Samstag	5
900	100	Ferientag	12
900	100	Schultag	14
900	100	Samstag	4
900	12	Ferientag	13
900	12	Schultag	14
900	12	Samstag	4
900	13	Ferientag	26
900	13	Schultag	27
900	13	Samstag	10
900	13	Sonntag	3
900	300	Schultag	2
900	600	Schultag	2
900	700	Schultag	1
900	800	Ferientag	26
900	800	Schultag	29
900	800	Samstag	9
900	9	Ferientag	13
900	9	Schultag	14
900	9	Samstag	5

Verknüpfungen Bus > Bus in Bergen, Bahnhofstr.

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
100	110	Ferientag	12
100	110	Schultag	7
100	110	Samstag	2
100	110	Sonntag	1
100	120	Ferientag	11
100	120	Schultag	8
100	120	Samstag	2
100	130	Ferientag	9
100	130	Schultag	6
100	130	Samstag	4
100	160	Ferientag	9
100	160	Schultag	13
100	160	Samstag	2
100	210	Ferientag	5
100	210	Schultag	19
100	210	Samstag	2
100	BB101	Samstag	2
110	100	Ferientag	3
110	100	Schultag	3
110	120	Ferientag	1
110	120	Schultag	3
110	130	Ferientag	1
110	130	Schultag	1
110	160	Ferientag	1
110	210	Ferientag	8
110	210	Schultag	14
110	210	Samstag	4
110	210	Sonntag	2
110	BB101	Samstag	2
120	100	Ferientag	4
120	100	Schultag	10
120	100	Samstag	2
120	110	Ferientag	1
120	110	Schultag	1
120	130	Ferientag	4
120	130	Schultag	5
120	130	Samstag	4
120	160	Ferientag	2
120	160	Schultag	4
120	210	Schultag	3
130	100	Ferientag	5
130	100	Schultag	11
130	100	Samstag	2
130	110	Ferientag	1
130	110	Schultag	2
130	120	Ferientag	4
130	120	Schultag	5

Verknüpfungen Bus > Bus in Bergen, Bahnhofstr.

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
130	160	Ferientag	4
130	160	Schultag	4
130	210	Schultag	6
160	100	Ferientag	8
160	100	Schultag	10
160	100	Samstag	2
160	110	Ferientag	2
160	110	Schultag	1
160	120	Ferientag	2
160	120	Schultag	2
160	130	Ferientag	4
160	130	Schultag	3
160	130	Samstag	4
160	210	Schultag	9
210	100	Ferientag	6
210	100	Schultag	23
210	100	Samstag	2
210	100	Sonntag	1
210	110	Ferientag	10
210	110	Schultag	8
210	110	Samstag	4
210	110	Sonntag	2
210	120	Ferientag	2
210	120	Schultag	8
210	130	Ferientag	3
210	130	Schultag	7
210	130	Samstag	3
210	160	Schultag	9
210	BB101	Samstag	1
BB101	210	Samstag	2

Verknüpfungen Bus > Bus in Lachendorf Ortsmitte

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
310	460	Schultag	2
310	470	Schultag	2
460	310	Schultag	2
460	470	Ferientag	4
460	470	Schultag	11
460	470	Samstag	2
460	8400	Ferientag	10
460	8400	Schultag	11
460	8400	Samstag	5
460	8400	Sonntag	2
460	BB301	Ferientag	1
460	BB301	Schultag	1
470	460	Ferientag	6
470	460	Schultag	3
470	460	Samstag	1
470	8400	Ferientag	8
470	8400	Schultag	8
470	8400	Samstag	4
470	8400	Sonntag	2
470	BB301	Ferientag	2
470	BB301	Schultag	3
8400	460	Ferientag	10
8400	460	Schultag	11
8400	460	Samstag	4
8400	460	Sonntag	2
8400	470	Ferientag	8
8400	470	Schultag	12
8400	470	Samstag	4
8400	470	Sonntag	2
8400	BB301	Ferientag	3
8400	BB301	Schultag	2
BB301	460	Ferientag	1
BB301	460	Schultag	1
BB301	470	Ferientag	1
BB301	470	Schultag	1
BB301	8400	Ferientag	2
BB301	8400	Schultag	2

Verknüpfungen Bus > Bus in Winsen, Küsterdamm

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
110	820	Ferientag	8
110	820	Schultag	6
110	820	Samstag	4
110	820	Sonntag	2
110	900	Schultag	4
110	910	Ferientag	1
110	910	Schultag	1
110	960	Ferientag	4
110	960	Schultag	3
110	960	Samstag	1
110	960	Sonntag	1
110	BB901	Ferientag	3
110	BB901	Schultag	2
820	110	Ferientag	8
820	110	Schultag	8
820	110	Samstag	4
820	110	Sonntag	2
820	900	Ferientag	6
820	900	Schultag	6
820	900	Samstag	2
820	910	Ferientag	4
820	910	Schultag	4
820	910	Samstag	1
820	960	Ferientag	5
820	960	Schultag	5
820	960	Samstag	1
820	BB901	Ferientag	5
820	BB901	Schultag	5
900	110	Ferientag	7
900	110	Schultag	10
900	110	Samstag	1
900	820	Schultag	2
900	910	Ferientag	6
900	910	Schultag	6
900	910	Samstag	2
900	960	Ferientag	8
900	960	Schultag	10
900	960	Samstag	5
900	960	Sonntag	2
900	BB901	Ferientag	6
900	BB901	Schultag	5
910	900	Ferientag	1
910	900	Schultag	1
910	BB901	Ferientag	2
910	BB901	Schultag	2
960	110	Schultag	6
960	820	Schultag	2

Verknüpfungen Bus > Bus in Winsen, Küsterdamm

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
960	900	Ferientag	8
960	900	Schultag	13
960	900	Samstag	5
960	900	Sonntag	3
960	910	Ferientag	4
960	910	Schultag	5
960	910	Samstag	3
960	BB901	Ferientag	3
960	BB901	Schultag	5
BB901	110	Ferientag	2
BB901	110	Schultag	3
BB901	820	Ferientag	2
BB901	820	Schultag	1
BB901	900	Ferientag	2
BB901	900	Schultag	2
BB901	910	Ferientag	1
BB901	910	Schultag	2
BB901	960	Ferientag	2
BB901	960	Schultag	2

Verknüpfungen Bus > Bus in Hermannsburg, Ort

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
200	220	Ferientag	9
200	220	Schultag	8
200	220	Samstag	3
200	220	Sonntag	2
200	230	Ferientag	4
200	230	Schultag	2
200	230	Samstag	2
200	260	Ferientag	2
200	260	Schultag	2
200	BB201	Ferientag	2
200	BB201	Schultag	2
210	200	Ferientag	2
210	200	Schultag	2
210	200	Samstag	1
210	200	Sonntag	1
210	220	Ferientag	1
210	220	Schultag	1
210	230	Samstag	1
210	260	Ferientag	8
210	260	Schultag	7
210	260	Samstag	4
210	260	Sonntag	2
210	BB201	Ferientag	2
210	BB201	Schultag	2
220	200	Ferientag	9
220	200	Schultag	10
220	200	Samstag	3
220	200	Sonntag	2
220	210	Ferientag	7
220	210	Schultag	8
220	260	Ferientag	4
220	260	Schultag	8
220	260	Samstag	1
220	260	Sonntag	1
220	BB201	Ferientag	4
220	BB201	Schultag	5
230	200	Ferientag	7
230	200	Schultag	6
230	200	Samstag	3
230	210	Ferientag	7
230	210	Schultag	5
230	260	Ferientag	4
230	260	Schultag	3
230	260	Samstag	1
230	BB201	Ferientag	2
230	BB201	Schultag	1
260	210	Ferientag	8

Verknüpfungen Bus > Bus in Hermannsburg, Ort

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
260	210	Schultag	6
260	210	Samstag	4
260	210	Sonntag	2
260	220	Schultag	1
260	BB201	Ferientag	5
260	BB201	Schultag	5
BB201	200	Ferientag	1
BB201	200	Schultag	1
BB201	210	Schultag	1
BB201	260	Ferientag	2
BB201	260	Schultag	3

Verknüpfungen Bus > Bus in Eschede, Bahnhof

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
300	310	Ferientag	2
300	310	Schultag	5
300	BB301	Schultag	1
310	300	Ferientag	3
310	300	Schultag	3

Verknüpfungen Bus > Bus in Unterlüß, Bahnhof

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
260	261	Ferientag	1
260	261	Schultag	6
260	BB201	Ferientag	5
260	BB201	Schultag	6
261	260	Schultag	6
BB201	260	Ferientag	5
BB201	260	Schultag	6
BB201	261	Ferientag	2
BB201	261	Schultag	4
BB201	BB202	Schultag	1

Verknüpfungen Bus > Bus in Eicklingen, Betrieb

von Linie	nach Linie	Tag	Anzahl Verknüpfungen
600	BB602	Ferientag	6
600	BB602	Schultag	5
610	600	Schultag	1

Abwägungsdokumentation - Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019 Anlage 5

Insgesamt 130 teilweise zusammengefasste Einwendungen und Hinweise von 22 Einwendern/Hinweisgebern, davon

- **1 Landesbehörde**
- **2 Regional- und Zweckverbände**
- **11 Fachbereiche Landkreis, Städte, Ortsräte, Samtgemeinden und Gemeinden**
- **2 Verkehrsunternehmen, Bürgerbus-Vereine**
- **6 Interessenvertretungen, Kreistagsfraktionen**

Legende zu Spalte 6:

- A1 – Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
- A2 – Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
- B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt, Begründung siehe Spalte 5
- C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte 5
- D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
- E/…) – Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (…), Abwägung siehe dort

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Kap. 2.2.2, Seite 9, Tabelle 1	RE2 (ME) aktuell: Uelzen-Hannover-Göttingen RE2 (ME): ab Dezember 2018: Hamburg – Uelzen – Hannover RE3 (ME): ab Dezember 2018: Uelzen – Hannover – Göttingen Bitte um differenzierte Angaben	Die Angaben bezogen auf den Stand ab Dezember 2018 werden übernommen	A1
2		Kap. 4.3, Seite 79	Die Reaktivierung der stillgelegten Station „Adelheidsdorf“ ist von der LNVG nicht vorgesehen	Hinweis wird zur Ergänzung eingefügt	A2
3		Kap. 7.1.2, Seite 131 f.	Nennung des ab Dezember 2018 gültigen landesweiten Niedersachsen-tarifes; SPNV-Fahrschein, der den kommunalen Vor-/Nachlauf ermöglicht, dies ist auch für den ÖPNV im Landkreis Celle angestrebt	Aktualisierender Hinweis bei „Tarifsystem“ eingefügt	A2
4		Kap. 7.2, S.134 f.	Nennung der Möglichkeit der Förderung von „Landesbedeutsamen Buslinien“ und zu „Mobilitätszentralen“	Ergänzender Hinweis in Abschnitt 7.2 eingefügt	A2
5	Region Hannover	Deckblatt	Ein Panzerfoto auf dem Deckblatt ist hier nicht angezeigt.	Foto wurde ersetzt	A1
6		Kap. 4.3, Seite 79 f.	Für die südlich an den Landkreis Celle angrenzende Region Hannover ist die „Region Hannover“ Aufgabenträger für den SPNV; diese ist federführend bei der Leistungsbestellung	Als ergänzender Hinweis in Abschnitt 4.3 eingefügt	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7	Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB)	Kap. 1, S. 1	Namensänderung im März 2016: „Regionalverband Großraum Braunschweig“ statt „Zweckverband Großraum Braunschweig“	Wurde aktualisiert	A1
8		Tabelle 7	Unterschiedliche Indexangaben für das Jahr 2015 in der Tabelle	Insgesamt korrigiert	A1
9	Landkreis Celle, Wirtschaftsförd., Bauen und Kreisentwicklung	0	Nach Landesraumordnungsprogramm (LROP) 2017 sind Angebote der Daseinsfürsorge und Versorgungsstrukturen in ausreichender Qualität zu sichern und zu entwickeln; Mobilität unabhängig von der Pkw-Nutzung	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
10		0	ÖPNV ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Ergänzende Mobilitätsangebote zur Erschließung des ländlichen Raumes und zur Erreichbarkeit von Grund- und Mittelzentren sind zu entwickeln. Festlegung zur Sicherheit und der bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV sind zu treffen. Straßen- und schienengebundener ÖPNV sind aufeinander abzustimmen, Verlagerung der Verkehre vom MIV auf den ÖPNV sowie auf die Radverkehre sind zu unterstützen	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
11		0	Zentrale Orte für die Bevölkerung müssen wirtschaftlich und bedarfs-gerecht erreichbar sein. Grundzentren sind an das Mittel- und Oberzentrum bedarfsgerecht anzubinden, min ein 2h-Grundtakt, max. Fahrzeit 60 min; größere Ortsteile (ab 1.000 EW) im Verflechtungs-bereich der Grundzentren sollen an diese angebunden werden, max.30 min Fahrzeit, bei Bedarf alternative Angebote anbieten (Bürgerbusse, Anruf-Sammel-Taxi, Anruf-Linienfahrten	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
12	Stadt Bergen	Kap. 3.1.1	Aktuelle EW-Zahl, 13.993; Erstellung von zwei Baugebieten, demnach mehr Zuzug erwartet	Für den NVP nicht von erheblicher Bedeutung, Hinweis zur Kenntnis genommen	C
13		Karte 19	Die Oberschule der Stadt Bergen verfügt über ein gymnasiales Angebot	Das ist in Karte 19 bereits so dargestellt	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
14	Stadt Celle	0	Zusätzliche Haltestelle Wehlstraße, Untersuchung gefordert, zur besseren Erschließung Senioren-Wohnheim und des Rathauses	Verkehrlicher Sinn wird bestätigt, obwohl kein Defizit mit Handlungsbedarf besteht. Prüfauftrag in Abschn. 4.4 eingefügt, wobei Stadt mitwirken muss, wegen Baulastträgerschaft und infrastrukturellen Problemen	A1
15		0	Für neue Wohn- und Gewerbestandorte (Allerinsel, Auf der Graft, Im Tale etc.) sind ÖPNV-Erschließungen sicherzustellen	Permanente Prüfung bei neuen Potenzialen vorgesehen	C
16		0	Zweiseitige Befahrbarkeit des Nordwalls wird umgesetzt mit beidseitiger Einrichtung der Haltestelle „Nordwall“, Verlegung der Linie über Fritzenwiese nach Nordwall	Zur Kenntnis genommen. CeBus wird beauftragt, auf Konsequenzen für Linienführungen zu prüfen, Bearbeitung ggf. im Zusammenhang mit Wehlstraße	E14
17		0	Kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen; reguläres ÖPNV-Angebot auch nach 20 Uhr gefordert. Emissionsärmere Fahrzeugtechnik prüfen für hochfrequentierte Linien	Die Mitnahme von Fahrrädern ist hinreichend und in üblicher Weise geregelt, kostenfreie Mitnahme nicht angemessen; Linienbusse sind im Innenraum für Fahrrad-mitnahme nicht geeignet, Nutzung begrenzter Sonder-flächen geht zu Lasten anderer Nutzer, v.a. Rollstuhl-fahrer, Rollatoren, Kinderwagen; Stadtlinienangebot nach 20 Uhr wird laut Abschn. 4.4.4 gezielt geprüft nach Vorlage und Auswertung adäquater Zähldaten; zur Fahrzeugantriebstechnik ist Positionierung in Abschnitt 6.2.2 enthalten	C
18		Barriere-freiheit	Erhebung der Nutzerzahlen für Haltestellen als Grundlage für den barrierefreien Ausbau; feste Definition einer barrierefreien Haltestelle, die Aufteilung der Karte Nr. 35 unklar; Fachanalyse für Aufwand und Finanzierung der Barrierefreiheit gefordert; Wiedereinführung der Anteilsförderung für den barrierefreien Ausbau gefordert	Die Durchführung einer Fahrgastzählung u.a. zu diesem Zweck ist vorgesehen. Die Parameter für barrierefreie Haltestellen sind in Tabelle 21 vorgegeben. Die Darstellung der Hst Fuhsebrücke in der Karte wurde korrigiert. Aufwandsbestimmung und Finanzierungs-programm sind Bestandteile des vorgesehenen Ausbauprogramms, ebenso eine mögliche Veränderung der Beteiligung des Landkreises.	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19	Ortsrat Garßen	4	Anbindung von Alvern und Hornshof in Ferien und am Wochenende herstellen, ggf. durch Ausweitung des Bürgerbusses Eschede	Wegen Einwohnerzahlen kaum Erfordernis, dennoch werden Linie 300 Hornshof und Linie 400 Alvern auch an Ferientagen bedient; weitere Verbesserung wird vorgesehen und entsprechend formuliert	A1
20	Ortsräte Altenhagen, Bostel, Lachtehausen	4; Seite 114, Karte 35	Einbeziehung Hst Lachtehausen, Osterkamp in Linie 4 statt derzeit Linie 400; Herstellung barrierefreier Haltestellen in den OT Altenhagen, Bostel, Lachtehausen, z.B. Wittinger Straße stadtauswärts	Einschränkung der Funktionalität der Linie 4 nicht sinnvoll, verstärkte Bedienung Lachtehausen an Samstagen ist Bestandteil von Abschn. 4.4.4; Adressat für dieses Anliegen ist die Stadt Celle	C D
21	Samtgemeinde Lachendorf	Kap. 4.3, Seite 80	Bei Angebotsverbesserung des SPNV-Haltepunktes „Ehlershausen“, bitte um Prüfung der Anbindung des Grundzentrums Lachendorf	Zur Kenntnis genommen	D
22		4	Die Umsteigebeziehungen von der Linie 400 zu den Linien 460/470 sind zu optimieren, bei Fortschreibung bitte um Prüfung	Weitere und permanente Optimierung von Verknüp-fungen sind Bestandteil von Abschn. 4.4.4 (Seite 95)	C
23		4	Die Anbindung des OT Gockenholz entspricht nicht den Mindestbedienungsstandards	Ist in Karte 28 und Anlage 3 Teil 2 dargestellt, zusätzlichen in Abschn. 4.4.4 (Seite 94) benannt	A1
24		4	Angebot nach 20:00 Uhr (ALF) auf Linie 400 angeregt	Nach vorliegenden Zähldaten zur Fahrgastnachfrage neu zu bewerten	D
25		4.5.6	Prüfung eines alternativen Fahrscheinerwerbes über Internet, per Downloads	Im letzten Absatz von Abschn. 4.5.6 bereits formuliert	D
26		Kap.2.4, S.24	Zu verifizieren, ob Mängel am Schlossplatz noch vorhanden sind	Permanente Aufgabe des Betreibers, etwaigen Mängel nachzugehen	D
27		Kap. 4.4.3, S. 86, Bild 4	Foto Haltestelle nicht mehr aktuell; neue Hst ist allerdings überlastet, Prüfung, ob passender Einsatz der Fahrzeuge für entsprechende Größe Besserung verschafft; Überlegung ob dieser Hauptverknüpfungspunkt in die Gemeindestraße „Südfeld“ verlegt werden kann	Foto wurde aktualisiert; Haltestellenausbau ist zuerst in Zuständigkeit des Baulastträgers (Gemeinde) in Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunter-nehmen	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
28	Weiter Samtgemeinde Lachendorf	Abschnitt 4.3, allgemein	Prüfung der Zuständigkeit für die Errichtung/Erneuerung bzw. Umbaus der Haltestellen; falls Zuständigkeit bei den Gemeinden bleibt ist zu prüfen in welcher Höhe die Förderung zukünftig ausfällt, eine Erhöhung des Förderbetrages ist notwendig, da die Errichtung sehr kostenaufwendig ist, min. Förderbetrag ist mit 100.000 €/Jahr anzusetzen	Zuständigkeit ergibt sich aus Rechtsvorschriften. Eine ggf. höhere Beteiligung des Aufgabenträgers kann sich im Ergebnis des Ausbauprogramms nach Abschn. 6.2.1 und unter Hinweis auf Abschn. 7.2 letzter Absatz ergeben.	D
29	Samtgemeinde Wathlingen	4.3	Einrichtung SPNV-Haltepunkt an der Bahnstrecke Hannover – Celle im Bereich der Samtgemeinde Wathlingen	Nachvollziehbares Anliegen, Zuständigkeit liegt aber beim Land bzw. LNVG und Region Hannover	D
30		4.4	Halbstündliche Busverbindung Wathlingen – Celle gefordert	30-min-Takt ab Nienhagen und Adelheidsdorf, 60-min-Takt ab Wathlingen erscheint gegenwärtig ausreichend, Verstärkung ggf. nach Fahrgastzählung	C
31		4.4	Linie 927: Verstärkung in Richtung Ehlershausen gefordert, Einbindung Adelheidsdorf	Aufgabenträgerschaft GVH, kreisfremder Betreiber regiobus Hannover; Adelheidsdorf auch mit Linie 600 angebunden, dennoch Prüfung durch Kreis bereits im Gang	A1
32	Gemeinde Wathlingen	4.4	Halbstündliche Busverbindung Wathlingen – Celle gefordert und Verlängerung bis Oberschule		E30
33		4.4	Anschluss der Gemeinde Wathlingen, insb. der Oberschule an die Gemeinde Uetze/Hänigsen mit direktem Anschluss in Richtung Burgdorf zur dortigen S-Bahn Hannover; erforderlich durch steigende Schülerzahlen aus der Region	Wenn sich die Schülerströme entsprechend entwickeln, wird eine Anpassung vorgenommen, diese ist allgemein in Abschn. 4.4.4 angelegt; eine Prüfung mit positiver Erwartung erfolgt bereits	A1
34			Verstärkung der Buslinie 927 Richtung Ehlershausen		E31
35		Kap. 2.2.2, S.8	Einrichtung einer „Leaderlinie“ zwischen Samtgemeinden Wathlingen und Flotwedel nach Uetze oder jeweils Einrichtung von Fahrten zwischen Uetze und Bröckel bzw. Wathlingen gefordert, Großraumtarif sollte Geltung haben	Es kann kein ausreichender Bedarf für einen ÖPNV-Linienverkehr erkannt werden	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
36	Weiter Gemeinde Wathlingen	Kap. 4.5.5, S.101	Forderung nach einer elektronischen Buslaufanzeige für den Bereich Uetzer Weg, der Kolonie, der Oberschule und im Verlauf der Nienhagener Straße	Vermutlich geht es um DFI-Anlagen (dynamische Fahrgastinformation); Möglichkeit zur Einrichtung ist begrenzt, weil mit Kosten von ca. 50 TEUR/Anlage verbunden	D
37	Gemeinde Winsen (Aller)	4.4	Zusätzlich zum Schülerverkehr regelmäßiger Linienverkehr zwischen Stedden und Celle gewünscht		E33
38	Gemeinde Adelheidsdorf	0	Linie 700: Fahrzeit zwischen Dasselsbruch und Celle mit 35 min zu lang für die geringe Entfernung; bitte um Linienanpassung zur Fahrzeitreduzierung	Fahrzeit ist nicht unangemessen lang, nicht ganz direkte Linienführung sinnvoll, Reisegeschwindigkeit im Stadt-Umland-Verkehr immerhin 30,2 km/h	C
39	Gemeinde Eschede	0	Keine Einwände	Zur Kenntnis genommen	D
40	CeBus GmbH & Co. KG	0	Unzulässige Vermischung von Festlegungen zum öffentlichen Verkehrsinteresse und Vertragscontrolling, keine Preisgabe von Details des Verkehrsvertrages	Es erfolgt keine unzulässige Vermischung, wenn sich Festlegungen im Verkehrsvertrag aus den Anforderungen des Nahverkehrsplanes ergeben	D
41		Deckblatt	Nutzung aktueller Fotos erwünscht	Es ist unklar, welches Foto bemängelt wird, das Foto mit Panzer wurde ersetzt	A2
42		Kap. 2.2.2, S. 8, Abs. 1	Zu ergänzen: Linie1543 wurde in den Verkehrsvertrag aufgenommen	Verweis auf inzwischen erfolgenden Betrieb nach § 42 PBefG	A2
43		Kap. 2.2.2, S. 8, Abs. 2, Satz 1	„nur ansatzweise“ ist zu streichen; falls nicht sind die Defizite aufzuführen; Einspruch zur dortigen Feststellung, dass das Konzept ab 2015 geändert wurde; Anpassung der Liniennummern wurde nur zur Verbesserung der Kundeninformation angewandt	Formulierung wurde richtiggestellt	A1
44		dito, S.10	Die Schulbuslinie ist nach § 43 PBefG zu streichen		E42
45		Kap. 2.2.5, S. 20	Einspruch gegen die Formulierung: „Die bisherige Berichterstattung weist noch Reserven, insbesondere in der Formalisierung, auf.“; es wurden einvernehmliche Kriterien zwischen Verwaltung und Betreiber definiert	Die gewählte Formulierung wurde präzisiert	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
46	Weiter CeBus	Kap. 2.2.5, S. 21	Nicht alle aufgeführten Busse sind Bestandteil des Verkehrsvertrages, daher ist die Ausführung falsch, dass die 17 Busse nicht den Alters- und Laufleistungsvorgaben entsprechen. Fahrzeuge von Subunternehmern sind CeBus zuzuordnen, Subunternehmer im Nahverkehrsplan nicht zu nennen.	Die Vorgaben gelten für die in Aufgabenträgerschaft des Landkreises eingesetzten Fahrzeuge, einschl. der von CeBus beauftragten Subunternehmer, unabhängig von der Leistungsbestellung laut Verkehrsvertrag und dem Ergebnis des Vertragscontrollings	C
47		Kap. 2.2.5, S. 21	Zu streichen ist, dass Fahrplanaushänge unvollständig sind	Formulierung war allgemeiner Art zu verstehen, nicht auf CeBus bezogen. Klarstellung wurde eingefügt.	A2
48		Kap. 2.2.5, S. 21	Ergänzend zum Abschnitt Fahrplanheft ist einzubringen: Fahrplanbuchseiten können online runtergeladen, zugesandt werden und ein Abo erhalten werden	Ergänzung wurde eingefügt	A1
49		Kap. 2.2.5, S. 22	Das CTM ist auch ein Kundencenter	Wurde als solches mit aufgeführt	A1
50		Kap. 2.3, S. 23, Abs. 2,3	Dem Fahrgastrückgang wird widersprochen, seitens der CeBus GmbH wird ein Fahrgastzuwachs angeführt	Mit Bezug auf die einzelnen Zeiträume und Tabelle 5 erscheinen alle Angaben zutreffend	C
51		Kap. 2.4, S. 24	Unterpunkt 1 Handlungsbedarf: Mängeln in der Datenbereitstellung wird widersprochen, anderweitige Absprachen mit Aufgabenträger; Vertragsinterna, die nicht in den Nahverkehrsplan gehören	Wie vorstehend bei Nr. 45 präzisiert bzw. Hinweis entfernt	E45
52		Kap. 2.4, S. 24	Unterpunkt 4 Handlungsbedarf: wurden bereits integriert; entfällt	Formulierung aktualisiert	E42, E44
53		Kap. 4.2.1, S. 69	Neufestlegung des Fahrtenangebotes ist nicht umsetzbar	Ist bereits umgesetzt. Es ändert sich nur die Mindestvorgabe, nicht der Bedienungsumfang.	D
54		Kap. 4.4.3	Nutzung aktueller Fotos erwünscht	Fotos wurden aktualisiert	A1
55		Kap. 4.4.3, S.91 f.	Widerspruch gegen die Aussage, dass das Haltestellenkataster unvollständig erhoben worden ist. Bzgl. der Fahrgastfrequentierung bzw. Fahrgastzählung ist der Aufgabenträger zuständig	Aussage ist aktualisiert, zur Fahrgasterhebung wird nichts Abweichendes behauptet	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
56	Weiter CeBus	Kap. 4.4.4, S. 93	Klarstellung, ob Linie 880 zur KGS Schwarmstedt integriert werden soll	Gegenwärtig besteht keine Absicht zur Integration	C
57		Kap. 4.4.4, S. 93	Zusatz zur Satzungsänderung Schülerbeförderung: in Folge dessen Entstehung von neuen Relationen, Entstehung von Mehrbedarf	Aussage wurde entsprechend ergänzt: kaum neue Relationen, aber erhöhter Kapazitätsbedarf um 6 – 8 Busse	A1
58		Kap. 4.5, S. 97 ff.	Hinzuzufügen ist, dass Toilettenanlagen insb. an Verknüpfungs- und Endpunkten für das Fahrpersonal mit aufzunehmen ist	Prinzipiell zutreffender Hinweis, im Abschn. Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement aber deplatziert (Angelegenheit Verkehrsvertrag, nicht NVP)	D
59		Kap. 4.5.6, S. 101	Hinzufügen welche Kriterien von der CTM aktuell nicht erfüllt werden	Hinweis auf Nebenfunktion eingefügt	A2
60		Kap. 4.5.6, S. 102	Aussagen über fehlende Kategorisierung sind zu streichen	Aussage entsprechend Nr. 55 präzisiert	E55
61		Kap. 4.5.8, S. 104	Die Verantwortung regelmäßiger Sitzungen des Fahrgastbeirates liegt nicht beim Betreiber; der Fahrgastbeirat ist ein selbständiges Organ, CeBus hat nur Gaststatus	Formulierung wurde richtiggestellt	A2
62		Kap. 4.5.8, S. 104	Richtigstellung der Aussage, dass CeBus ein Beschwerdeportal zur Verfügung stellt, sondern welche Anforderungen der NVP an den Betreiber stellt	Anforderung lautet: Möglichkeit von Hinweisen und Kritik. Als Mittel nachrichtlich genannt: Kundenportal	C
63		Kap. 5.1, S. 116 f.	Alle Unternehmensinterna sind zu streichen, ab „Funktionell…“ bis S. 117 vor dem Stichwort „Strategiekonzept“	Es können keine schützenswerten Geschäftsgeheimnisse in den Aussagen festgestellt werden	D
64		Kap. 5.4, S.121	Hinzuzufügen, dass Leistung auch nach einer allgemeinen Vorschrift vergeben werden kann	Der Aufgabenträger teilt diese Rechtsauffassung nicht	C
65		Kap. 5.5, S.123	Anregung, das Thema Busschule aufzunehmen, dient der Verkehrserziehung von Schülern	Anregung wird in umfassender Weise aufgegriffen und eingefügt	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
66	Weiter CeBus	Kap. 5.5, S.123	Nicht die aktuellen Marketingmaßnahmen beschreiben, Zielvorgaben definieren	Darüber hinaus keine weiteren Vorgaben (außer aufgegriffene Anregung „Busschule“)	E65
67		Kap. 6.2.1, S.125	Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur ist hier zu beschreiben, in der Form, die der Aufgabenträger auch finanzieren möchte	Die Aufzählung in Abschn. 6.2.1 S. 125 unten beschreibt die Anforderungen gemäß Nahverkehrsplan	C
68		Kap. 7.1.1, S. 130	Bei der Prognose ist von einer durchschnittlichen Personalkostenerhöhung von mehr als 3 %/a auszugehen	Aussagen wurden aktualisiert (2,5 – 2,8 %/a), aktuelle Tarifabschlüsse machen dies unumgänglich	A1
69	Bürgerbus Flotwedel	0	Förderung des Nachwuchses zum Erhalt der Bürgerbusse, z.Z. wird der Großteil durch ehrenamtlich tätige Rentner/innen geleistet	Der Landkreis unterstützt weiter die Bürgerbusvereine, Nachwuchseinwerbung wird aber vorrangig durch die Kommunen und Vereine erfolgen müssen	D
70	Kreiselternrat	Kap. 4.2.3, S. 74 f.	Bei notwendigen Abweichungen von den Regelwartezeiten (maximal und minimal) sollte der Schulelternrat zusätzlich zur Schulleitung hinzugezogen werden	Das kann jede Schule so regeln, nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes	D
71		Kap. 4.2.3, S. 74 f.	Maximale Reisezeit sollte 60 min für Sekundarstufen I und II sein, die Differenzierung nach Klassenstufen macht keinen Sinn, weil an allen weiterführenden Schulen diese Schüler dieselben Busse benutzen; demnach Tabelle 14 entsprechend anzupassen	Die Differenzierung macht dennoch Sinn, weil gleiche Busse nicht zwangsläufig auch gleiche Wegstrecke und damit Reisezeit bedeutet, die Vorgabe ist sachgerecht, Tabelle 14 bleibt unverändert	C
72		Kap. 4.2.3, S. 74 f.	„Stehendbeförderung“ ist aktuell eher die Regel; Zumutbarkeit muss definiert werden und den Busbetreibern vorgegeben werden	In der Vorgabe wird bereits nach Fahrzeit und Alter spezifiziert, alles weitere obliegt der Prüfung im Einzel-fall durch Träger der Schülerbeförderung und Betreiber	C
73		Kap. 4.4.4, S. 93	Ablehnung der Staffelung von Unterrichtszeiten in Bezug auf die Schülerverkehrsoptimierung	Lediglich als Prüfungsgegenstand formuliert, in der Argumentation fehlen alle positiven Argumente	C
74		Kap. 4.4.4, S. 93	Beschränkung der Rückfahrten sind auf mindestens 3 zu definieren, jeweils nach der 6./8. und 10. Stunde, 2 Rückfahrten sollen die Ausnahme sein	Vorgegeben ist eine Orientierung auf 2 – 3 Rückfahrten, über die Einzelheiten soll der konkrete Bedarf entscheiden	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
75	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	0	Städte müssen Ihren ökologischen Fußabdruck in den nächsten Jahren deutlich reduzieren, nach europäischer Gesetzgebung zur Luftreinhaltung oder durch internationale Übereinkünfte der CO_2-Reduktion, hier spielt der städtische Verkehr eine große Rolle	Der Landkreis trägt im Rahmen seine Möglichkeiten und Zuständigkeiten mit der Gestaltung des ÖPNV dazu bei.	D
76		0	Forderungen: 1. Bahn- und ÖPNV-Offensive zur Verlagerung des Autoverkehres 2. Subventionsabbau- insb. der Dieselförderung 3. konsequente Reduzierung der Abgase an der Quelle und in den Städten	Der Landkreis Celle nimmt die Forderungen des BUND zur Kenntnis.	D
77		Kap. 2.4	Fehlende Aussage, wie die Klimaziele erreicht werden können, Einsatz von Brennstoffzellenbussen, Reaktivierung von Schienenstrecken, bessere Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn; ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sollten gestärkt werden	Gegenstand von Abschn. 2.4 ist die Feststellung verkehrlicher Mängel und Handlungsbedarf. Forderungen und Ziele stellen auf Abschn. 4.1 Verkehrspolitische Ziele und 4.5 Qualität ab, wo solche Aussagen enthalten sind.	D
78		Kap. 3.2 und 4	Anregungen für Aktivitäten: Digitalisierung des ÖPNV; Nutzung von elektronischen Fahrkarten, Nutzung von Apps, Nutzung elektronischer Informationssysteme an Haltestellen; Einbringen von Car-Sharing-Modellen, Einführung von Fahrrad-Premium-Routen; Bildung von Arbeitsgruppen aus Politik, Verwaltung und Bürgern mit der Zielsetzung Klimaschutz; Einladung der Ortsräte der Stadt Celle zu diesem Thema; Bildung vom Workshops bzw. Beteiligungsveranstaltungen aus Gremien wie der Gleichstellungsbeauftragte oder dem Frauenforum, SoVD, Frauenforum etc. mit professioneller Moderation welche Informationen über Tarifstruktur, Betriebskosten, Linienverläufe etc. besitzt	Alle diese Anregungen können gerne aufgegriffen und bei entsprechender Nachfrage umgesetzt werden, allerdings außerhalb des strategischen Planungsinstruments Nahverkehrsplan.	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
79	Weiter BUND	Kap. 3	Gewinnung und Ermittlung von Fahrgästen zukünftig in Ausschreibungen aufzunehmen, zzgl. Befragungen der Fahrgäste; Aufgabenträger hat zudem Daten zu erheben und auszuwerten um ein nachfragegerechtes Verkehrskonzept erstellen und umsetzen zu können; diesbezüglich Forderung optimale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Celle, der LNVG, dem GHV, RegioBus Hannover GmbH und den angrenzenden Landkreisen	Ob der Betreiber oder der Aufgabenträger die Erhebung zu veranlassen hat, ist gleichgültig. Es finanziert der Landkreis direkt oder als Zuschuss. Eine entsprechende Maßnahme ist nach Abschn. 4.4.4 vorgesehen. Diese darf auch nicht einmalig bleiben. Eine Formulierungsergänzung wurde vorgenommen.	A2
80		Kap. 4.4	Bemängelung eines fehlenden Konzeptes für einen Kreisgrenzen übergreifenden ÖPNV; fehlende Verbindungen zu den Bahnhöfen in GVH; bessere Verbindungen zu den LK Gifhorn und in den Heidekreis über Fahrradabstellanlagen für E-Bikes an der Kreisgrenze; Stundentakt zu gering für Lachendorf und Winsen; Sicherstellung der Sitzplatzverfügbarkeit für jeden Fahrgast	Zwei Sachverhalte verhindern dies gegenwärtig noch: • Die teilweise Zuständigkeit anderer Aufgabenträger für die entsprechenden Linien • Die noch nicht mögliche Bedarfsprüfung durch fehlende Nachfragedaten. Sitzplatzgarantie bedeutet Reservierungszwang, nach PBefG nicht zulässig	E21, E31 C
81		Kap. 6 und 4.5.7	Fehlende ausreichend große Treffpunkt Haltestelle am Schlossplatz; bessere Informationen zur Haltestelle Kanzleistraße für Auswärtige, intelligente Umstiegshaltestelle mit einheitlicher Benennung am Bahnhof gefordert zzgl. Umstiegshinweise für verschiedene Abfahrtpositionen; zur Zeit drei Abfahrtspositionen am Kreisel, vor dem Bahnhof und in der Bahnhofstraße sind intransparent; Busspur vor dem Schloss ist nicht ausreichend; für Lachtehausen eine Fahrt Richtung stadteinwärts an die Infotafel verlegen; an den Bahnhöfen Eschede und Unterlüß Bereitstellung von vermietbaren Fahrradboxen für wertvolle Räder vgl. Großraum Hannover	Forderungen im Einzelnen zu Haltestellen, Haltestelleninformation und –ausrüstungen sind eher an die betreffenden Baulastträger oder das Betreiberunternehmen zu richten, dem Nahverkehrsplan obliegen nur die grundsätzlichen Vorgaben Ergänzender Hinweis zur Fahrgastinformation an großen Umsteigehaltestellen bei 4.5.5 eingefügt	D A1
82		Kap. 6 und 4.5.7	UN-Behindertenrechtskonventionsverstoß im Rahmen der barrierefreien Haltestellen im Landkreis; Förderhöhe in Höhe von 10.000 € pro Ortschaft ist zu gering angesetzt; Wiedereinführung der Förderhöhe in Höhe von 12,5 % pro Haltestelle; für Haltestellenvorrangliste fehlen Zahlen der Fahrgäste	Der Landkreis bewegt sich mit seiner Strategie und seinen Festlegungen im Rahmen der rechtlichen Vorgaben nach PBefG. Ein angepasstes Finanzierungskonzept kann nach Aufstellung einer Ausbauplanung resultieren.	E18

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
83	Weiter BUND	Bürgerbusse	Anerkennens- und förderwürdig; freiwilliges Engagement endet am Wochenende, damit entfallen Fahrten zu touristischen Zielen; Finanzmittel vorhalten im Kreishaushallt für Bürgerbusse; Fragen zu den Bürgerbussen: 1) Welche Finanzmittel stehen zur Verfügung? 2) Wie hoch sind die Mitgliedsbeiträge in Vereinen im LK Celle und sind diese unterschiedlich? 3) Gibt es die Pflicht zur Rückzahlung der Gemeindefinanzierung?	Die Fragen gehören nicht in einen Nahverkehrsplan, bitte gesondert mit dem Aufgabenträger klären.	D
			Beratung der Bürgerbusvereine bei Finanzverwaltungsakten; bessere Zusammenarbeit zwischen Cebus und den Bürgerbussen erforderlich; keine konkurrierenden Fahrtenangebote durch CeBus zulassen; bessere Abstimmung zwischen CeBus und Bürgerbussen vorgeben	Zusammenarbeit zwischen CeBus und Bürgerbusvereinen beinhaltet deren Abstimmung, insbesondere die Fahrplanabstimmung.	D
84		Akquise von Förder-mitteln	Fördergelder müssen erhöht werden; Finanzbudget von SGB II und von RentnerInnen muss Mobilität ermöglichen; Anforderungen von barriere-freien Haltestellen sollten im NVP Berücksichtigung finden; beleuchtete Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ggf. mit Vermie-tungsboxen mit Aufladeмöglichkeit und barrierefreiem Ein- und Ausstieg sollten Mindestvorgaben für eine Haltestelle sein, Kataster für Fahrradabstellanlagen einführen; Aufenthaltsqualität an Haltestellen ist deutlich zu verbessern; neue Zuschüsse beim BMU abfragen und in den NVP aufnehmen bzgl. beim Kauf von Bussen mit alternativen bzw. schadstoffarmen Antrieben, Verweis auf Drucksachen des Deutschen Bundestages und Internetquellen; Verweis auf Förderprogramm für Elektrobusse mit einem Budget in Höhe von 92 Mio. Euro	Fördermöglichkeiten für emissionsarme Antriebe sind weitaus geringer als dargestellt und treffen zum Teil für den Landkreis Celle und CeBus nicht zu, sondern nur für ausgewählte Städte. Perspektiven für Fuhrparkumstel-lung mit Systementscheidung ggw. noch nicht ausrei-chend. Faktoren neben Preis und Förderung (Auswahl): E-Bus (Batterie-/Akkubetrieb) • Keine Gelenkbusse und Großraumbusse verfügbar • Mangelnde Zuverlässigkeit im Winterbetrieb • Reichweitenbegrenzung führt zu Fahrzeugmehr-bedarf bei gleicher Leistung • Anforderungen an Ladeinfrastruktur E-Bus (Brennstoffzellenbetrieb) • Keine größeren Stückzahlen verfügbar und 20 % teurer als Batteriebusse • Mangelnde Standfestigkeit der Brennstoffzellen-Stacks (hohe Folgekosten) • Wasserstoffverfügbarkeit und Tankinfrastruktur, Sicherheitsfragen Ergänzungen mit Erörterung in Abschn. 4.1 und 4.5.4	D A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
85	Weiter BUND	Klimaschutz und nachhaltige Energie	Errichtung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstationen (Fuß, Rad, Car-Sharing, ÖPNV); Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur durch Einrichtung eines Wegweisungssystems bzw. Ergänzung vorhandener Wegenetze bzw. Einrichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit ÖPNV	Prinzipiell zutreffende Anliegen, aber ohne jeden Bezug zur Zuständigkeit	D
86		Finanzie-rungs- und Tarifstruktur	Niedersachsenticket sollte auch zukünftig auch für Landkreis Celle gültig sein, muss für den neuen NVP umgesetzt werden und finanziert werden; fehlendes Sozialticket bemängelt; km-abhängige Tarife führen zu hohen Preisen; Einnahmen aus dem MIV sollten in den ÖPNV fließen; Fahrverbot für die Innenstadt für den MIV, Besucher der Innenstadt müssen zur Erreichung dieser ein ÖPNV-Ticket kaufen; öffentliche Parkplätze bepreisen zur Finanzierung des ÖPNV; Ziel der Querfinanzierung für jedes Auto ein übertragbares Dauerticket für den ÖPNV	Niedersachsenticket, Sozialtickets u. ä. sind politische Grundsatzentscheidungen, bei denen auch die Nachteile abgewogen werden müssen. Anliegen der ÖPNV-Zwangsnutzung und des MIV-Verbots erscheinen nicht konsensfähig und finden keine Aufnahme in den Nahverkehrsplan des Landkreises.	D
87		CeBus-Vermarktung	Informationen zu CeBus an Tankstellen und Getränkemärkten bereit-stellen für die Autofahrer; Flyer für die Schulen ausgeben zur Bereitstellung an Elternabenden; Aufnahme von folgenden Punkten in den nächsten NVP: - Verkehrsschule - monatliche ÖPNV-Seite in der Tageszeitung - Bus-Tester - Bus-Folder an Haltestellen - Bus-Magazin - Gestaltung von Wartehallen - Fragebogen zur Marktforschung - Infos von Aktionen und Sonderfahrten der CeBus - Internetauftritt der CeBus - Taktverlängerung an Samstagen und am Abend - Erweiterung des Ticket-Angebotes: Firmenticket, etc.	Die Aufzählung differenziert nicht: • Bestimmte Punkte sind bereits vorhanden (Firmentickets, Nutzerbefragungen, Information über besondere Angebote auf den Webseiten der CeBus) • Weitere Punkte sind Bestandteile der vorgesehenen Maßnahmen und Prüfungen (Busschule, Taktverlängerung abends) • Andere sind nicht in der Zuständigkeit der CeBus (Wartehallengestaltung) • Wieder andere sind als unzweckmäßig einzuschätzen (Bus-Folder an Haltestellen)	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
88	Weiter BUND	Schülerbeförderung	Planung von Personalkapazitäten zur Organisation der Schülerbeförderung sind kreispolitische Kompetenzen; Verbesserung des Sitzplatzangebotes; Schülerfahrzeiten durch teilweise nicht funktionierende Anschlüsse zu lang, max. 1 h pro Richtung; bei Fortschreibung des NVP ist das Schulgutachten zu berücksichtigen; Fahrgastanhänger mit Videoüberwachung zur Anschaffung berücksichtigen; Zubringerverkehre zu den Schulen in die Schülerbeförderung integrieren; Einbeziehung des Metronom in die Schulwege; Falls Schüler Rad zur Schule nutzt, Zahlung eines Ausgleiches für das nicht genutzte Schülerticket	Schulgutachten ist berücksichtigt, maximal 1 h Fahrzeit ist nicht für alle Schüler zu gewährleisten, Busanhänger im Schülerverkehr werden i.d.R. als Sicherheitsrisiko betrachtet oder erfordern Begleitpersonen. Versuche waren nach unserer Kenntnis nicht nachhaltig. Nicht kontrollfähig und ohne jede haushaltsrechtliche Zahlungsgrundlage.	D C C
89	BVN Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V., Regionalverein Nord-Ost-Niedersachsen	Kap. 4.3, SPNV	Die SPNV-Verbindung nach Hannover optimieren, zur Zeit fahren in 10 Min drei Züge, weitere Fahrt halbe Stunde später ist zu zeitintensiv; Abfahrtzeiten der S6 und S7 tauschen; Umsteigezeiten in Lehrte zu lang; Fahrzeit nach Braunschweig zu lang, Prüfung einer alternativen Direktverbindung mit Bussen	Hinweise prinzipiell zutreffend, Abschn. 4.3 gibt aber den SPNV-Planungstand wieder, auf den der Landkreis keinen Einfluss hat. Alternative Direktverbindung Celle – Braunschweig mit Bussen hat nachweislich zu wenig Nachfrage.	D
90	Weiter BVN	Kap. 4.5, Fahrgastinformation	Kommunikation zwischen Fahren und Leitstellen ist zu verbessern, Anschlüsse gehen z.Z. verloren; akustische Informationen an stark frequentierten Haltestellen vgl. BusGuide RLG Soest; akustisches sowie schriftliches Display System am Schlossplatz; bei Linienwechsel eines Busses am Schlossplatz sollte eine schriftliche sowie akustische Information erfolgen	Technisches Kommunikationsproblem ist beim Betreiber zu klären. Verbesserung der Anzeigen durch DFI-Anlagen mit RBL-Steuerung sind vorgesehen. Generelle akustische Information an allen Haltestellen nicht möglich, enge Auswahl erforderlich.	D C B, E81
91		Kap. 4.5, Haltestellen	Zu geringe Gehwegbreite von unter 0,5 m; bei kombinierte Geh-und Radwegehaltestellen fahren Radfahrer über die Blindenleitlinie, Konfliktpotenzial und Gefahrenstelle; bei getrennten Geh-und Radwegen Aufnahme in das Regelwerk, dass beide Systeme visuell und ertastbar deutlich getrennt sind	Ein entsprechender Hinweis wird zur Untersetzung der Tabelle 21 eingefügt.	A1
92		Kap. 4.5, Haltestellen	Bei Wetterschutzhäuschen mit Glaswänden sollten Markierungen im Wechselkontrast nach DIN 32975 und DIN 18040 aufgebracht werden	Ein entsprechender Hinweis wird zur Untersetzung der Tabelle 21 eingefügt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
93	Fahrgastbeirat Celle (FGB)	0	SPNV und straßengebundener ÖPNV müssen der Daseinsvorsorge nach dem NNVG entsprechen	Zur Kenntnis genommen.	D
94		6	Zur vollständigen und umfassende Barrierefreiheit bis 2022 sollten sich Politik und Verwaltung bekennen, insbes. RROP	Es ist ein Bekenntnis im Rahmen der rechtlichen Vorgaben erfolgt.	D
95		0	ÖPNV ist daran auszurichten, dass jedem ein Angebot zur Verfügung steht. Oberstes Ziel ist, Individualverkehr zu vermeiden. ÖPNV-Angebot ist auf Familienbedürfnisse auszurichten (Schule, Arbeit, Kindergarten).	Ziel ist es, eine höchstmögliche Mobilität für möglichst alle Bürger und dabei einen möglichst hohen ÖPNV-Anteil am Modal Split zu erreichen. Das ÖPNV-Angebot ist an der Nachfrage auszurichten.	D
96		4.4.4	Vorrangig ist die Wehlstraße ins ÖPNV-Netz einbeziehen	Prüfauftrag enthalten	E14
97		4	Verkehrsplanerische Großprojekte sind vorausschauend zu planen, künftige Siedlungsentwicklung berücksichtigen.	Dies wird permanent so gehandhabt.	D
98		4.5.5	digitale Fahrgastinformation weiterentwickeln	Entspr. Festlegungen sind in Abschn. 4.5.5 enthalten	D
99		4.4.4	Landkreisüberschreitendes Linienangebot entwickeln	Prüfung findet bereits statt..	A1, E31
100		Tarif, Barrierefrei-heit, P+R, Erreichbar-keit	GVH-Angebot für Ünterlüß und Eschede ist zu entwickeln, beide Bahnhöfe barrierefrei ausbauen, Erreichbarkeitsdefizite abstellen, und ein P+R Standort bereitzustellen	Der GVH-Tarif führt bereits zu Fahrpreisermäßigungen (LK Celle Abo). Die Gestaltung von Bahnhöfen liegt weder in der Zuständigkeit des Landkreises noch der Kommunen. Erreichbarkeitsdefizite sind nicht bekannt und P+R-Plätze sind vorhanden.	D
101		4.4.4	Erreichbarkeitsdefizite nach Braunschweig/Wolfsburg sind abzubauen	Braunschweig zu wenig Nachfrage, Wolfsburg zu große Entfernung (kein ÖPNV) und überwiegend kreisfremd.	E89, C
102		??	vorhandene Infrastruktur ist zu sichern	Wenn Schieneninfrastruktur gemeint ist, keine Zustän-digkeit beim Landkreis, bei Haltestelleninfrastruktur Baulastträger.	D
103		4.4.4	mehr Angebot in den Abendstunden und am Wochenende	Nach Vorlage von Fahrgastzahlen sind Prüfungen sinnvoll.	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
104	Fahrgastbeirat Celle (FGB)	0	Demografischer Entwicklung Rechnung tragen. Sicherstellung, dass aus allen Ortsbereichen ohne Auto Einrichtungen des täglichen Lebens erreicht werden.	Das ist unter der Überschrift „Daseinsvorsorge“ eines der Hauptanliegen des Nahverkehrsplanes.	D
105		0	Vertaktung ist zu optimieren	Ist als permanente Aufgabe formuliert	D
106		0	Bürgerbusse verstärkt fördern	Das wird getan. Dennoch steht die Sicherung des regulären ÖPNV-Angebots im Vordergrund.	D
107		4.3	GVH-Haltepunkt für Großmoor ist anzustreben		E2
108			alle S-Bahnhöfe sind barrierefrei auszubauen		E100
109		6.2.2	Umstieg zu emissionsarmen Fahrzeugen sollte festgeschrieben und umgesetzt werden	Das ist nur möglich, wenn die Finanzierungsfragen geklärt und technische Vorbehalte überwunden sind.	E17, E84
110		0	Längerfristige ÖPNV-Konzeption erforderlich, über mehr als 5-Jahreszeitraum hinaus	Prinzipielle Zustimmung. NVP soll durchaus auch länger-fristige Perspektiven aufnehmen. Gerade gegenwärtig ist dies aber eine sehr schwierige Aufgabe.	D
111	SoVD Sozialverband Deutschland, KV Celle	4.4.4	Mängel an Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende und eine ungenügende Versorgung für mobil eingeschränkte Menschen.	Aussage zu Angebotsbeschränkungen für mobilitäts-eingeschränkte Personen ist zu undifferenziert.	E103
112		4	keine zielgerichtete Ausrichtung des ÖPNV auf die Siedlungsentwick-lung, Nutzung des MIV wird nicht genug entgegengewirkt		E95, E97
113		0	Vereinbarkeit zwischen Familie, Arbeit und Kinderbetreuung ist nicht genug ausgeprägt.		E95
114			Keine gute Verknüpfung mit SPNV	Wo und wann?	D
115			Keine Antwort auf den demographischen Wandel		E104
116			Sicherung und Stärkung der Bürgerbusvereine		E106
117		Tarif, Barrie-refreiheit	Ausbau des GVH bis Unterlüß sowie barrierefreier Ausbau der S-Bahnhaltepunkte		E100

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
118	Weiter SoVD		Schieneninfrastruktur sichern und ausbauen in NVP aufnehmen	Keine Perspektive erkennbar	E102
119		Allgemein	fehlende Untersuchung struktureller Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum, Verweis auf Koalitionsvertrag von Bund und Land und das darin stehende Bekenntnis zur Stärkung des ländlichen Raumes	Es gibt Bedienungsstandards für den ländlichen Raum. Weitergehende Strukturentwicklungskonzepte können nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes erarbeitet werden.	D
120		Kap.1, S. 1, Abs. 2	das Ziel Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022 zu schaffen, ist gefährdet	Nein, es ist objektiv unmöglich. Deshalb wurden die gesetzlich zulässigen Ausnahmeregelungen getroffen.	D
121		Kap.2.1.2, S.5	Den genannten Erreichbarkeitsdefiziten ist entgegenzuwirken	Das wird in Abschn. 4.4.4 getan	D
122		Kap.2.2.1, S.6 f.	Zu untersuchen, ob sich durch einen SPNV-Haltepunkt „Großmoor“ die Erschließungs- und Netzsituation verbessern lässt; alle Bahnhöfe müssen barrierefrei ausgebaut werden	Eine Verbesserung der Erschließungssituation durch einen SPNV-Haltepunkt „Großmoor“ ist unbestritten.	E2, E100, E108
123		Kap.2.2.2, S. 12	Fehlende Netzwirkung und fehlende Flächenerschließung des SPNV, abfedern durch Überprüfung möglicher Potenziale für SPNV-Verbindungen mit Braunschweig und Wolfsburg	Keine Zuständigkeit für SPNV-Planungen beim Landkreis.	C
124		Kap. 7.1.2	Angebote für Schüler und Senioren sind zu entwickeln; Familiennetzkarte einführen; der Informationsservice im Bus und an Haltestellen sind weiterzuentwickeln, an zentralen Umsteigepunkten muss dem ÖPNV uneingeschränkt Vorrang eingeräumt werden	Es gibt solche Ticketangebote für Schüler, Senioren, Familien (CelleCard, Senioren-Ticket usw.), die natürlich auch weiterentwickelt werden sollen. ÖPNV hat an zentralen Umsteigpunkten Vorrang. Grad des uneingeschränkten Vorrangs muss dennoch auf Verhältnismäßigkeit im Einzelfall abgewogen werden.	D D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
125	Weiter SoVD	Kap.4.4.3 Barrierefreie Haltestellen-gestaltung	• barrierefreier Einstieg • installierte Leitsysteme • ausreichend dimensionierte Warte- und Rangierflächen • verlegte Bodenindikatoren • gesicherte Überquerung in Haltestellennähe • Haltestellen in Mittellage bzw. alle Haltestellen von mind. einer Seite barrierefrei • konfliktfreie Radstellplätze • freier Bewegungsraum vor Ausstellungselementen • unvermeidbare Hindernisse abgesichert • Hindernisse und Informationen visuell kontrastreich gekennz. • Auffindbarkeit, Lesbarkeit, barrierefreie Erreichbarkeit von Fahrgastinformationen und Bedienungseinrichtungen • barrierefreie Zugänge zu Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Bedienelementen und Aushängen • Notrufsäulen durch Bodenindikation auffindbar • Ansagen von Notrufsäulen akustisch und visuell ausgeben • außerplanmäßige Durchsagen optisch und akustisch anzeigen • von einer Seite barrierefreier Zugang über Rampe von < 6 % • gefahrenlose Integration von Radverkehr • taktile Ausstattung der Haltestelle • Quergefälle von >2 % vermeiden, ohne Längsgefälle 2,5 % zulässig • Radwege außerhalb der Wartefläche Bild S. 91 als Beispiel ungeeignet als Orientierungsmuster, mindestens Hauptmerkmale Tabelle 21 sollten Bestandteil sein	Hauptmerkmale sind in Tabelle 21 dargestellt, widerspruchsfrei zur genannten Aufzählung Foto Orientierungsmuster wurde aktualisiert	C A1
126		Allgemein	Keine innovative, lediglich maßvolle Weiterentwicklung des NVP erkennbar. Fehlende Angebotsausweitung in den Abendstunden, für das Wochenende und den ländlichen Raum. Kein Eingehen auf den demografischen Wandel. Neue gutachtliche Betrachtung nötig, die Abkehr vom MIV ermöglicht. Ein Grundsatzkonzept für die nächsten 15-20 Jahre wird benötigt. Im NVP soll eine Arbeitsgruppe vorgesehen werden, die sich mit Zukunftsfragen zum ÖPNV befasst und für die Zeit nach der Laufzeit des NVP Lösungen anbietet.	Die Gesamteinschätzung wird zur Kenntnis genommen.	D, E110, E111, E119

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
127	SPD-Fraktion im Kreistag

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Weiter SPD-Fraktion			könnten aber Verstärkerkapazitäten erforderlich werden. Vorgehen: Maßnahme umsetzen. Vorhaltung von 6 – 8 zusätzlichen Bussen für 6 Monate auf Mietbasis. Nachhaltigen Kapazitätsbedarf prüfen. Es ist davon auszugehen, dass der Aufwand dafür für CeBus zumindest weitgehend durch die genannten Mehr-einnahmen aus Schülerfahrausweisen abgedeckt werden – soweit nicht ein generelles kostenfreies Schülernetzticket eingeführt wird.	
128		7.1.2	Schülernetzticket für Schüler der Sek I und II der weiterführenden Schulen und auf die Berufsschulen ausweiten und kostenfrei anbieten. In Verhandlung mit CeBus Vorschlag erarbeiten, zur Finanzierung zusätzliche Landesmittel nach § 7b NNVG nutzen.	Bisher nutzen 6.355 Schüler das Netzticket an Schultagen nachmittags für 10,00 EUR/m (100,00 EUR/a). Bei gene-reller Kostenfreiheit kommt es zu einem Einnahmen-verlust von 635.000 EUR/a für CeBus, der durch den Landkreis über den ÖDA auszugleichen wäre. Darüber hinaus ist der Antrag der SPD <u>unklar hinsichtlich der Notwendigkeit, zusätzlich zum Netzticket noch einen Zeitfahrausweis erwerben zu müssen</u>. Wenn das nicht der Fall sein sollte, ersetzt das Schülernetzticket gleichzeitig alle Schülerfahrausweise. Entsprechend der erweiterten Anspruchsberechtigung nach Pos. 127 oder sogar generell würde damit für alle im Kreisgebiet wohnenden Schüler der ÖPNV kostenlos. Der Landkreis hätte die gesamten Aufwendungen für Schülerfahrausweise in seine Zahlungen nach dem ÖDA aufzunehmen. Diese Beträge wären dann nicht mehr Erlöse für CeBus sondern Ausgleichszahlungen. Die Beträge müssten auch dynamisiert werden, entspr. der Anzahl der ausgegebenen Netztickets und der allgemeinen Entwicklung der Beförderungstarife.	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Weiter SPD-Fraktion			Zur Sicherung der Landesmittelzuführungen nach § 7a NNVG (ehem. § 45a PBefG) wäre mit der Landesbehörde abzuklären, dass die ausgegebenen Schülernetztickets als Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs anerkannt werden (gegenwärtig pauschalierte Zuführung). Bei einer generell kostenfreien Beförderung aller Sekundar- und Berufsschüler sind Kapazitätsüberlastungen an Schultagen in der Frühspitze in der Stadt Celle nicht ganz auszuschließen. Im weiteren Kreisgebiet und in den anderen Verkehrszeiten wird diese Gefahr als gering eingeschätzt. Es besteht die im Vorhinein nicht exakt zu bestimmende Gefahr, dass 4 – 6 zusätzliche Busse nur an Schultagen und nur innerhalb einer Stunde als Verstärker eingesetzt werden müssen, für die CeBus ca. 450 TEUR/a veranschlagen würde. Subunternehmer würden dafür vorauss. nicht zu gewinnen sein. Insgesamt wird von einer kostenfreien Beförderung für Schüler oder Jedermannfahrgäste abgeraten. Jede Leistung, von der auch Qualität erwartet wird, muss etwas wert sein. Empfohlen wird die prinzipielle Umsetzung des Vorschlags der CeBus zu einem Schülernetzticket zusätzlich zu den bisherigen Zeitfahrausweisen zu einem geringen zusätzlichen Preis. CeBus schlägt 1,50 EUR/m vor, aber nur für Schüler mit SSZK). SMON und TZMON sollten mit abgestuftem Preis ebenfalls einbezogen werden. Die zusätzlichen Ausgaben für den Landkreis und zusätzlichen Einnahmen für CeBus dürften sich auf 250 TEUR/a belaufen und erhöhte Aufwendungen mindestens weitgehend abdecken. Vor weitergehenden Umsetzungskalkulationen ist eine **kommunalpolitische Grundsatzentscheidung zu folgenden Fragen** zu treffen: 1. Generell kostenfreie Beförderung von Schülern der Sek I und II sowie BBS mit einem zu jeder Verkehrszeit geltenden Netzticket oder zusätzliches Netzticket zu einem Schülerzeitfahrausweis? 2. Wenn zusätzlich zu einem Schülerzeitfahrausweis, dann zu welchem (nur SSZK oder auch SMON und TZMON)? 3. Kostenfreies Schülernetzticket oder zu geringem Preis?	

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
129	Weiter SPD-Fraktion	4.2.3	Gewährleistung einer rechtzeitigen Beförderung der Schüler vor und nach dem Unterricht gemäß Nahverkehrsplan. Darüber hinaus soll gelten: • Busankünfte für die Schülerbeförderung spätestens 10 min vor Unterrichtsbeginn und • Abfahrten frühestens 10 min nach Unterrichtsschluss. Entsprechende Erweiterung der Regelungen in der Schülerbeförderungssatzung.	Die gegenwärtige Regelung: • Ankunft maximal 20 min vor Unterrichtsbeginn, angestrebter Orientierungswert 10 – 15 min, • Abfahrt maximal 20 nach Unterrichtsende, angestrebter Orientierungswert 10 – 15 min, wird als hinreichend und vergleichsweise anspruchsvoll eingeschätzt. Die Auswirkungen einer Umsetzung der Forderung sind nur durch sehr aufwendige Umlaufprüfung zu ermitteln. Vorschlag: Ergänzung der Festlegungen in 4.2.3 (b): „Regelmäßige Unterschreitungen einer Wartezeit von 5 min führen zur Fahrplananpassung“	A1
130		4.4.4	Taktverkehrsangebot mit Bussen auf Verkehrszeit nach 20 Uhr ausdehnen.	Der Antrag lässt offen, an welchen Tagen und bis zu welcher Uhrzeit die Betriebszeit erweitert werden soll. Es wurde eine pauschale Erweiterung bis ca. 21:00 Uhr Mo-Fr auf jeder gegenwärtig als Stadt- oder Regionallinie im Takt verkehrenden Linie im bestehenden Taktraster simuliert. Es ergeben sich überschläglich Mehrleistungen im Umfang von 71.250 Fpl-km/a auf Stadtlinien und 79.200 Fpl-km auf Regionallinien. Der zusätzliche Ausgleichsbedarf bei unter-durchschnittlichen Mehreinnahmen wird mit 400 TEUR/a eingeschätzt. Es wird empfohlen, Erweiterungen nach vorliegenden Zählergebnissen (für die jeweils letzten Fahrten) gezielt vorzunehmen und dies in Abschn. 4.4.4 entsprechend zu ergänzen.	A2