

Nahverkehrsplan

Landkreis Heidekreis
2015 - 2019



Nahverkehrsplan

des Heidekreises
für den Zeitraum 2015 bis 2019

beschlossen durch den Kreistag des
Heidekreises am
17.06.2016

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

*Verkehrsmanagementgesellschaft
der Landkreise Cuxhaven,
Harburg, Heidekreis,
Lüchow-Dannenberg, Lüneburg,
Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen*

Gliederung

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
2. Bestandsdarstellung	24
3. Bewertung und Mängelanalyse	62
4. Ziele und Maßnahmen	95
Literaturverzeichnis	125

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
1.1 Gesetzliche Grundlagen	10
1.1.1 Einleitung	10
1.1.2 Nahverkehrsplan	10
1.1.2.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans	10
1.1.2.2 Inhalt des Nahverkehrsplans	10
1.1.3 Europarecht (VO 1370)	11
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	12
1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit	14
1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	14
1.2 Organisation des ÖPNV im Heidekreis	15
1.2.1 Organisation der Aufgabenträger	15
1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis	15
1.3 Finanzierung des ÖPNV	16
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz	16
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	17
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	18
1.3.4 Einnahmen und Ausgaben für den ÖPNV im Heidekreis	19
1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV	20
1.4.1 Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels	20
1.4.2 Zukünftige Entwicklung für Niedersachsen	20
1.4.3 Zukünftige Entwicklung für den Heidekreis	21
1.4.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr	22
1.4.5 Handlungsansätze	23
2. Bestandsdarstellung	24
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	24
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	24
2.1.2 Einwohner	25
2.1.3 Demografische Entwicklung	25
2.1.3.1 Altersstruktur	26
2.1.3.2 Motorisierung	26
2.2 Berufspendler	27
2.3 Schüler und Schulen	36
2.3.1 Schülerbeförderung	36
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen	37

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	38
2.4.1 Schienennetz	38
2.4.2 Straßengebundener ÖPNV	39
2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung	39
2.4.2.2 Verkehrsunternehmen.....	43
2.4.2.3 Fahrzeuge	43
2.4.2.4 Linienkategorien.....	44
2.4.2.5 Teilnetze im Heidekreis.....	45
2.4.3 Verknüpfungspunkte	54
2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV.....	54
2.4.3.2 ÖPNV - SPNV	54
2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV)	54
2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV).....	54
2.5 Tarife	54
2.5.1 VH-Tarif.....	55
2.5.2 Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN).....	55
2.5.3 GVH-Regionaltarif	57
2.5.4 HVV-Tarif	57
2.5.5 VNN-Regionaltarif	58
2.5.6 Stadttarife Soltau	59
2.5.7 Sondertarife der Bürgerbusse	59
2.5.8 ASM-Tarif der Stadt Soltau	59
2.5.9 Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen.....	60
2.6 Fahrgastinformation	60
2.6.1 Gedruckte Fahrpläne	60
2.6.2 Fahrplanauskunft	60
2.6.3 Aushangfahrpläne	61
2.6.4 Pendlerportal.....	61
3. Bewertung und Mängelanalyse.....	62
3.1 Einleitung.....	62
3.2 Verkehrsangebot.....	62
3.2.1 Erschließungsqualität.....	62
3.2.1.1 Bemessungsmerkmal.....	62
3.2.1.2 Bewertungsraster	62
3.2.1.3 Bewertungsergebnisse.....	62
3.2.2 Bedienungsqualität	63
3.2.2.1 Bemessungsmerkmal.....	63
3.2.2.2 Bewertungsraster	63
3.2.3 Verbindungsqualität	64
3.2.3.1 Bemessungsmerkmal.....	64
3.2.3.2 Bewertungsraster	64
3.2.4 Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität.....	66
3.2.4.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum	66
3.2.4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren.....	81

3.2.4.3	Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren	85
3.3	Fahrgastbedienung	90
3.3.1	Tarifangebot	90
3.3.1.1	Abgestimmter Tarif	90
3.3.1.2	Tarifstruktur	90
3.3.2	Fahrgastinformation	93
3.3.2.1	Informationen im Fahrplan-Heft	93
3.3.2.2	Informationen an den Haltestellen	93
3.3.2.3	Elektronische Informationen	93
3.4	Haltestellen	94
3.5	Fahrwege	94
3.6	Fahrzeuge	94
4.	Ziele und Maßnahmen	95
4.1	Übergeordnete Ziele	95
4.2	Ziele des Heidekreises	98
4.2.1	Schülerverkehr	98
4.2.2	Grundversorgung	99
4.2.3	Berufsverkehr	99
4.2.4	Freizeitverkehr	100
4.3	Maßnahmenübersicht	100
4.3.1	Bedienungsebene I	101
4.3.2	Bedienungsebene II	102
4.3.3	Bedienungsebene III	103
4.3.4	Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis	105
4.3.5	Tarif und Allgemeine Vorschrift	109
4.3.6	Fahrgastinformation	112
4.3.7	Haltestellen	114
4.3.8	Fahrzeuge	117
4.3.9	Fahrweg	119
4.3.10	Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr	120
4.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	123
4.4.1	Schülerverkehr	123
4.4.2	Grundversorgung und Barrierefreiheit	123
4.4.3	Zeitliche Verteilung	123
4.4.4	Grundliniennetz	124
4.4.5	Berufsverkehr	124
4.4.6	Freizeitverkehr	124

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.3-3:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2013 – 2019	19
Tabelle 1.3-4:	Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis	20
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen 2001 – 2013, Bevölkerungsdichte 2013 und -entwicklung im Heidekreis	25
Tabelle 2.1-2:	Altersstruktur mit Geschlechterverteilung und Prognose 2009 – 2031 im Heidekreis	26
Tabelle 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb	27
Tabelle 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden	28
Tabelle 2.3-1:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler	36
Tabelle 2.4-1:	Schienennetz im Heidekreis, Betriebs- u. Streckencharakteristika	38
Tabelle 2.4-2:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG	40
Tabelle 2.4-3:	Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	43
Tabelle 2.4-4:	Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge	44
Tabelle 2.4-5:	Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis	46
Tabelle 2.4-6:	FVO-Verkehre im Teilnetz 1	47
Tabelle 2.4-7:	Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis	48
Tabelle 2.4-8:	FVO-Verkehre im Teilnetz 2	49
Tabelle 2.4-9:	Linien im Teilnetz 3 im Heidekreis	50
Tabelle 2.4-10:	FVO-Verkehr im Teilnetz 3	50
Tabelle 2.4-11:	Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis	51
Tabelle 2.4-12:	FVO-Verkehre im Teilnetz 4	51
Tabelle 2.4-13:	Linien im Teilnetz 5 im Heidekreis	52
Tabelle 2.4-14:	FVO-Verkehre im Teilnetz 5	52
Tabelle 2.4-15:	Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis	53
Tabelle 2.4-16:	FVO-Verkehre im Teilnetz 6	54
Tabelle 3.2-1:	Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag	63
Tabelle 3.2-2:	Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen	66
Tabelle 3.2-3:	Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen	69
Tabelle 3.2-3:	Bedienungs- und Verbindungsqualität II, GZ – MZ	82
Tabelle 3.2-4:	Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ – MZ	83
Tabelle 3.2-5:	Bedienungs- und Verbindungsqualität III, GZ – OZ	86
Tabelle 3.3-1:	Darstellung der Tarifstruktur im Heidekreis	92
Tabelle 3.3-2:	Darstellung der Tarifstruktur (Bürgerbusse) im Heidekreis	92
Tabelle 4.2-1:	Anzustrebene Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag	99
Tabelle 4.4-1:	Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten	123

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1:	Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis	24
Abb. 2.1-2:	Einwohnerentwicklung und Prognose 2009 – 2023 im Heidekreis.....	26
Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Gemeinden Bisingen und Bomlitz	29
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Städte Bad Fallingbostal und Munster.....	30
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen Gemeinde Neuenkirchen und Stadt Schneverdingen	31
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen der Städte Soltau und Walsrode	32
Abb. 2.2-5:	Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf und SG Ahlden	33
Abb. 2.2-6:	Pendlerbeziehungen der Samtgemeinden Rethem (Aller) und Schwarmstedt	34
Abb. 2.2-7:	Pendlerbeziehungen Heidekreis – Regionen außerhalb	35
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Heidekreis.....	37
Abb. 2.4-1:	Schienenetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis	39
Abb. 2.4-2:	Linienetz im Heidekreis	41
Abb. 2.4-3:	Linienverkehr im Teilnetz 1	46
Abb. 2.4-4:	Linienverkehr im Teilnetz 2	49
Abb. 2.4-5:	Linienverkehr im Teilnetz 3	50
Abb. 2.4-6:	Linienverkehr im Teilnetz 4	51
Abb. 2.4-7:	Linienverkehr im Teilnetz 5	52
Abb. 2.4-8:	Linienverkehr im Teilnetz 6	53
Abb. 2.5-1:	Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis	56
Abb. 2.5-2:	Tarifzonen des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH), Ausschnitt.....	57
Abb. 2.5-3:	Ausschnitt HVV-Tarifplan	58
Abb. 2.5-4:	Stadttarif Soltau	59
Abb. 3.2-1:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Heidekreis.....	67
Abb. 3.2-2:	Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Heidekreis	68
Abb. 3.2-3:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostal	70
Abb. 3.2-4:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster	71
Abb. 3.2-5:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen	72
Abb. 3.2-6:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau	73
Abb. 3.2-7:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode	74
Abb. 3.2-8:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bisingen.....	75
Abb. 3.2-9:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz.....	76
Abb. 3.2-10:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen	77
Abb. 3.2-11:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen)	78
Abb. 3.2-12:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller)	79
Abb. 3.2-13:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt.....	80
Abb. 3.2-14:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide	81
Abb. 3.2-15:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ)	84
Abb. 3.2-16:	Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ)	85
Abb. 3.2-17:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/ Tag GZ – OZ und MZ – OZ).....	87
Abb. 3.2-18:	Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ)	89

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1:	Erschließungsqualität
Anlage 3-2:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-4:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-5:	Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-6:	Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-7:	Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
Bf.	Bahnhof
BMV	Bundesministerium für Verkehr (bis 1998)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ab 2005)
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU VO	Verordnung der Europäischen Union
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HK	Landkreis Heidekreis
Hrsg.	Herausgeber
HRS	Haupt- und Realschule
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
LTN	Landestarif Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
ME	metronom
Mio. EUR	Millionen Euro
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

MZ	Mittelzentrum
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SZ	Schulzentrum
Tab.	Tabelle
UVP	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VH	Verkehrsgemeinschaft Heidekreis
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
VWE	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
WEB	Weser-Ems Busverkehr GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende dritte Nahverkehrsplan des Heidekreises (bis 31.07.2011 Landkreis Soltau-Fallingb.) für den Zeitraum 2015 - 2019 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der ersten beiden Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) 2015 – 2019 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetz- bildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2020 – 2024, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2015 – 2019 erfolgt.

1.1.2 Nahverkehrsplan

1.1.2.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Grundsätzliche Aussagen zur Bedeutung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken mit den ÖPNV-beteiligten Aufgabenträgern, den Genehmigungsbehörden und den Verkehrsunternehmen enthält § 8 Abs. 3 PBefG. Danach hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für eine Integration des Verkehrs- angebotes zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlos- senen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet und damit in erster Linie konzeptionelle Vorgaben enthält.

Seine ÖPNV-gestaltende Wirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wo- nach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Ver- kehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigungsbehörde hat also den Nahverkehrsplan zu beachten, er stellt einen „abwägungserheblichen Belang“ dar. Aus Sicht des Aufgabenträgers stellen Nahverkehrspläne politische Vorgaben zur ÖPNV-Gestaltung dar. Es han- delt sich in erster Linie um eine Selbstbindung des Aufgabenträgers, rechtlich besitzt er jedoch kei- nen Normencharakter.

Der Nahverkehrsplan hat aber auch in anderer Hinsicht Außenwirkung. Er dient gemäß § 7 Abs. 8 NNVG als Grundlage für Zuwendungen für Investitionen und den dem Land Niedersachsen gemäß § 8 des RegG zufließenden Mitteln.

1.1.2.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

Nach § 6 Abs. 1 NNVG soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden:

1. das derzeitige Angebot und die dafür wesentlichen Verkehrsanlagen
 2. die Zielvorstellungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung
 3. die Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele unter Berücksichtigung der finanziellen Lei- stungsfähigkeit
 4. die Investitionsanteile von SPNV und sonstigem ÖPNV
-

5. der Finanzbedarf im investiven Bereich (einschließlich Folgekosten)
6. der Finanzbedarf im konsumtiven Bereich (Betriebskostenzuschüsse)
7. die Deckung des Finanzbedarfs.

Des Weiteren ist der Nahverkehrsplan an das derzeitige oder, wenn vorliegend, das geplante SPNV-Angebot sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Er ist unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der Gemeinden und Samtgemeinden, der Verbandsglieder, der Straßenbaulastträger, Interessenverbände der Fahrgäste und der LNVG zu erstellen.

1.1.3 Europarecht (VO 1370)

Am 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die die alte EU-Verordnung 1191/69 ablöst und die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt.

Die VO 1370/2007 schafft einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. So entfällt zukünftig die in der VO 1191/69 noch vorgesehene Möglichkeit der Herausnahme des ÖPNV aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Finanzierungs- und Vergabefragen werden nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt.

Der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 ist sehr weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn eine zuständige Behörde (im deutschen Verständnis der ÖPNV-Aufgabenträger) einen Betreiber mit gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Diensten und/oder ausschließlichen Rechten betraut. Auf die Rechtsform dieser Betrauung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages verwandt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und einen dafür vom Aufgabenträger gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Diese Mindestinhalte wurden zum größten Teil nicht neu entwickelt, sondern aus der schon bestehenden Rechtsprechung des EuGH in Folge der Rechtssache C-280/00 „Altmark Trans“ vom 24.07.2003 übernommen. Erforderlich sind u.a.:

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
- Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).
- Eine klare Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Die VO 1370/2007 sieht einen Vorrang des europäischen Vergaberechts vor. Unterfällt die Übereinkunft zwischen zuständiger Behörde und Betreiber dem Europäischen Vergaberecht, so ist die-

ses anzuwenden. Ist dies nicht der Fall, greift das Vergaberegime der VO 1370/2007. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Nichtdiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die direkte Vergabe.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen künftig nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge oder allgemeine Vorschriften erfolgen. Ausgleichsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge sind

- auszuschreiben oder
- direkt an interne Betreiber zu vergeben oder
- direkt im Falle einer Unterschwellenvergabe zu vergeben.

Denkbar sind auch Ausgleichsleistungen über eine allgemeine Vorschrift als Ausgleich für eine Anwendung eines Höchsttarifes.

Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung mehrere Berichtspflichten. Jede zuständige Behörde muss für ihren Bereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die in ihrem Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben, sowie die dafür ausgewählten Betreiber, die gezahlten Ausgleichsleistungen und ggf. gewährte ausschließliche Rechte. Der Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des ÖPNV ermöglichen und ggf. Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

Die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist durch die seit Ende 2009 gültige EU-VO 1370/2007 notwendig geworden und passt das nationale Recht an die in den Mitgliedstaaten unmittelbar geltende VO an. Der Grundgedanke des EU-Rechts wurde umgesetzt: Sobald öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV fließen, ist diese Leistung grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren (Ausschreibung oder transparentes und faires Verfahren) zu vergeben. Zu dieser grundsätzlichen Vorgabe sind einige Ausnahmen möglich:

- bei Finanzierung über eine „Allgemeine Vorschrift“ zum Ausgleich von Höchsttarifen;
- bei Direktvergabe an interne Betreiber (z.B. kommunales Unternehmen);
- bei Vergabe unterhalb festgelegter Schwellenwerte;
- bei Notvergaben.

Der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen bleibt bestehen. Das neue PBefG weist aber auch darauf hin, dass Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages bezuschusst werden oder für die ein ausschließliches Recht gewährt wird, nicht eigenwirtschaftlich sind. Der Aufwand eigenwirtschaftlicher Verkehre kann gedeckt sein durch

- Beförderungserlöse;
 - Ausgleichszahlungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften;
 - sonstige Unternehmenserträge, soweit dies keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind und
 - keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.
-

Das PBefG regelt u.a. Fristen und Verfahrensabläufe für die Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehre. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag, der die Anforderungen des NVP nicht erfüllt, kann wie bisher abgelehnt werden. Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen ebenso wie die Ziele zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit. Ein Genehmigungsantrag ist u.a. dann abzulehnen, wenn er einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Ein Genehmigungsantrag ist dann zu erteilen, wenn der beantragte und verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht.

Bei Vorliegen mehrerer Anträge (Genehmigungswettbewerb) hat die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Unternehmens danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsleistung anbietet. Festlegungen des NVP sind hierbei insbesondere zu berücksichtigen.

Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers nicht erfüllen, sind zukünftig zwingend zu versagen. Damit hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorstellungen durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) auch umsetzen zu können. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers, in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag wird nur dann erfolgreich sein können, wenn dieser Verkehr mindestens das bisherige Angebotsniveau erreicht und darüber hinaus von den Anforderungen der Vorabbekanntmachung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

Im § 62 „Übergangsbestimmung“ legt das PBefG im Abs. 1 fest, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden dürfen. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

Der Heidekreis hat sich vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes bereits durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche Wettbewerbsverfahren vorbereitet.

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.

- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen zu beachten.

Nach §18 Abs. 1 hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss die Linienführung, die Genehmigungsdauer und einen Hinweis enthalten, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des §12 Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6 Satz 1 PBefG gestellt werden kann. Absatz 5 bezieht sich dabei auf Fristen für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, während Abs. 6 die Regelung für eigenwirtschaftliche Anträge beschreibt, wenn die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und dies durch eine Vorabkennntmachung veröffentlicht hat.

1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen in § 8 Abs. 2, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Das seit dem 01.01.2013 gültige PBefG fordert im § 8, Abs. 3, Satz 3: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei seiner Aufstellung sind, soweit vorhanden, „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“

Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

Nach § 62 Abs. 2 können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, wenn dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat das beschlossene Gesetz insofern Konsequenzen, dass konkreter als bisher Aussagen zu den Maßnahmen und Zeitrahmen dieser Maßnahmen, die den barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV ermöglichen, getroffen und die Behindertenbeiräte der Landkreise beteiligt werden müssen.

1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

Nach § 9, Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist eine Strategische Umweltprüfung bei Plänen und Programmen durchzuführen, die in der Anlage 3 Nr. 2 aufgeführt sind und die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die

in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufgeführt sind, im Sinne des § 14 UVPG einen Rahmen setzen.

In Anlage 3 NUVPG „Liste der nach Landesrecht SUP-pflichtigen Pläne und Programme“ werden unter Ziffer 2 „Strategische Umweltprüfung bei Rahmensetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2“ Nahverkehrspläne nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) genannt, soweit der Rahmen für ein Projekt nach Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVPG gesetzt wird. Dabei handelt es sich um folgende Projekte:

- Bau einer anderen Bahnstrecke für den öffentlichen spurgeführten Verkehr mit den dazugehörigen Betriebsanlagen;
- Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahn, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Da der Heidekreis lediglich Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist, enthält der vorliegende Nahverkehrsplan keinerlei Rahmensetzungen für Projekte im Sinne der Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVPG. Eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist dementsprechend nicht vorzunehmen.

1.2 Organisation des ÖPNV im Heidekreis

1.2.1 Organisation der Aufgabenträger

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüneburg, Rotenburg (Wümme) und Stade die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) gegründet. Seit dem 01.01.1999 bzw. 01.01.2003 sind die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen ebenfalls Gesellschafter der VNO.

Gegenstand des in Stade ansässigen Unternehmens ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind insbesondere die

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen;
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter;
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife;
- Koordinierung und Kooperation mit benachbarten Tarif- und Verkehrsräumen;
- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 NNVG und sonstigen Verkehren;
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern.

Organe der VNO sind der Aufsichtsrat, die Gesellschafterversammlung und der/die Geschäftsführer(in). Im Aufsichtsrat ist jeder Landkreis mit zwei Mitgliedern, in der Gesellschafterversammlung mit drei Mitgliedern vertreten.

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

Die Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wurde 1992 als Gesellschaft des Bürgerlichen Rechts von 13 im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen gegründet. Die VH hat folgende Aufgaben:

- Erstellung eines optimalen, nach einheitlichen Gesichtspunkten gestalteten Buslinienetzes;

- Vorhalten eines einheitlichen und übersichtlichen Tarifsystems;
- Herausgabe von einheitlichen Fahrplänen;
- Betrieb einer Geschäftsstelle für den Kundenverkehr.

Der Landkreis hat mit der VH einen Vertrag zur Erfüllung der genannten Aufgaben abgeschlossen. Eine Bezuschussung der VH durch den Landkreis ist vertraglich geregelt.

Damit hat der Landkreis in der VH einen zentralen Ansprechpartner. Die VH organisiert mit den mittlerweile 11 Verkehrsunternehmen die Erstellung der Verkehrsleistungen. Die VH unterstützt nach ihren Möglichkeiten den Aufgabenträger und die VNO bei der Aufgabenerfüllung und wirkt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans mit.

Die Verkehrsunternehmen sind darüber hinaus in der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) organisiert. Ihr gehören 28 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen an, sie hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen wie z. B. des Hamburger Verkehrsverbundes, des Großraumverkehrs Hannover und zum schienengebundenen Personen-nahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Geschäftsstellen der VNN befinden sich im Hause der KVG in Stade und im Hause der evb in Zeven.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landes nach § 45a PBefG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife,
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz, das erstmalig am 01.01.1996 in Kraft getreten ist, erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den ÖPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. Nach dem § 6 RegG in der aktuellen Fassung stehen die Mittel den Ländern insbesondere zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zur Verfügung, sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV, d. h. dem straßengebundenen Nahverkehr, eingesetzt werden.

Im Jahr 2015 wurde eine Revision des Gesetzes durchgeführt, bei der die sachgerechte Verteilung und die Höhe der o. g. Finanzmittel überprüft worden ist. Im Rahmen dieser Revision haben der Bund und die Länder sich über die weitere Finanzierung des ÖPNV von 2016 bis einschließlich

2031 verbindlich geeinigt: Nach § 5 RegG erhalten die Länder ab dem Jahr 2016 zusammen 8 Mrd. €, die um jährlich 1,8 % angehoben werden:

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	7.190,9	7.298,7	7.408,2	8.000,0	8.144,0	8.290,6	8.439,8

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2019, bundesweit

In der Anlage 1 zum § 5 RegG wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an der o. g. Gesamtsumme ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“, der für Niedersachsen überdurchschnittliche Erhöhungen vorsieht. Zusätzlich erhalten die Ostländer und das Saarland jährlich weitere 200 Mio. €, die ebenfalls dynamisiert werden.

Der Anteil Niedersachsens beläuft sich zu Beginn auf 8,5900 % und steigert sich im Laufe der Jahre bis 2031 auf 8,8258 %. Die Auswirkungen des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	617,7	627,0	636,4	689,1	703,4	718,0	732,9

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2019

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) verwaltet. Sie werden in erster Linie für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Auf Antrag finanziert die LNVG per Erlass Einzelmaßnahmen. Eine Richtlinie dazu oder ein Rechtsanspruch existiert nicht.

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die Aufgabenträger ohne finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der Lage waren, ihrer Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV angemessen gerecht zu werden. Dies hatte zur Folge, dass eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV wegen der begrenzten finanziellen Mittel der kommunalen Gebietskörperschaften nicht umgesetzt werden konnten. Zum 01.01.2005 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben haben.

Die Finanzierung des ÖPNV ist in § 7 des NNVG geregelt. Die Absätze 1 – 3 regeln die Verteilung der Finanzmittel an die SPNV-Aufgabenträger, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält.

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 100.000 EUR.

Nach § 7 Abs. 5 erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem RegG erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet.

Abs. 7 legt fest, für welche Maßnahmen diese Mittel zu verwenden sind:

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im ÖPNV, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat,
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation und
- Durchführung von Verkehrserhebungen.

Nach Abs. 8 gewährt das Land - nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums - auf Grundlage der Nahverkehrspläne

- Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält.

Nach Abs. 9 haben die Aufgabenträger dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen.

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz erhalten die Aufgabenträger ab 2017 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Dafür bekommen sie Mittel in derselben Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt sind. Diese Regelung ersetzt die frühere Regelung nach § 45a PBefG. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

Darüberhinaus ist im § 7b NNVG festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienform. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

Über die Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach 3 Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichte Verbesserungen vorzulegen, bis Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung, bei der auch das Erfordernis einer Dynamisierung der Landesmittel geprüft wird.

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Den Ländern stehen jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt zu, weil Finanzbeihilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) abgeschafft wurden und dadurch die Finanzierungsanteile des Bundes weggefallen sind. Nach dem geltenden Entflechtungsgesetz erhält Niedersachsen 9,248 % von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des Entflechtungsgesetzes ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen. In Niedersachsen ist vorgesehen, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auf die Formel „60% für den ÖPNV, 40% für den Bereich Straße“ aufzuteilen. Die Mittel werden von der bisherigen 40:60 Aufteilung zwischen ÖPNV und dem Bereich Straße schrittweise (um 5%-Punkte jährlich) umgeschichtet.

1.3.4 Einnahmen und Ausgaben für den ÖPNV im Heidekreis

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2011 bis 2019 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2013	2014	2015	2016 geschätzt	2017 geschätzt	2018 geschätzt	2019 geschätzt
NNVG § 7 (4) [€]	138.864	136.020	136.274	135.226	134.413	133.589	132.757
NNVG § 7 (5) [€]	659.096	667.579	667.580	712.630	726.164	739.930	753.953
NNVG § 7a [€] ¹					1.133.047	1.133.047	1.133.047
NNVG § 7b [€]					566.441	566.441	566.441
Gesamt [€]	797.960	803.599	803.854	847.856	2.560.065	2.573.007	2.586.198

¹ : Die Mittel werden zunächst für rabattierte Schülerfahrkarten verwendet.

Quelle: Heidekreis, Einwohner 2016-2019 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN), eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2013 – 2019

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV steigern sich von rund 800 T€ im Jahr 2015 auf fast 2,6 Mio. € im Jahr 2019. Etwa 1,1 Mio. €/Jahr werden zunächst für rabattierte Schülerfahrkarten gemäß §7a NNVG verwendet.

Der Landkreis hat die ihm zur Verfügung stehenden Mittel bislang in erster Linie für folgende Maßnahmen und Aufgaben verwendet:

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten in der VH
Finanzierung der VH-Geschäftsstelle
- **Finanzierung tarifliche Regelung HVV**
Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten für die Anerkennung von HVV-Zeitkarten auf der Bahn („Der Heidesprinter“)
- **Angebotserweiterung**
Auf den Linien 105, 154, 156, 254, 305 und 355 werden zusätzliche Verkehrsangebote mitfinanziert.
- **Haltestellenförderung**
Mitfinanzierung von Bushaltestellen
- **VNO**
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten
- **Freizeitverkehr**
Einrichtung und Betrieb von Buslinien für den Freizeitverkehr (Heide-Shuttle).

Der Landkreis wendet für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung in den vergangenen Jahren folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

	2015 Ansatz	2016 Plan	2017 Plan	2018 Plan
Gesamt (Mio. EUR)	5,244	5,272	5,300	5,328

Quelle: Heidekreis

Tabelle 1.3-4: Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis

1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV

1.4.1 Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels

In dem Bericht „Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen“, 2007, vertritt die Enquete-Kommission des Niedersächsischen Landtags die Auffassung, dass die demografische Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten von den folgenden drei Faktoren maßgeblich bestimmt wird:

- ☐ niedrige Geburtenhäufigkeit,
- ☐ hohe und weiter steigende Lebenserwartung und
- ☐ Zu- und Abwanderung.

Die daraus resultierenden Folgen werden mit den Schlagworten „weniger, grauer, vereinzelter und bunter“ umschrieben, die die folgt zu verstehen sind:

- Weniger für den Bevölkerungsrückgang, der sich vor allem aus der zu niedrigen Geburtenhäufigkeit ergibt, so dass in Zukunft die negative Bilanz von Geburten und Sterbefällen in immer weniger Kommunen durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden kann.
- Grauer für die Bevölkerungsalterung wegen des steigenden Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung bei gleichzeitig geringer werdender Besetzung der nachwachsenden Jahrgänge. Dies geht einher mit einer tief greifenden Veränderung familiärer Strukturen.
- Vereinzelter für die fortschreitende Singularisierung zum einen wegen des zukünftig höheren Anteils älterer Menschen bei längerer Lebenserwartung von Frauen, zum anderen wegen des Bedeutungsverlustes der Normbiografie mit Partnerschaft und Familiengründung.
- Bunter für die Internationalisierung bzw. Heterogenisierung der Bevölkerung wegen der in Zukunft verstärkten Verlagerung des Zuzugspotenzials auf außereuropäische Räume und wegen der relativ jungen Altersstruktur der Bevölkerungsgruppe mit Migrationshintergrund.

1.4.2 Zukünftige Entwicklung für Niedersachsen

Vor diesem Hintergrund ist die vom LSN (Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen) im Jahre 2010 durchgeführte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Niedersachsens für den Vorausberechnungszeitraum 01.01.2009 bis 01.01.2031 zu betrachten. Grundlage dieser Modellberechnung ist die bisherige demografische Struktur und Entwicklung in den niedersächsischen Gebieten auf der Basis des Bevölkerungsbestandes vom 31.12.2008, sowie die 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Dabei können die Entwicklungen der Geburten und Sterbefälle relativ gut prognostiziert werden, während die Berechnungen der künftigen Wanderungszahlen mit vielen Unsicherheiten behaftet sind.

Die Bevölkerungsvorausberechnung geht davon aus, dass in Niedersachsen nach einer langen Wachstumsphase Mitte 2005 der Höchststand der Bevölkerung mit 8,1 Mio. Personen erreicht wur-

de. Der seitdem einsetzende Rückgang der Bevölkerung wird sich aufgrund der Geburtendefizite und abnehmender Wanderungsgewinne kontinuierlich fortsetzen und 2014 bei 7,8 Mio., 2020 bei 7,7 Mio., 2031 bei 7,4 Mio. liegen. Im Vorausberechnungszeitraum ist ein Geburtendefizit von 0,7 Mio. (9,1%), ein Wanderungszugewinn von 0,2 Mio. (2,8%) und somit ein Bevölkerungsrückgang von insgesamt 0,5 Mio. (6,4%) zu erwarten.

Die Anteile der Altersgruppen werden sich wie folgt verschieben:

	2009	2014	2020	2031
unter 20 J.	20,5%	18,9%	17,4%	16,7%
20 bis 65 J.	58,9%	59,8%	59,4%	54,4%
über 65 J.	20,6%	21,3%	23,2%	29,0%.

Daraus resultiert u. a., dass nicht mehr die mittlere Altersgruppe zwischen 40 und 50 Jahren (16,9 %) am stärksten besetzt ist, sondern die zwischen 60 und 70 Jahren (16,6 %) und sich das Durchschnittsalter um 4,7 Jahre auf 47,7 Jahre erhöhen wird.

1.4.3 Zukünftige Entwicklung für den Heidekreis

Zusammenfassend lässt sich aus der Bevölkerungsvorausberechnung ablesen, dass zukünftig nur noch einige Landkreise im südlichen Hamburger und im westlichen Bremer Umland, die weiterhin vom Suburbanisierungstrend dieser Metropolen profitieren, nennenswerte Wanderungsgewinne haben werden. Unabhängig davon ist ohne Ausnahme in allen Landesteilen ein deutlicher Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung zu erwarten.

Bezogen auf den Heidekreis zeigen die Daten der Bevölkerungsvorausberechnung im Einzelnen, dass im Vergleich zu Gesamtniedersachsen und auch zur Region Lüneburg (Angaben dazu in Klammern) der Landkreis prozentual betrachtet schlechtere Werte aufweist. Zwar beträgt das Geburtendefizit für den gesamten Prognosezeitraum 9,8% (10,3%). Das Wanderungssaldo jedoch liegt bei -2,7% (+3,8%). Zusammen resultiert ein Bevölkerungsrückgang von 12,6% (6,5%). Absolut betrachtet verringert sich damit die Bevölkerung bis 2031 um fast 18.000 Einwohner (bis 2020 um fast 8.000 Einwohner). Das Durchschnittsalter wird dann von 42,9 auf 48,5 (2020: 46,2) Jahre steigen.

Die entsprechenden Anteile der Altersgruppen im Landkreis (Angaben in Klammern für den ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg) werden sich wie folgt verschieben:

	2014		2020		2031
unter 20 J.:	19,5% (19,4 %)	→	17,9% (17,6%)	→	17,1% (16,6%)
20 bis 65 J.:	58,8% (58,8%)	→	58,2% (58,3%)	→	52,6% (53,3%)
über 65 J.:	21,7% (21,8%)	→	23,9% (24,1%)	→	31,1% (30,1%).

Ein weiterer Aspekt, der in der Bevölkerungsvorausberechnung angesprochen wird, bezieht sich auf zu erwartende Wanderungsbewegungen innerhalb des Landkreises und über die Kreisgrenze hinweg. Gemeint sind damit selektive Wanderungsbewegungen zwischen den Räumen, die dazu führen, dass junge Bevölkerungsgruppen in der Summe strukturschwächere Regionen verlassen und sich in den Arbeitsmarktzentren und deren Peripherie ansiedeln, wodurch deren Bevölkerungsstruktur geschwächt wird. Ferner liegen Schrumpfung und Wachstum auch innerhalb eines Landkreises häufig eng beieinander. Die Ursachen hierfür bestehen zum einen darin, dass einzelne Landkreisteile häufig näher an den Arbeitsmarktzentren gelegen sind und daher eine höhere Zu-

wanderungsattraktivität für junge Menschen besitzen, und zum anderen im Suburbanisierungstrend, der bereits in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass sich wohnungsmarktbedingt das Umland vieler kleiner und größerer Zentren sehr viel günstiger entwickelt hat als das Zentrum selbst.

In der Bevölkerungsvorausberechnung finden sich hierzu keine statistischen Angaben. Aus dem LSN-Bericht „Bevölkerung der Gemeinden am 31.12.2013“ lassen sich zu den Wanderungsgewinnen oder -verlusten der einzelnen Städte, Gemeinden des Landkreises für das Jahr 2013 zumindest aktuelle Tendenzen für den Landkreis ableiten. Danach hatten im Landkreis einen überdurchschnittlichen Wanderungsgewinn:

- Stadt Munster 2,7% (404 Einwohner)
- SG Schwarmstedt 1,7% (211 Einwohner)

Eine erhöhte Zuwanderungsattraktivität ist danach kaum erkennbar. Minimale Wanderungsverluste gibt es in der SG Ahlden (Aller) und im gemeindefreien Bezirk Osterheide.

Ein weiterer LSN-Bericht „Wanderungen 2013“ gibt eine Aufschlüsselung der Wanderungen über die Kreisgrenzen nach Altersgruppen. Danach errechnet sich für den Landkreis 2013 der Wanderungsgewinn von 1011 Einwohnern (+0,7%) wie folgt:

unter 25 J.	181 Zuzüge
25 – 50 J.	601 Zuzüge
50 – 65 J.	165 Zuzüge
über 65 J.	64 Zuzüge

Die Zuzüge in allen Altersgruppen im Jahr 2013 unterstützen damit nicht den vorhergesagten Wanderungsverlust bis 2031.

Der Masterplan ÖPNV für den Heidekreis geht in seinem Analyseabschnitt darauf detailliert ein.

1.4.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr

Die im Weiteren aufgeführten Folgerungen des demografischen Wandels stützen sich im Wesentlichen auf den Bericht der Enquete-Kommission.

Bevölkerungsrückgang und Wandel der Altersstruktur bringen für das ÖPNV-Angebot besonders im ländlichen Raum einen erhöhten Anpassungsbedarf mit sich. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Sicherung der Mobilitätsangebote angesichts der rückläufigen Bevölkerungszahlen und der Ausdünnung öffentlicher Verkehrsangebote.

Da im ländlichen Raum die Schülerbeförderung das Rückgrat des ÖPNV darstellt und damit auch die finanzielle Grundlage bildet, ist der Rückgang der Schülerzahlen und damit verbunden eine Reduzierung von Schulstandorten, wie er zukünftig in weiten Teilen des Landes zu erwarten ist, eine weitere Herausforderung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes. Im Zeitraum 2009 – 2014 reduzierten sich die Schülerzahlen im Landkreis um etwa 10 %. Ohne Zuzüge wird die Schülerzahl bis 2020 um etwa 14 % zurückgehen. Der Grund hierfür liegt in dem deutlichen Rückgang der Anzahl der unter 16-jährigen. Lebten 2014 noch über 20.000 Kinder, so sind es 2020 weniger als 18.000 unter 16-jährige.

Der ÖPNV in ländlichen Gebieten ist dabei mit einem sich verstärkenden Problem konfrontiert: Sinkende Fahrgastzahlen führen zu einer Reduzierung des Angebotes – ein reduziertes Angebot führt zu einer weiteren Abnahme der Fahrgastzahlen. Sinkende Bevölkerungszahlen beschleunigen diesen Prozess, da sie die Wirtschaftlichkeit der Systeme weiter schwächen. Von dieser Entwicklung

sind insbesondere Bevölkerungsgruppen betroffen, die nicht über einen eigenen PKW verfügen. Sinkende Schülerzahlen können dazu führen, dass Schulstandorte zusammengelegt werden müssen. Dies und die weiteren Veränderungen der Schulstrukturen können den Schülerverkehr ausweiten.

1.4.5 Handlungsansätze

Durch die beschriebenen Konzentrationsprozesse im ländlichen Raum werden die Wegeketten der Bevölkerung komplexer. Entsprechend komplexe Wegeketten lassen sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß immer weniger mit den herkömmlichen öffentlichen Verkehrsangeboten bewältigen. Lösungs- und Anpassungsmöglichkeiten bestehen in alternativen Bedienungskonzepten, die mit kleinen Fahrzeugen ohne feste Linien- und Fahrplanbindung eine flexible Versorgung gewährleisten können, wie etwa

- Sammeltaxis und Rufbusse,
- Bürgerbusse und Dorfmobile,
- Einrichtung von Event- und Mitnahmeverkehren (Theaterbusse, Event-Shuttle, Tourismusverkehre), Mitfahrzentralen bzw. Anlaufstellen.

Entsprechende Systeme können im ländlichen Raum eine sinnvolle Ergänzung zum verbliebenen liniengebundenen ÖPNV darstellen und dabei vor allem eine Anbindungsfunktion zu den bestehenden Linien übernehmen. Über diese und weitere Aspekte gibt der Masterplan ÖPNV für den Heidekreis eine gute Übersicht. Er zeigt auch mögliche mittel- und langfristige Entwicklungen auf, die in diesem Nahverkehrsplan noch keine Berücksichtigung gefunden haben.

Inwieweit es dem ÖPNV gelingen wird, von den sich ändernden Mobilitätsanforderungen und der steigenden Anzahl älterer Menschen zu profitieren, wird maßgeblich von der jeweiligen Ausgestaltung der Angebote bestimmt sein. Handlungsmöglichkeiten für die ÖPNV-Anbieter bestehen

- in der barrierefreien Gestaltung der Angebote,
- in der Schaffung leicht wahrnehmbarer und verständlicher Informationsangebote,
- in der sicheren und qualitativ hochwertigen Gestaltung der Fahrzeuge und Haltepunkte.
- Die Mobilitätsanforderungen reichen längst über die Grenzen einzelner Landkreise hinaus. Handlungsansätze ergeben sich hier durch die Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Optimierungsmöglichkeiten bieten sich etwa
- in der Abstimmung der Netzpläne und in der Koordination der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf Schiene und Straße,
- in der Zusammenlegung von Verkehrsunternehmen,
- im Ausbau von geeigneten (internetbasierten) Informationssystemen, die den Vertrieb von Mobilitätsangeboten aus einer Hand bieten.

Auch in der Schülerbeförderung bieten sich Optimierungsmöglichkeiten an durch eine verbesserte Koordinierung der landkreisübergreifenden Schülerbeförderung und eine Entzerrung des Beförderungsaufkommens durch gestaffelte Anfangs- und Endzeiten an den Schulen.

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip, das seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert ist, mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als **Zentrale Orte** ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Für den Landkreis haben Bremen, Hamburg, Hamburg-Harburg, Lüneburg, Celle und Hannover oberzentrale Bedeutung. Munster, Soltau und Walsrode sind die im Landkreis bestehenden Mittelzentren. Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Heidekreises 2000 legt als Grundzentren die Kernorte Bispingen, Bomlitz, Bad Fallingbostal, Hodenhagen, Neuenkirchen, Rethem (Aller), Schneverdingen, Schwarmstedt und Wietendorf fest.



Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis

2.1.2 Einwohner

Am 31.12.2013 lebten im Heidekreis 136.251 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 72,7 Einwohner/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen liegt bei 163,6 Einwohner/km².

Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Kommunen	Einwohnerzahlen am 31.12.					Einw./ km ²	Bevölkerungsent- wicklung 2011-2013	
	2001	2006	2011	2011 Mikro- zensus	2013		absolut	prozentual
Heidekreis	141.192	142.234	138.784	136.072	136.251	72,7	179	0,1%
Bispingen	6.089	6.274	6.201	6.263	6.241	48,7	-22	-0,4%
Bomlitz	7.172	7.112	6.915	7.043	6.929	108,1	-114	-1,6%
Bad Fallingb., Stadt	11.749	11.692	11.329	10.826	10.682	168,2	-144	-1,3%
Munster, Stadt	17.724	17.036	15.923	14.688	15.139	78,3	451	3,1%
Neuenkirchen	5.824	5.729	5.605	5.561	5.530	57,2	-31	-0,6%
Schneverdingen, Stadt	18.632	19.072	18.864	18.750	18.723	79,8	-27	-0,1%
Soltau, Stadt	21.926	22.001	21.672	21.112	21.120	103,9	8	0,0%
Walsrode, Stadt	24.214	24.404	23.870	23.329	23.353	86,3	24	0,1%
Wietzenhof	3.889	4.057	4.022	4.099	4.061	38,0	-38	-0,9%
SG Ahlden	6.702	7.058	6.954	6.967	6.986	82,4	19	0,3%
SG Rethem (Aller)	4.921	4.797	4.566	4.604	4.583	42,2	-21	-0,5%
SG Schwarmstedt	11.467	12.185	12.126	12.189	12.277	87,1	88	0,7%
Osterheide	883	817	737	641	627	3,5	-14	-2,2%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2014, eigene Berechnungen

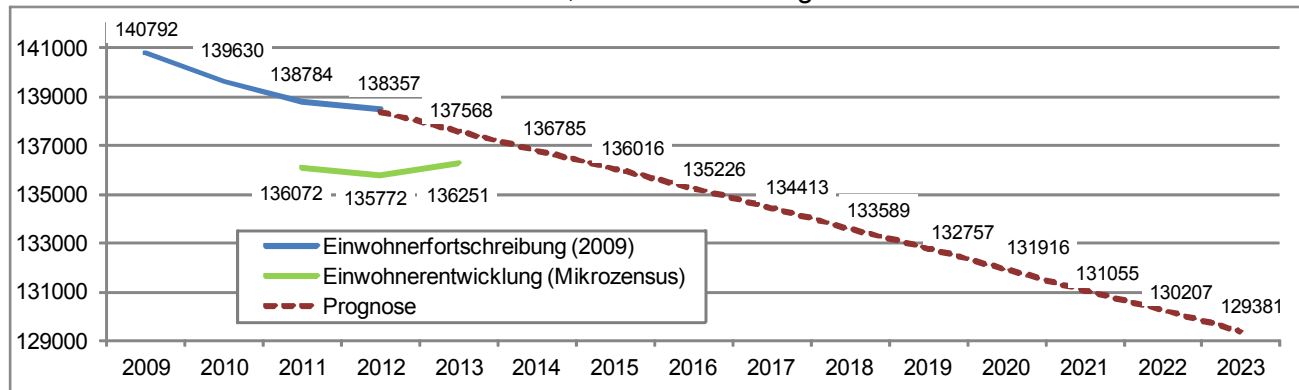
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 2001 – 2013, Bevölkerungsdichte 2013 und -entwicklung im Heidekreis

2.1.3 Demografische Entwicklung

Ein langfristiger Vergleich der Einwohnerzahlen wird durch unterschiedliche Erhebungsmethoden erschwert. Bis 2011 wurden die Daten von der Volkszählung 1987 fortgeschrieben. Mit der Datenerfassung des Mikrozensus hat der Landkreis über 2.700 (-2,0 %) Einwohner weniger als bei der Fortschreibung. Die höchsten Verluste finden sich in Munster (-1.235 Einwohnern, -7,8 %), Bad Fallingb., Soltau und Walsrode mit jeweils über 500 Einwohnern. Der höchste prozentuale Verlust ist im gemeindefreien Bezirk Osterheide mit 13,0 % (-96 Einwohner) zu verzeichnen.

Im Vergleich der Jahre 2013 und 2011 ist die Einwohnerzahl im Landkreis um 0,1 % gestiegen. Bemerkenswert sind die regionalen Unterschiede: Innerhalb von 2 Jahren stieg die Einwohnerzahl in Munster um 451 (+3,1 %) und der SG Schwarmstedt um 88 (+0,7 %), während sie in Bomlitz und Osterheide prozentual am stärksten zurückging.

Nach den Prognosen des NLS (Basis ist die Einwohnerfortschreibung) sinkt die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2020 um ca. 6.000 Einwohner ab, wie die Abbildung 2.1-2 im Einzelnen veranschaulicht.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik (NLS), 2014

Abb. 2.1-2: Einwohnerentwicklung und Prognose 2009 – 2023 im Heidekreis

2.1.3.1 Altersstruktur

Die Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis und die weitere Tendenz nach den Prognosen des NLS lassen deutlich erkennen, dass der Anteil der jungen Bevölkerung stetig abnimmt und der der älteren Bevölkerung zunimmt. Die Folge ist eine immer weiter fortschreitende Überalterung der Bevölkerung. Genauere Zahlenwerte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Altersgruppe, Geschlecht	Bevölkerungsanteil in Prozent			
	2009	2014	2020	2031
0 – 20, Frauen	10,2%	9,5%	8,7%	8,3%
0 – 20, Männer	11,1%	10,0%	9,2%	8,8%
20 – 65, Frauen	28,1%	28,8%	28,9%	26,2%
20 – 65, Männer	29,6%	29,9%	29,3%	25,6%
65 und älter, Frauen	11,9%	12,1%	13,1%	16,7%
65 und älter, Männer	9,1%	9,7%	10,9%	14,4%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2014

Tabelle 2.1-2: Altersstruktur mit Geschlechterverteilung und Prognose 2009 – 2031 im Heidekreis

2.1.3.2 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist die Motorisierungsdichte. Gemeint ist damit das Verhältnis des MIV-Kraftfahrzeugbestandes zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft.

Am 1.01.2014 betrug die Motorisierungsdichte im Heidekreis 587 Pkw/1.000 Einwohner. Damit liegt der Landkreis ziemlich im Durchschnitt des ehemaligen Regierungsbezirks Lüneburg mit 586 Pkw/1.000 Einwohner. Im gesamten Land Niedersachsen sind es 563 Pkw/1.000 Einwohner. Bei den Nachbarlandkreisen schwanken die Werte von 534 Pkw/1.000 Einwohner im Landkreis Lüneburg und 622 Pkw/1.000 Einwohner im Landkreis Harburg.

(Datenquelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 1, 1. Januar 2014).

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2012). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern kommt eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige.

Über 33.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln innerhalb des Landkreises zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-4 zeigen auf dem Ring 1 die Pendlerbeziehungen (> 100 Pendler) innerhalb des Landkreises.

Über 14.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Heidekreis hinaus. Innerhalb von 5 Jahren hat sich die Anzahl um 13 % erhöht. Annähernd 9.500 Pendler (+ 9 %) kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Die Tabellen 2.2-1 und 2.2-2 sowie die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-6 verdeutlichen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gebietskörperschaften des Landkreises und Regionen außerhalb. Auf dem Ring 2 sind die Pendlerströme zu und von anderen Städten, Samtgemeinden oder Einheitsgemeinden zu entnehmen (z.B. Abb. 2.2-1: von Bomlitz in die Stadt Visselhövede 251 Ein- und Auspendler). Der Ring 3 summiert alle Pendler zu und von den jeweiligen Kreisfreien Städten bzw. Landkreisen auf. (z.B. Abb. 2.2-1: von Bomlitz in den gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) 321 Ein- und Auspendler).

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	14.561	14,0%	16,2%	12,4%	2,1%	7,3%	6,6%	2,2%	9,9%	1,1%	6,6%	3,1%	81,5%
Bispingen	692	37,7%	2,2%	2,3%	k.A.	3,3%	21,2%	9,0%	3,5%	k.A.	k.A.	k.A.	79,2%
Bomlitz	518	3,9%	12,4%	10,8%	2,7%	5,0%	k.A.	k.A.	18,9%	k.A.	11,0%	7,1%	71,8%
Bad Fallingb., Stadt	847	9,0%	17,9%	10,9%	k.A.	9,3%	3,3%	1,5%	9,9%	k.A.	7,0%	3,5%	72,4%
Munster, Stadt	1.054	16,1%	4,1%	2,5%	k.A.	17,8%	5,5%	8,3%	5,2%	7,7%	k.A.	2,8%	70,0%
Neuenkirchen	590	15,9%	3,7%	1,4%	k.A.	3,7%	8,0%	k.A.	40,5%	k.A.	4,4%	2,9%	80,5%
Schneverdingen, Stadt	2.335	35,7%	1,5%	0,9%	k.A.	1,7%	18,8%	1,8%	18,7%	0,6%	0,5%	2,1%	82,3%
Soltau, Stadt	1.486	20,9%	7,5%	3,8%	k.A.	10,5%	8,5%	4,5%	11,2%	1,9%	2,2%	2,0%	72,9%
Walsrode, Stadt	2.113	4,7%	15,6%	9,7%	2,4%	6,4%	2,2%	k.A.	11,6%	k.A.	17,9%	7,1%	77,7%
Wietzenhof	374	18,4%	6,1%	2,7%	k.A.	32,4%	k.A.	3,5%	5,3%	k.A.	k.A.	k.A.	68,4%
SG Ahlden	962	1,9%	34,5%	23,0%	1,5%	6,9%	k.A.	k.A.	1,5%	k.A.	5,2%	1,6%	75,9%
SG Rethem/Aller	717	k.A.	7,0%	8,8%	16,3%	1,4%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	36,5%	4,7%	74,8%
SG Schwarmstedt	2.820	1,4%	42,0%	36,1%	1,5%	5,6%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0,4%	87,0%
Osterheide	53	k.A.	k.A.	32,1%	k.A.	28,3%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	60,4%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2012

*) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover

k.A.: keine Angaben

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (nur Auspendler), die Region Hannover (incl. der Stadt Hannover) mit über 28 % und die Stadt Hamburg mit 14 %. Vor 5 Jahren waren die Anteile Richtung Hamburg und Hannover noch etwas höher. Auf den weiteren Plätzen folgen die Landkreise Rotenburg (Wümme), Celle, Verden und Landkreis Harburg, wobei die Anteile für Rotenburg (Wümme) und Landkreis Harburg deutlich angestiegen sind.

Erwartungsgemäß unterscheiden sich die Pendleranteile regional stark. Während in den SG Ahlden und Schwarmstedt jeweils über 55 % in die Region Hannover einpendeln, fahren über 35 % aller Auspendler in Schneverdingen und Bispingen nach Hamburg. Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 32 %) der SG Rethem (Aller) in den Landkreis Verden, der Gemeinde Neuenkirchen in den Landkreis Rotenburg (Wümme) sowie der Gemeinde Wietzenhof in den Landkreis Celle.

	Einpendler [Pers.]	Anteile der Quelllandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	9.429	3,4%	2,4%	7,2%	5,4%	17,4%	4,8%	5,0%	14,1%	5,2%	5,4%	2,0%	72,2%
Bispingen	518	6,6%	k.A.	k.A.	k.A.	8,3%	20,1%	19,3%	4,2%	7,7%	k.A.	k.A.	66,2%
Bomlitz	449	k.A.	k.A.	4,2%	5,8%	4,7%	k.A.	k.A.	49,7%	k.A.	9,4%	k.A.	73,7%
Bad Fallingb., Stadt	781	k.A.	3,6%	5,4%	5,1%	20,5%	1,5%	0,0%	22,5%	1,3%	9,3%	1,4%	70,7%
Munster, Stadt	1.069	2,3%	k.A.	2,3%	k.A.	31,8%	2,1%	12,9%	2,1%	26,8%	k.A.	1,1%	81,5%
Neuenkirchen	195	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	12,8%	k.A.	k.A.	42,1%	k.A.	5,6%	k.A.	60,5%
Schneverdingen, Stadt	1.312	6,2%	1,3%	1,1%	k.A.	2,0%	8,5%	3,5%	19,0%	1,2%	1,4%	5,0%	49,2%
Soltau, Stadt	1.978	6,2%	1,8%	2,4%	0,6%	27,0%	7,9%	7,0%	11,9%	5,6%	2,3%	1,9%	74,7%
Walsrode, Stadt	1.367	1,2%	5,0%	8,5%	8,2%	6,3%	1,3%	1,2%	20,5%	0,9%	16,8%	2,9%	72,9%
Wietzenhof	132	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	57,6%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	57,6%
SG Ahlden	421	k.A.	5,9%	9,5%	9,0%	19,0%	k.A.	k.A.	4,5%	k.A.	5,2%	k.A.	53,2%
SG Rethem/Aller	197	k.A.	k.A.	k.A.	42,6%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	19,3%	k.A.	61,9%
SG Schwarmstedt	976	k.A.	5,1%	34,7%	16,5%	21,5%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	77,9%
Osterheide	34	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0,0%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2012

*) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover

k.A.: keine Angaben

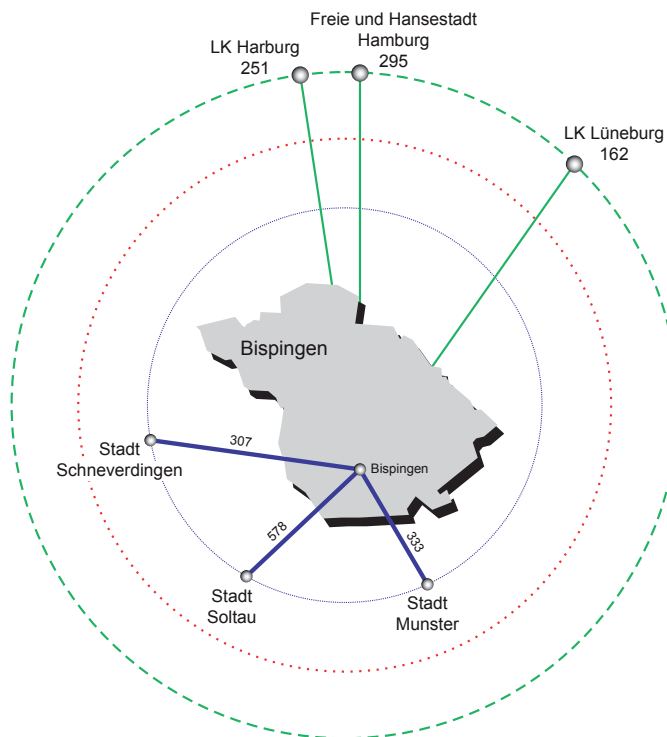
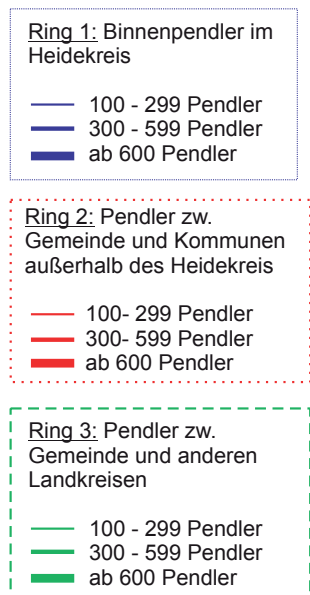
Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden

Die meisten Einpendler von außerhalb des Landkreises wohnen in den Landkreisen Celle und Rotenburg (Wümme), wobei die Anteile innerhalb von 5 Jahren leicht abnehmen. Deutliche Steigerungen sind aus der Region Hannover und dem Landkreis Nienburg zu verzeichnen.

Hauptziel der Einpendler sind die Städte Soltau, Walsrode, Schneverdingen und Munster mit zusammen 60 % der Arbeitsstätten für die Einpendler.

Pendlerbeziehungen Gem. Bispingen

Ein- und Auspendler 30.06.2012



Pendlerbeziehungen Gem. Bomlitz

Ein- und Auspendler 30.06.2012

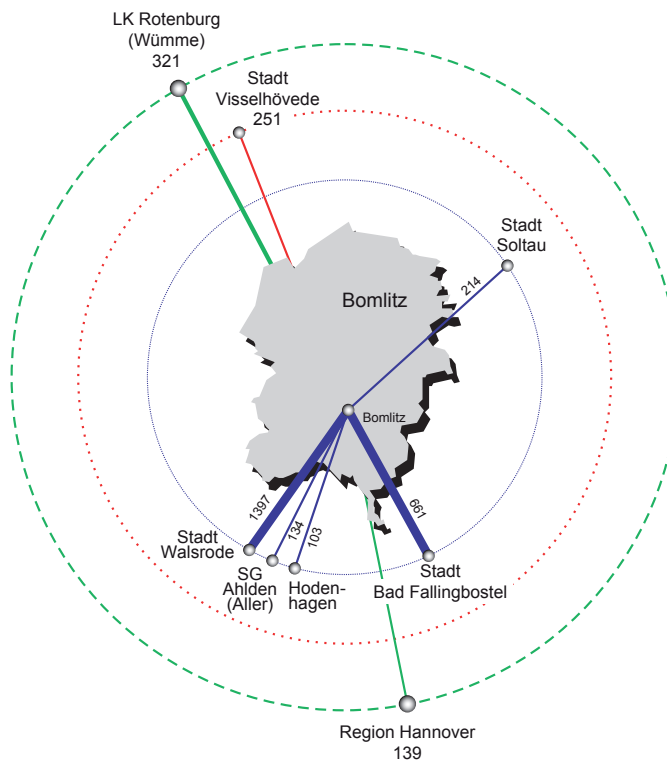
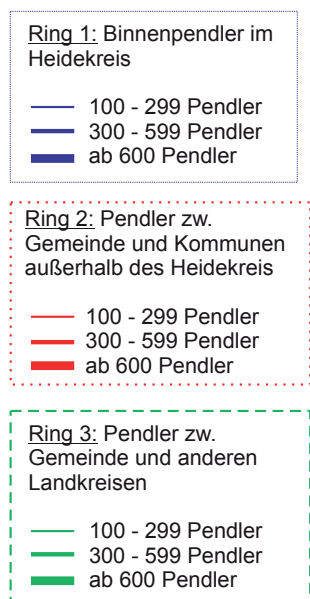
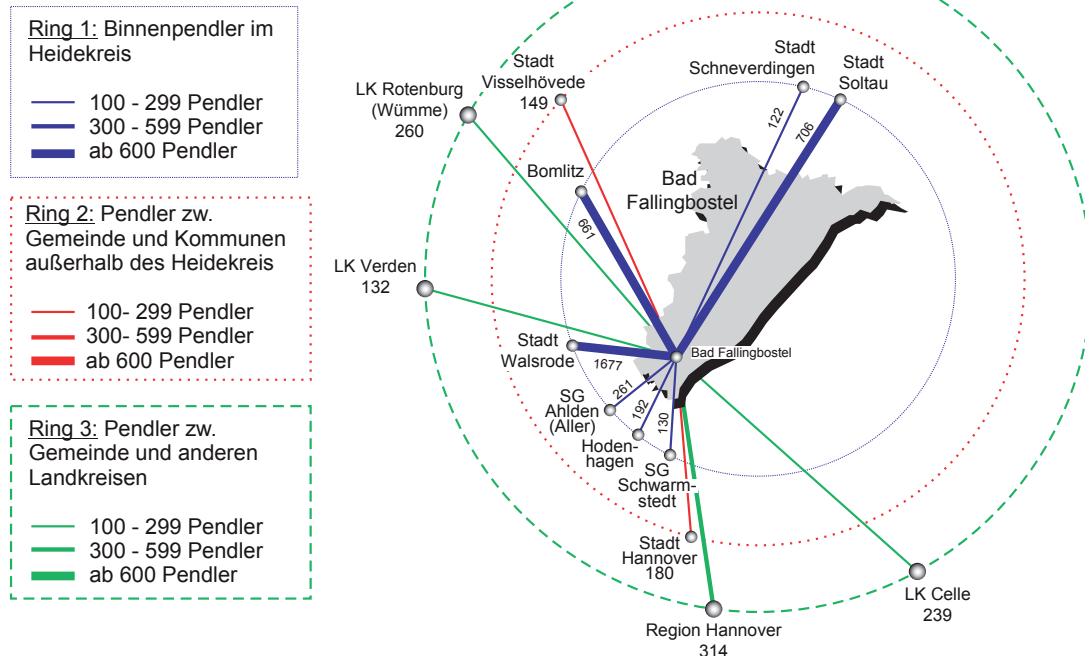


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden Bispingen und Bomlitz

Pendlerbeziehungen Stadt Bad Fallingbostal

Ein- und Auspendler 30.06.2012



Pendlerbeziehungen Stadt Munster

Ein- und Auspendler 30.06.2012

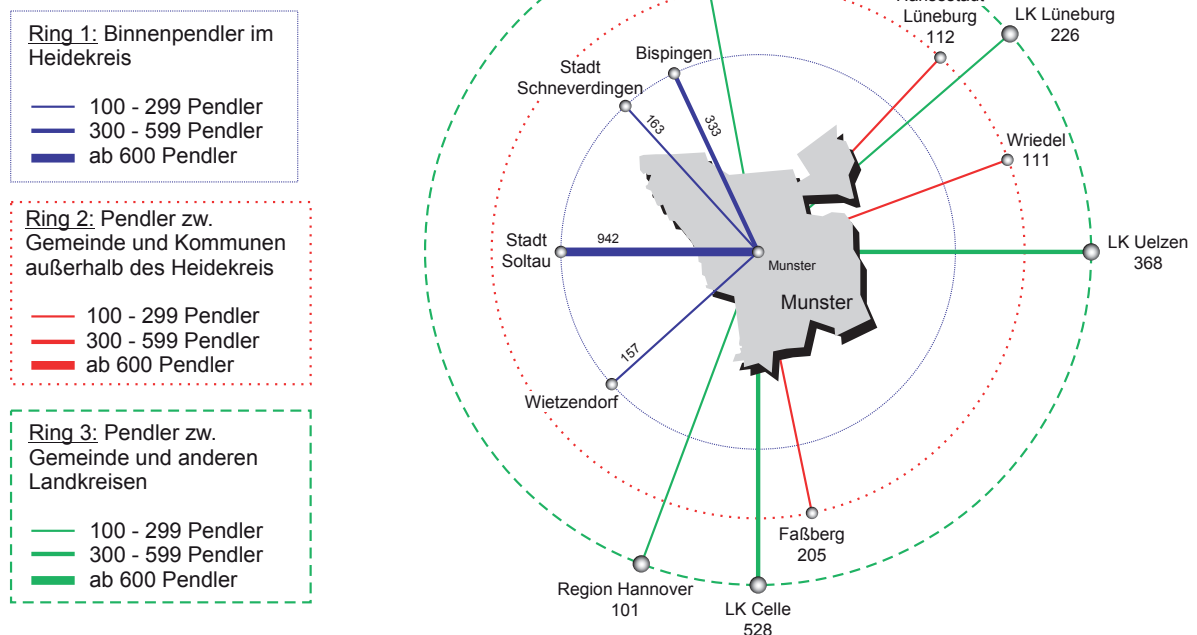
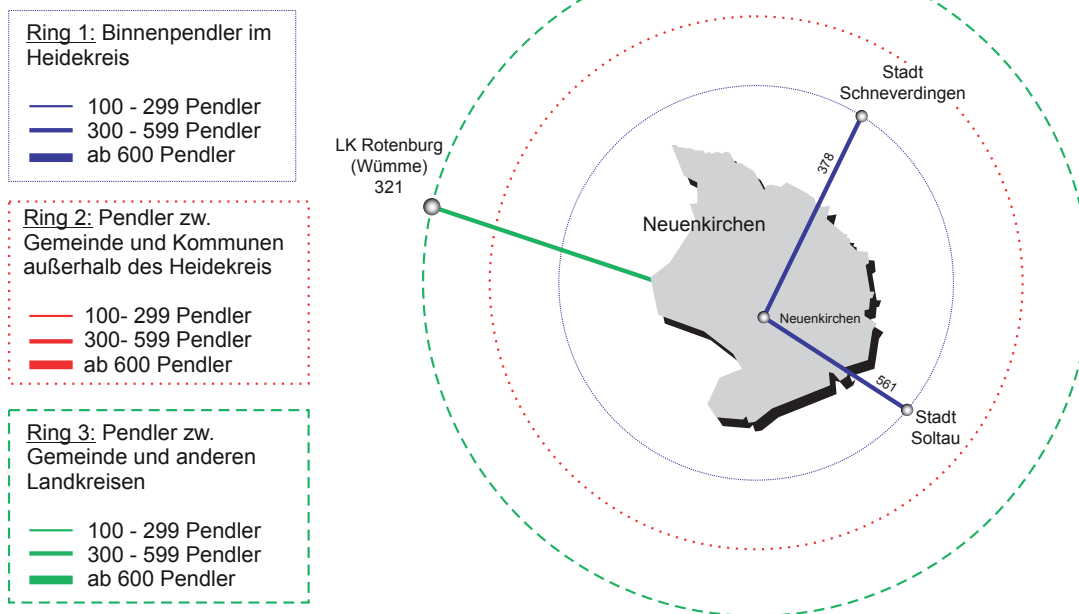


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Städte Bad Fallingbostal und Munster

Pendlerbeziehungen Gem. Neuenkirchen

Ein- und Auspendler 30.06.2012



Pendlerbeziehungen Stadt Schneverdingen

Ein- und Auspendler 30.06.2012

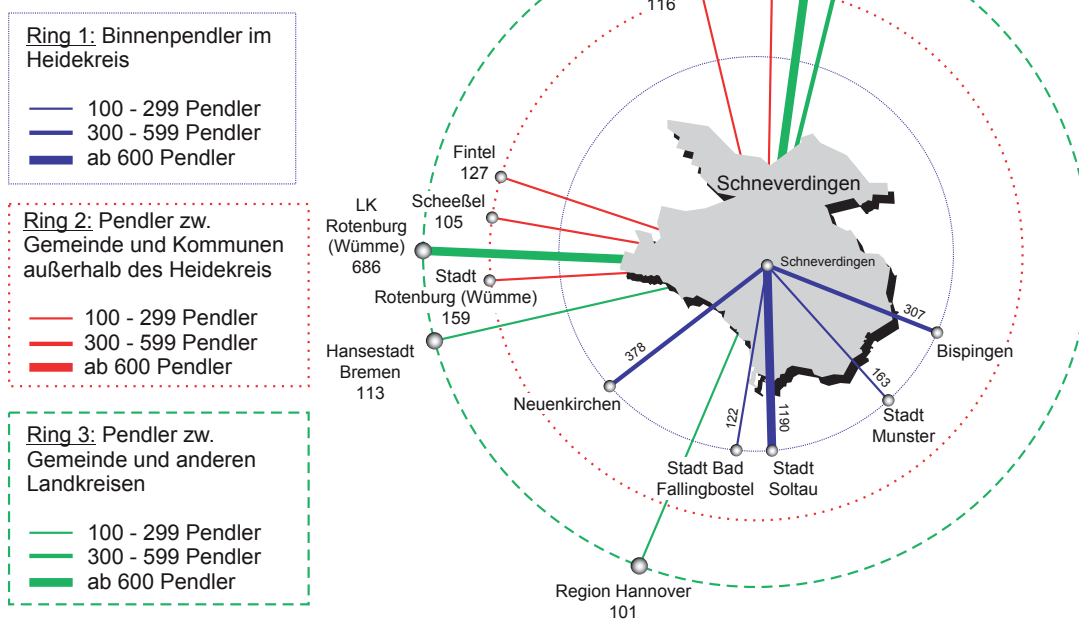
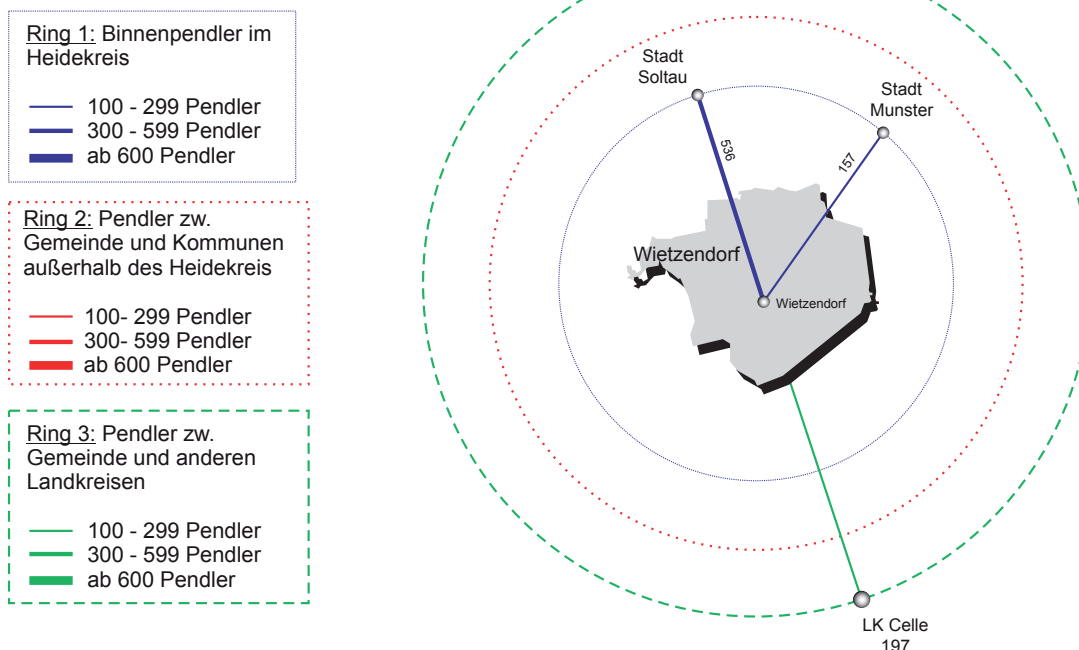


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Neuenkirchen und Stadt Schneverdingen

Pendlerbeziehungen Gem. Wietzendorf

Ein- und Auspendler 30.06.2012



Pendlerbeziehungen SG Ahlden (Aller)

Ein- und Auspendler 30.06.2012

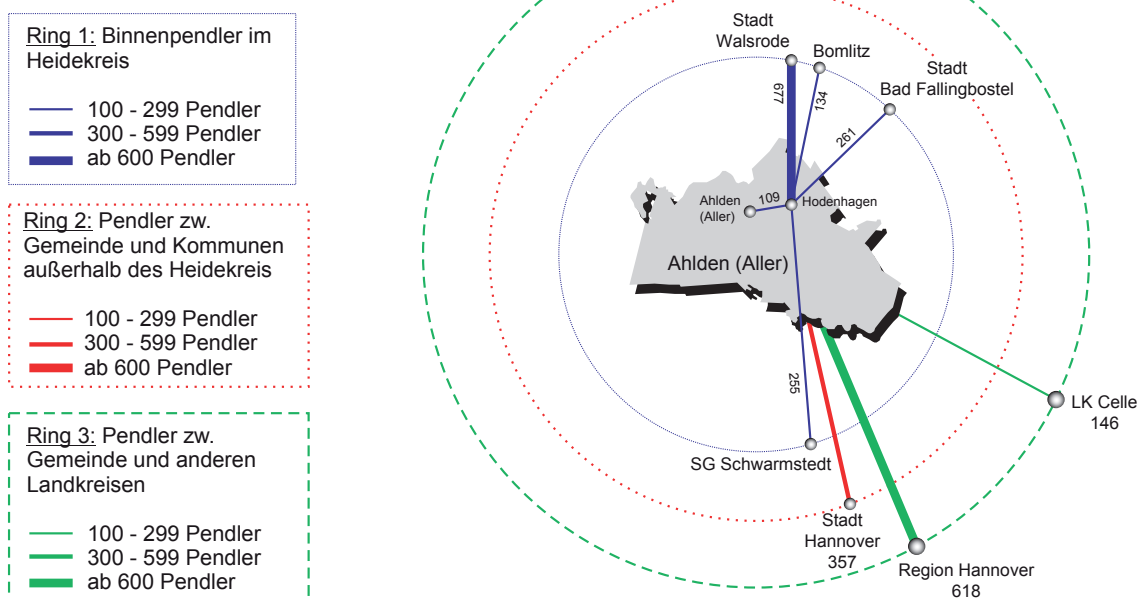
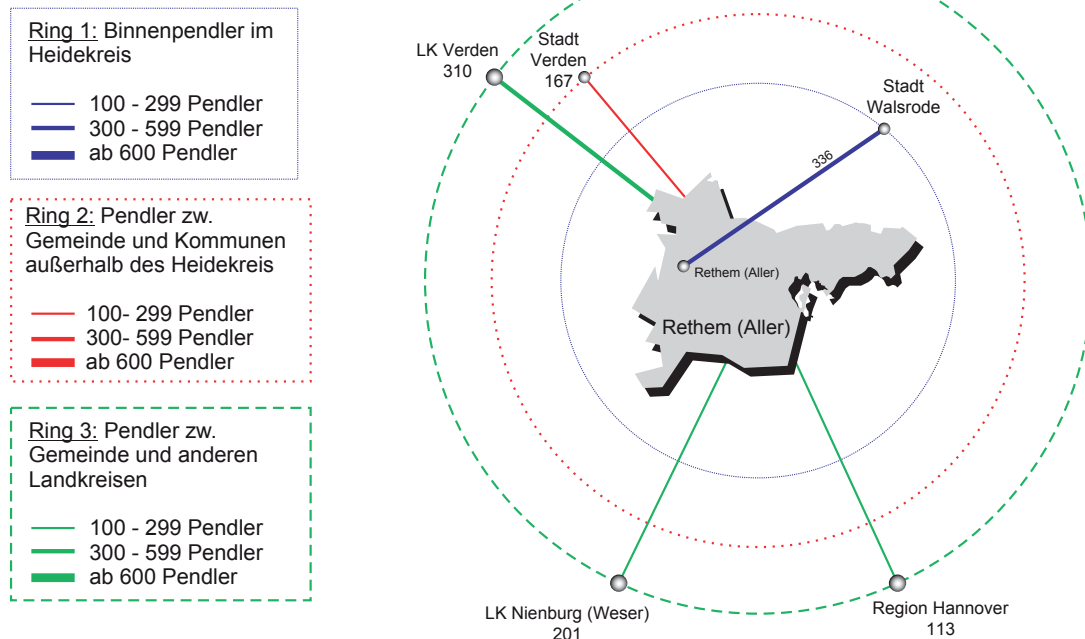


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf und SG Ahlden

Pendlerbeziehungen SG Rethem (Aller)

Ein- und Auspendler 30.06.2012



Pendlerbeziehungen SG Schwarmstedt

Ein- und Auspendler 30.06.2012

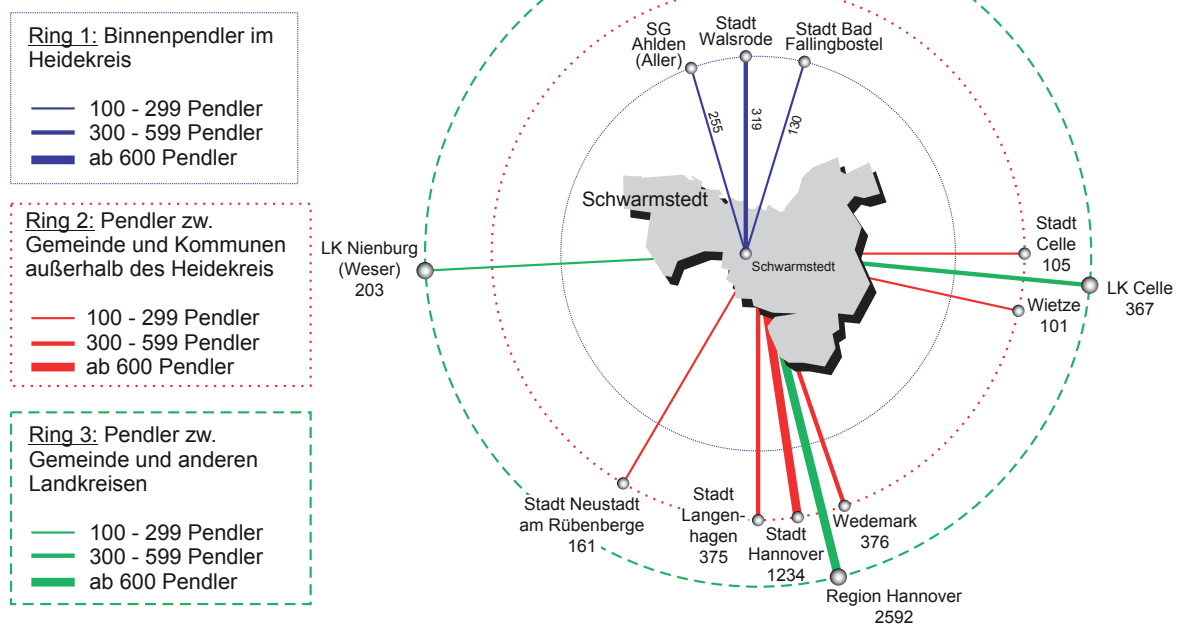


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinden Rethem (Aller) und Schwarmstedt

Insgesamt überqueren fast genau 24.000 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-7). Innerhalb von 5 Jahren ist das ein Zuwachs von 11,6 %. Mit der Region Hannover hat der Heidekreis mit über 5.000 Pendlern (+10,9% in 5 Jahren) die stärksten Beziehungen. Neuer Platz 2 ist der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit einem Zuwachs von 18,9 %. Es folgen der Landkreis Celle und in die Stadt Hamburg. Die größten Zuwächse auf den aufkommensstarken Relationen finden sich mit den Landkreisen Harburg (+34,0 %) und Nienburg (+27,9 %).

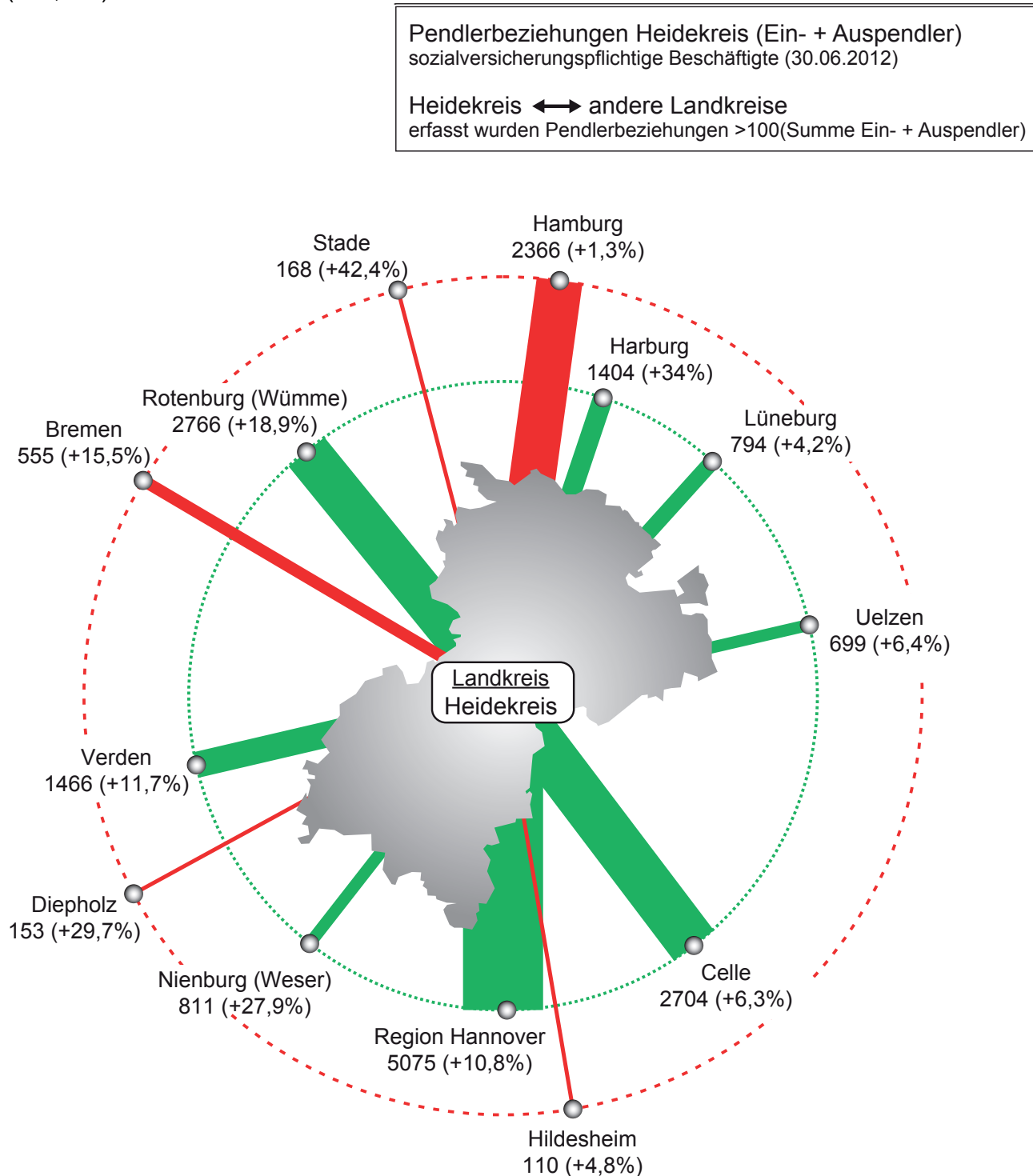


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Heidekreis – Regionen außerhalb

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder der Schulkindergärten sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Dies gilt für

- die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen für geistig Behinderte,
- Berufseinstiegsschulen,
- die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I (Realschulabschluss) besuchen.

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Heidekreis.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

Die Tabelle 2.3-1 gibt eine Übersicht der Fahrschüler für jeden Schulort.

Schulort	GS	HS	RS	OBS	GY	KGS	Fös	BBS	gesamt	anspruchs- berechtigte Fahrschüler
Ahlden	x								104	41
Hodenhagen	x			x					435	161
Bispingen	x			x					431	222
Bomlitz	x			x					444	89
Benefeld	x								114	35
Bad Fallingb.ostel	x			x			x		744	197
Dorfmark	x								136	13
Munster	x	x	x		x				1.625	316
Breloh	x								94	0
Neuenkirchen	x			x					366	141
Rethem	x			x					450	293
Schneverdingen	x					x	x		2.264	691
Lünzen	x								75	50
Schwarmstedt	x					x	x		1.654	746
Bothmer	x								83	29
Buchholz	x								91	20
Lindwedel	x								105	23
Soltau	x			x	x		x	x	4.924	935
Walsrode	x			x	x		x	x	4.572	1.270
Düshorn	x								147	71
Kirchboitzen	x								98	71
Wietzendorf	x			x *)					169	57
Summe									19.125	5.471

*) Außenstelle der OBS Soltau (5. & 6. Klasse für Wietzendorf)

Quellen: Heidekreis, Gemeinden, Schulen, Stand 2014/15

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

Im Schuljahr 2014/15 nutzten fast 5.500 anspruchsberechtigte Schüler die Schülerbeförderung. Dies ist innerhalb von 5 Jahren ein Rückgang von 1.036 (-15,9 %) Schülern. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den Landkreis haben die Schulstandorte, die Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird. Genauere Angaben zu den Schulstandorten sowie zu den aktuellen Schülerzahlen finden sich in der Tabelle 2.3-1 und Abbildung 2.3-1.

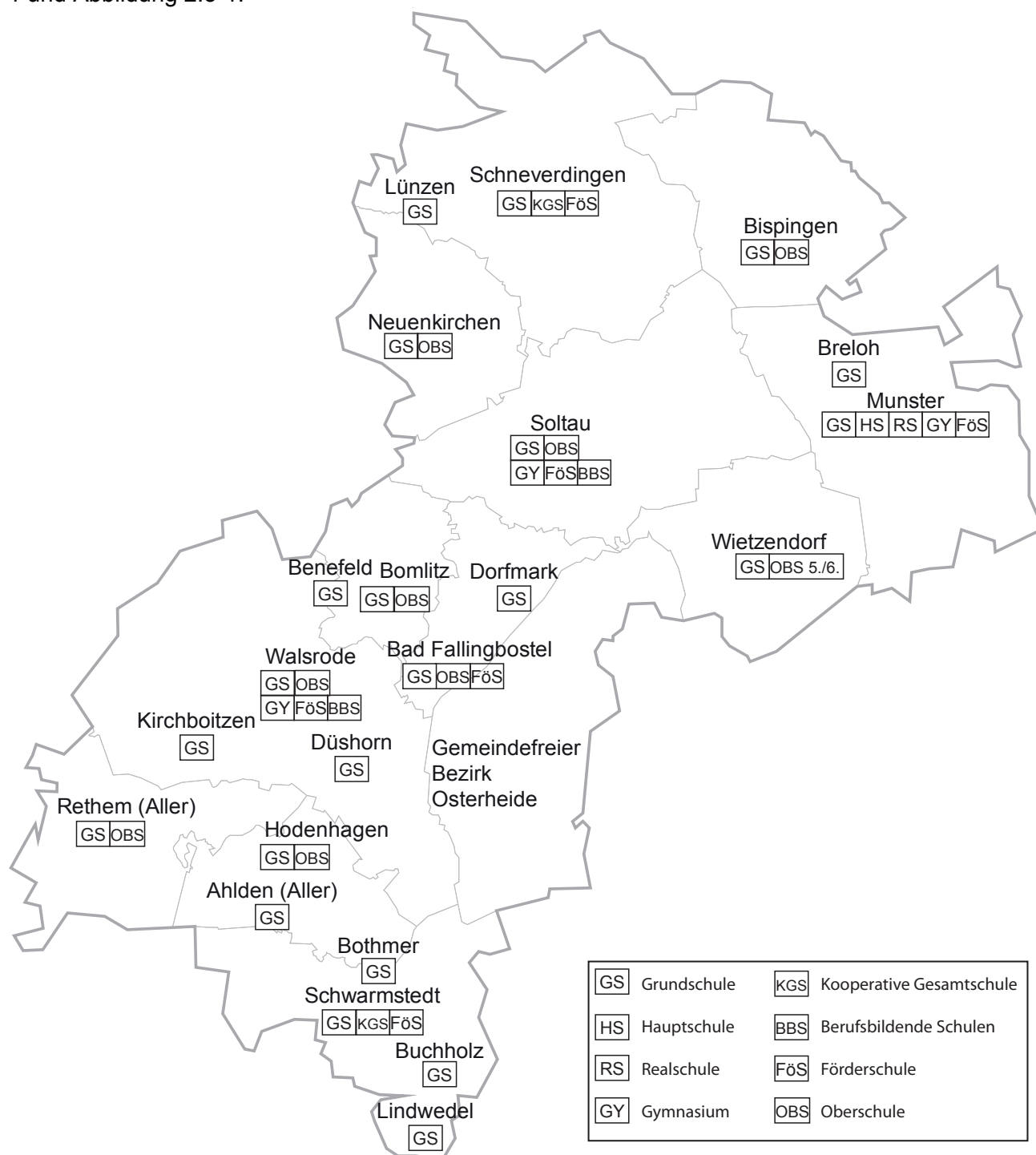


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Heidekreis

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle (Samt-) Gemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie außer Schneverdingen, Munster und die SG Schwarmstedt über eine Oberschule. In Wietzendorf existiert für die 5. und 6. Klassen der Wietzendorfer Schülerinnen und Schüler eine Außenstelle der Oberschule Soltau. In Munster besteht eine Haupt- und Realschule. Standorte der Gymnasien sind die Städte Munster, Soltau und Walsrode. In der Stadt Schneverdingen und der SG Schwarmstedt werden Hauptschule (HS) und Realschule (RS) sowie die Sekundarstufe I und II des Gymnasiums als Kooperative Gesamtschule (KGS) geführt.

Gegenwärtig leben im Landkreis 19.125 Schülerinnen und Schüler. Bis zum Jahr 2020 werden etwa 2.650 Schüler (-14 %) weniger im Landkreis wohnen. Die Ursache liegt an der demografischen Entwicklung. Die Einführung der 13. Klasse für die Gymnasien ist dabei schon berücksichtigt.

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

Das vorhandene Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis sind aus der nachfolgenden Übersichtskarte (Abbildung 2.4-1) zu ersehen.

Seit Dezember 2011 können Züge auf der KBS 123 (Heidebahn) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf den Abschnitten Walsrode – Hannover und Soltau – Buchholz i.d.N. fahren. Der Ausbau auf 120 km/h zwischen Walsrode und Soltau soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

Die Betriebs- und Streckencharakteristika der einzelnen Strecken beinhaltet die folgende Tabelle:

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	Elektrifiziert
KBS 116 Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV (RB37) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 123 Buchholz i. d. N. – Soltau – Hannover	SPNV (RB38) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Bismarck – Hützel – Lüneburg /Winsen	touristischer Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Wietzendorf – Celle	touristischer Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Munster – Beckedorf – Celle	touristischer Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Walsrode – Bomlitz	touristischer Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein

(Quelle: Auskünfte von DB AG, OHE und LNVG)

Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Heidekreis, Betriebs- u. Streckencharakteristika

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 haben die Eisenbahnlinien in Norddeutschland zur besseren Übersichtlichkeit einheitliche Liniennummern erhalten, die auch an Bahnhöfen und in Zügen dargestellt werden. Sie gelten auch in den Verkehrsverbünden. Bisher gab es Linien, die bis zu 3 verschiedene Nummern hatten. Z.B. hatten die erixx-Züge auf der Strecke Hannover – Soltau – Buchholz i.d.N. die Kursbuchnummer (KBS) 123, im GVH die R4 und im HVV die R41. Künftig heißt diese RB38. Zwischen Bremen – Soltau – Uelzen fährt nun die Linie RB37.

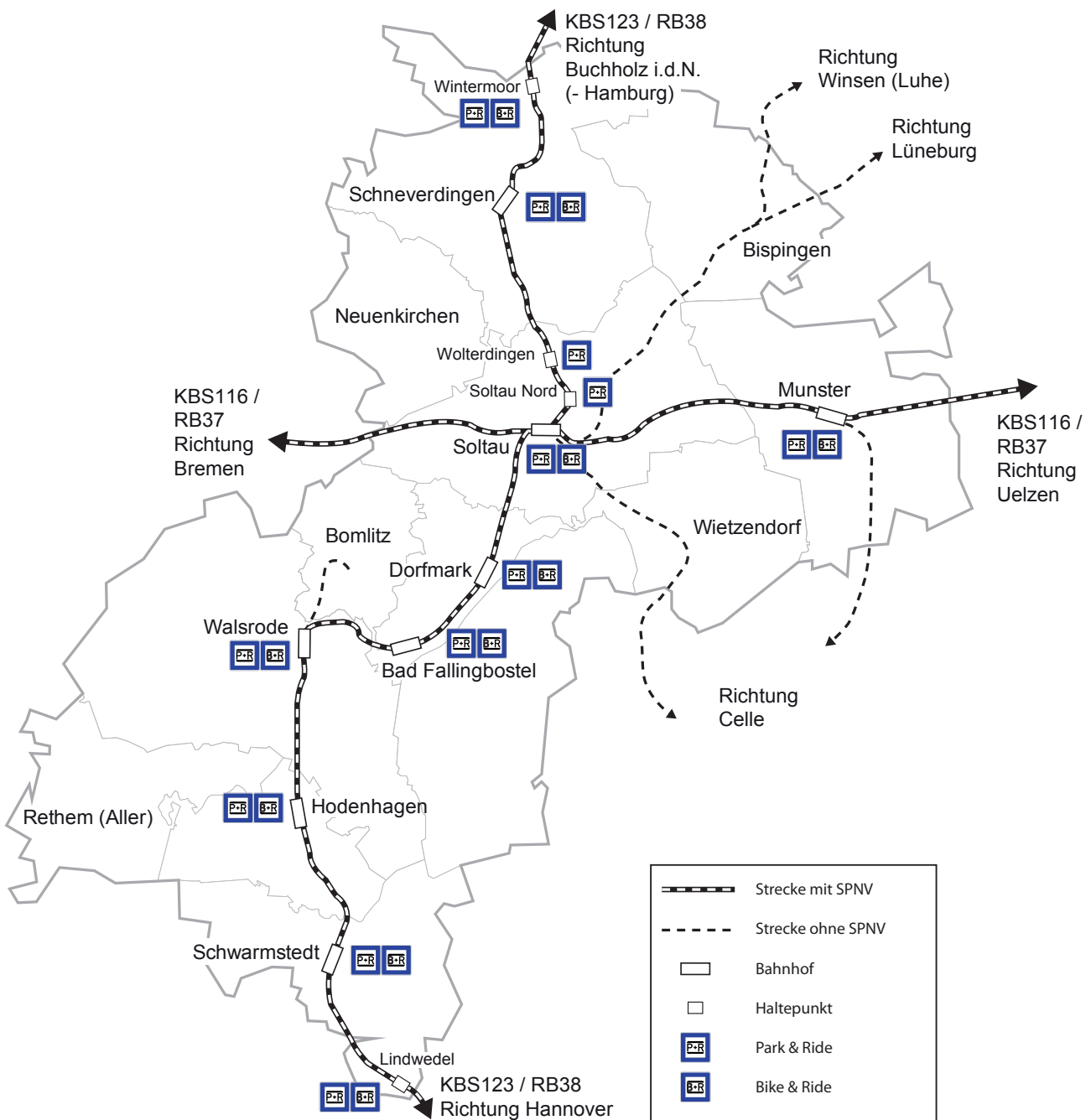


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Heidekreis wird in folgendem rechtlichen Zusammenhang betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr. Die Tabelle 2.4-2 gibt hierzu eine Übersicht, die nach Liniennummern sortiert ist. Die Abbildung 2.4-2 zeigt das Liniennetz im Heidekreis.

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK [km]	Genehmi- gungs- dauer	Teilnetz	Anmerkungen
WEB	31	Rethem - Anderten - Drakenburg - Nienburg/W	5,0	30.04.2017	NI 1	Landkreis Nienburg
Lange	100	Wümmgrund - Wesseloh - Schneverdingen	25,4	31.07.2018	HK 1	
Lange	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor -	27,8	31.07.2018	HK 2	
Prüser	102	Fintel - Lünzen - Schneverdingen	22,3	31.07.2018	HK 1	
Prüser	103	Surbostel - Heber - Schneverdingen	16,7	31.07.2018	HK 2	
Lange	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	23,6	31.07.2018	HK 1	
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	25,7	31.07.2018	HK 1	
Prüser	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	31,2	31.07.2018	HK 2	
Lange	110	Schneverdingen - Insel - Wesseloh - Wintermoor (Bürgerbus)	36,0	31.12.2022	-	Betrieb: Bürgerbus Schneverdingen
Lange	111	Schneverdingen - Lünzen - Großenwede (Bürgerbus)	22,0	31.12.2022	-	
Lange	112	Schneverdingen - Heber - Langeloh - Schülern (Bürgerbus)	28,0	31.12.2022	-	
VOG	154	Soltau - Bispingen - Grevenhof/ Munster	64,8	31.07.2018	HK 2	
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Wintermoor - Bispingen	63,7	31.07.2018	HK 2	
Prüser	200	Ringlinie Neuenkirchen	27,4	31.07.2018	HK 1	Fahrplan in Linie 205
VOG/ RBB/ Prüser	205	Soltau - Neuenkirchen - Schwalingen - Vahlzen	44,1	31.07.2018	HK 1	
KVG	253	Soltau - Ellingen - Wolterdingen - Soltau	21,7	31.07.2018	HK 1	
Schirmacher	254	Soltau - Harber - Stübeckshorn	31,2	31.07.2018	HK 3	
KVG	255	Soltau - Leitzingen - Woltem - Frielingen	23,9	31.07.2018	HK 2	
KVG	256	Soltau - Mittelstendorf - Meßhausen - Brock - Soltau	29,6	31.07.2018	HK 2	
Cohrs	301	Munster - Breloh	12,3	31.07.2018	HK 3	
VOG	302	Munster - Oerrel - Trauen - Kreutzen	24,0	31.07.2018	HK 3	
RBB	305	Soltau - Harber - Hötzingen - Alvern - Ilster - Munster	33,5	31.07.2018	HK 3	
Timme	351	Wietzendorf - Klein Amerika - Lührsbockel - Wietzendorf	19,9	31.07.2018	HK 3	
Timme	352	Reiningen - Rodehorst - Wietzendorf	10,0	31.07.2018	HK 3	
VOG	355	Soltau - Wietzendorf - Soltau	47,2	31.07.2018	HK 3	
VWE	401	Bommelsen - Benefeld - Bomlitz	21,2	31.07.2018	HK 4	
RBB/ VWE	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbostel	39,9	31.07.2018	HK 4	Betriebsführung RBB
VWE	500	Walsrode - Stellichte - Hamwiede - Nordkampen - Kirchboitzen	20,9	31.07.2018	HK 5	
VWE	501	Walsrode - Schneeheide - Benzen - Walsrode	20,7	31.07.2018	HK 5	
Brandenburg	502	Walsrode - Dühorn - Ostenholz (mit Bürgerbus Walsrode)	31,8	31.07.2018	HK 4	
RBB	506	Bomlitz - Benefeld - Hünzingen - Walsrode	22,4	31.07.2018	HK 4	
VWE	510	Ludwigslust - Rethem - Kirchboitzen - Walsrode	37,0	31.07.2018	HK 5	
Brandenburg / RBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbostel - Oerbke	32,6	31.07.2018	HK 4	Betriebsführung RBB
RBB	520	Walsrode - Bomlitz - Löverschen	26,3	31.07.2018	HK 4	
VWE	550	Kirchboitzen - Nordkampen - Vethem - Kirchboitzen	10,5	31.07.2018	HK 5	
RBB	553	Rethem - Wohldorf - Stöcken - Rethem	17,5	31.07.2018	HK 6	
RBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	15,8	31.07.2018	HK 6	
RBB	600	Schwarmstedt - Hodenhagen - Ahlden - Eite	36,9	31.07.2018	HK 6	
RBB	602	Schwarmstedt - Giltten - Ahlden - Hodenhagen - Rethem	29,6	31.07.2018	HK 6	
RBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeverßen	19,5	31.07.2018	HK 6	
RBB	651	Schwarmstedt - Giltten - Suderbruch - Schwarmstedt	19,5	31.07.2018	HK 6	
RBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	15,8	31.07.2018	HK 6	
WEB	765	Rethem (Aller) - Verden	2,2	31.07.2018	VER-Süd	Landkreis Verden
v. Below	811	Wietze - Schwarmstedt (Bürgerbus)	8,2	14.11.2023		Betrieb: Bürgerb. Wietze
Schmätjen	873	Lauenbrück - Fintel - Großenwede (Bürgerbus)	2,0	31.12.2018	ROW-O	Betrieb: Bürgerb. Fintel
WEB	881	Visselhövede - Neuenkirchen	2,8	31.07.2019	ROW S	Betrieb: Bürgerbus Visselhövede
WEB	884	Visselhövede - Stellichte	5,5	31.07.2019	ROW S	
Prüser/ KVG	4701	Soltau - Wintermoor - Welle - Sprötze - Finkenw erder	36,4	31.07.2018	-	Bestandteil Linie 106
KVG	4710	Schneverdingen - Tostedt - Wenzendorf - Neu Wulmstorf - Finkenw erder	9,8	30.09.2015	WL 6	
VOG	5700	Grevenhof - Amelinghausen - Lüneburg	1,5	31.07.2017	LG 7	
Prüser/ KVG	6702	Soltau - Schneverdingen - Finkenw erder	26,7	31.07.2018	-	Bestandteil Linie 106
KVG	6920	Hamburg - Heidepark Soltau	18,7	31.03.2018	-	
KVG	6921	Lüneburg - Heidepark Soltau	22,3	14.05.2017	-	
VOG	HS1	Oberhaverbeck - Schneverdingen - Oberhaverbeck	47,9	31.10.2018	-	Heide-Shuttle 1
VOG	HS2	Oberhaverbeck - Handeloh - Oberhaverbeck	20,6	31.10.2018	-	Heide-Shuttle 2
Prüser		Soltau - Wolterdingen - Heidepark Soltau	7,9	31.07.2018	-	
CeBus		Faßberg - Trauen - Munster (Bürgerbus)	13,1	01.04.2023	-	Bürgerbus Faßberg
v. Below		Bürgerbus Schwarmstedt	53,8	30.03.2019	-	Betrieb: Bürgerbus

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG

Regionallinien im Heidekreis

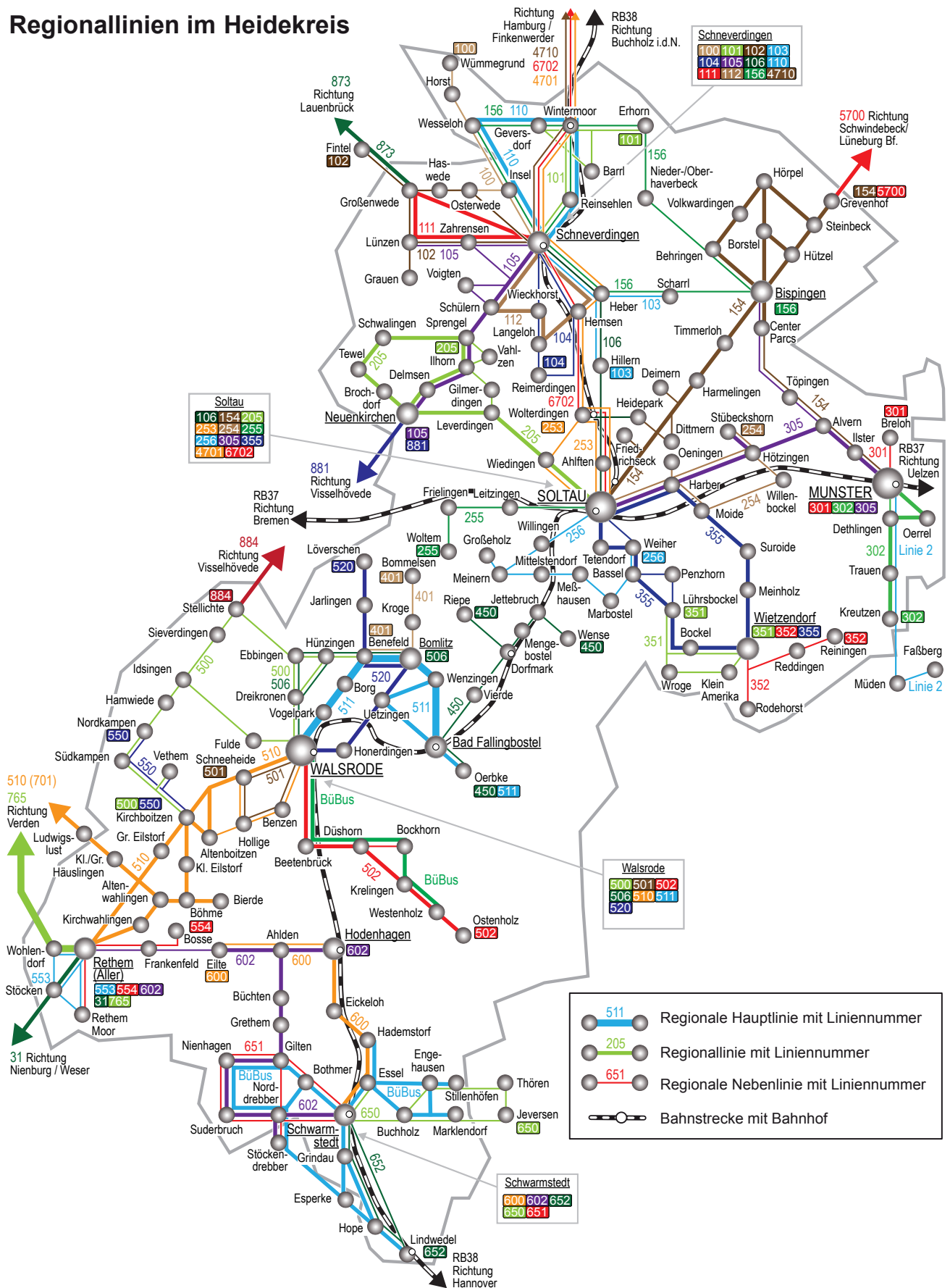


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Heidekreis

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

Diese Linienverkehre dienen, teilweise unter Ausschluss anderer Fahrgäste, der regelmäßigen Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr) [§ 43 Absatz 1],
- Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten) [§ 43 Absatz 2],
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) [§ 43 Absatz 3],
- Theater-, bzw. Discobesuchern [§ 43 Absatz 4].

Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird. Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein.

Im Heidekreis findet gegenwärtig kein Sonderlinienverkehr statt.

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

Ein Teil der Schülerbeförderung erfolgt nach der FVO. Für die Bedienung gelten die gleichen Grundsätze wie für die öffentlich zugänglichen Schülerverkehre. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung. Die häufigsten Ziele in diesem System sind die Grund- und Förderschulen sowie Zu- und Abbringerverkehre.

Die vorhandenen FVO-Verkehre werden bei den Teilnetzen (Tabellen 2.4-6, 2.4-8, 2.4-10, 2.4-12, 2.4-14 und 2.4-16) aufgelistet, obwohl sie nicht Bestandteil der Teilnetze sind. Nicht dargestellt werden die FVO-Verkehre aus dem gesamten Kreisgebiet zu Förderschulen in Soltau, Benefeld und Walsrode sowie zu Schulen außerhalb des Kreises in Bergen, Buchholz i.d.N., Hamburg, Hannover, Hildesheim, Langenhagen, Mellendorf, Nienburg, Rotenburg (Wümme), Verden und Wistedt.

Flexible Betriebsformen

Anruf-Sammel-Taxen (AST in der Regel nach § 49 in Verbindung mit § 2 PBefG genehmigt) oder Rufbusse werden als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastaufkommen und werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt.

Im Landkreis existierte in der Stadt Schneverdingen ein AST-Verkehr, der an Schultagen abends und nachts sowie an Ferientagen bereits ab Vormittag Fahrten angeboten hat. In der Stadt Soltau wird ein Anrufsammelmobil (ASM) für Senioren von Montag bis Freitag zwischen 8:00 und 18:00 Uhr und Sonnabend von 8:30 bis 12:00 Uhr angeboten. Hier müssen die Fahrten mindestens einen Tag vorher angemeldet werden. Zusätzlich kann es auch für kulturelle Fahrten in Anspruch genommen werden.

Als Ersatzbedienung für die geschlossenen Bahnhofshaltepunkte Eickeloh und Hademstorf fahren auf der Linie 600 zwischen Hodenhagen und Schwarmstedt, am Wochenende nur zwischen Hademstorf und Hodenhagen Anruf-Sammel-Taxen, für die bis zu 60 Minuten vor der Abfahrt Anmeldungen vorliegen müssen.

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

Der allgemein zugängliche ÖPNV im Landkreis wird von folgenden Unternehmen betrieben:

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Busunternehmen von Below (Bürgerbus)	Hodenhagen	Hodenhagen	1
Cohrs Kurier GmbH	Munster	Munster	1
Kraftverkehr GmbH (KVG)	Stade	Soltau	4
Omnibusbetrieb Manfred Brandenburg	Walsrode	Walsrode	3
Omnibusbetrieb Manfred Brandenburg (Bürgerbus)	Walsrode	Walsrode	1
Kurt Lange-Reisen OHG	Schneverdingen	Schneverdingen	3
Kurt Lange-Reisen OHG (Bürgerbus)	Schneverdingen	Schneverdingen	1
Schirmacher-Reisen	Soltau	Soltau	1
Omnibusbetrieb Heinrich Timme	Wietzen	Wietzen	2
Prüser Bus GmbH & Co. KG	Neuenkirchen	Neuenkirchen	6
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Braunschweig	Uelzen	28
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE)	Verden (Aller)	Walsrode	12
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG)	Celle	Soltau	9

(Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen)

Tabelle 2.4-3: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Bürgerbusse
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	69	3
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	13,2 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflurfahrzeuge (Anzahl)	Niederflurfahrzeuge (Anzahl)
⇒ 8-Sitzer	0	3
⇒ Kleinbus	1	0
⇒ Midibus	3	0
⇒ Solobus	51	7
⇒ 15m-Bus	6	0
⇒ Gelenkbus	1	0

Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)
davon im Gelegenheitsverkehr	4
Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	0
Stellplatz für Kinderwagen	
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	65
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	7
Zielschilder	
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	66
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	2
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	4
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	4
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	0
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	3
⇒ Fahrzeuge mit Lift	0

Tabelle 2.4-4: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

Von den 69 Fahrzeugen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, die im Landkreis verkehren, sind 10 % Niederflurfahrzeuge. Hinzu kommen 3 Niederflurfahrzeuge auf den Bürgerbuslinien zum Einsatz.

2.4.2.4 Linienkategorien

Für den Heidekreis ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die einzelnen Linien weisen unterschiedliche Merkmale auf und haben daher für das Verkehrsangebot auch eine unterschiedliche Bedeutung. Eine durchgängige abgestufte Linienstruktur des straßengebundenen ÖPNV hat sich im Landkreis allerdings nicht durchgängig entwickelt. Dennoch kann eine grobe Einteilung der Linien erfolgen. Demzufolge werden folgende Linienkategorien definiert:

- **Regionallinien**

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und des Versorgungsverkehrs.

- ☐ Regionallinien, die über ein gutes Fahrtenangebot verfügen, werden im Folgenden auch als regionale Hauptlinien bezeichnet.
- ☐ Regionallinien, die hauptsächlich Orte an das nächstgelegene Grund- oder Mittelzentrum anbinden, werden auch regionale Nebenlinien genannt.

- **Lokaler Linienverkehr**

Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Solche Verkehre gibt es im Landkreis mit den Bürgerbussen in Schwarmstedt, Walsrode und Schneverdingen.

- **Schulbezogener Linienverkehr**

Der schulbezogene Linienverkehr ist zwar grundsätzlich auch für Jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an die Bedürfnisse der Hauptnutzerguppe (Schüler/Schülerinnen) orientiert. Klassisches Merkmal ist die Bedienung nur an Schultagen.

- **Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)**

Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen folgende Aufgaben:

- ☐ Ein Teil dieser bedarfsorientierten Verkehrsart ergänzt vorhandene Linien zu Zeiten, in denen diese kein ausreichendes Angebot vorhalten. Dies sind beispielsweise Fahrten vom Ganztagsunterricht und Zubringerfahrten.
- ☐ Ein anderer Teil dieser Freistellungsverkehre deckt die vollständige Schülerbeförderung aus einzelnen Orten zu Förderschulen ab.
- ☐ Der FVO-Verkehr bedient auch sehr kleine Siedlungen z.B. im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide und Ostenholzer Moor.

2.4.2.5 Teilnetze im Heidekreis

Das Liniennetz (siehe Abbildung 2.4-2) im Heidekreis ist in sechs Teilnetze gegliedert. Das **Teilnetz 1** umfasst den Raum der westlichen Stadt Schneverdingen, die Gemeinde Neuenkirchen und reicht bis Soltau. Das **Teilnetz 2** erstreckt sich von der Stadt Soltau in die Gemeinde Bispingen bis in den östlichen Teil der Stadt Schneverdingen. Das **Teilnetz 3** beinhaltet die Linien zwischen den Städten Munster und Soltau und der Gemeinde Wietzendorf. Das **Teilnetz 4** befindet sich in der Gemeinde Bomlitz, der Stadt Bad Fallingb. und dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide und dem Ostteil der Stadt Walsrode. Das **Teilnetz 5** reicht vom Westteil der Stadt Walsrode bis nach Rethem (Aller). Das **Teilnetz 6** wird von den Samtgemeinden Ahlden und Schwarmstedt gebildet mit einer Achse bis Rethem (Aller).

Teilnetz 1

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Lange	100	Wümmgrund - Wesseloh - Schneverdingen	31.07.2018	§ 42	HK 1
Prüser	102	Fintel - Lünzen - Schneverdingen	31.07.2018	§ 42	HK 1
Lange	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	31.07.2018	§ 42	HK 1
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	31.07.2018	§ 42	HK 1
Prüser	200	Neuenkirchen - Schwalingen - Vahlzen (in Linie 205)	31.07.2018	§ 42	HK 1
VOG/ RBB	205	Soltau - Neuenkirchen - Schwalingen - Vahlzen	31.07.2018	§ 42	HK 1
KVG	253	Soltau - Elingen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2018	§ 42	HK 1

Übrige Linien, die im Teilnetz 1 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Lange	111	Schneverdingen - Lünzen - Großenwede (Bürgerbus)	31.12.2022	§ 42	-
Lange	112	Schneverdingen - Heber - Langeloh - Schülern (Bürgerbus)	31.12.2022	§ 42	-
Schmätjen	873	Lauenbrück - Fintel - Großenwede (Bürgerbus)	31.12.2018	§ 42	ROW-O
WEB	881	Visselhövede - Neuenkirchen (Bürgerbus)	31.07.2019	§ 42	ROW-S

Tabelle 2.4-5: Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis

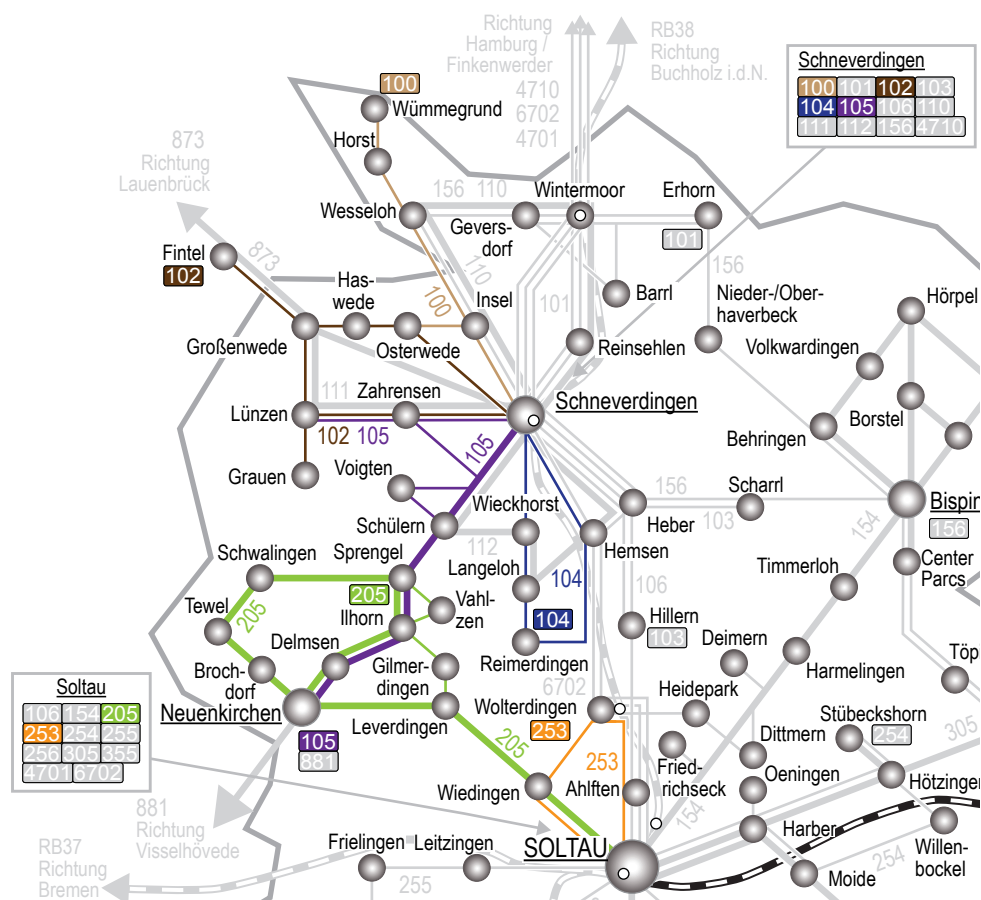


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz 1

Im Teilnetz 1 haben die Linien 105 (Schneverdingen – Neuenkirchen) und 205 (Neuenkirchen – Soltau) eine höhere Bedeutung, weil sie das Grundzentrum Neuenkirchen mit Schneverdingen und Soltau verbinden.

Im Bereich des Teilnetzes 1 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Großenwede Siedlung und Rieper Moor, Grauen, Lünzen und Tewel-Moor	Lünzen, Anschluss Schneverdingen Tewel, Anschluss Neuenkirchen
Behningen	Neuenkirchen, Anschluss Soltau
Orte aus der Gemeinde Neuenkirchen	Anschluss Schneverdingen

Tabelle 2.4-6: FVO-Verkehre im Teilnetz 1

Teilnetz 2**Linien des Teilnetzes 2 im Heidekreis**

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
Lange	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor - Schneverdingen	31.07.2018	§ 42	HK 2
Prüser	103	Surbostel - Heber - Schneverdingen	31.07.2018	§ 42	HK 2
Prüser	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2018	§ 42	HK 2
VOG	154	Soltau - Bispingen - Grevenhof/ Munster	31.07.2018	§ 42	HK 2
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Wintermoor - Bispingen	31.07.2018	§ 42	HK 2
KVG	255	Soltau - Leitzingen - Woltern - Frielingen	31.07.2018	§ 42	HK 2
KVG	256	Soltau - Mittelstendorf - Meßhausen - Brock - Soltau	31.07.2018	§ 42	HK 2

Übrige Linien, die im Teilnetz 2 verkehren

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
Lange	110	Schneverdingen - Insel - Wesseloh - Wintermoor (Bürgerbus)	31.12.2022	§ 42	-
KVG	4701	Soltau - Wintermoor - Welle - Sprötze - Finkenw erder	31.07.2018	§ 42	-
KVG	4710	Schneverdingen - Tostedt - Wenzendorf - Neu Wulmstorf -	30.09.2015	§ 42	WL 6
VOG	5700	Grevenhof - Amelinghausen - Lüneburg	31.07.2017	§ 42	LG 7
KVG	6702	Soltau - Schneverdingen - Finkenw erder	31.07.2018	§ 42	-
KVG	6920	Hamburg - Heidepark Soltau	31.03.2018	§ 42	-
KVG	6921	Lüneburg - Heidepark Soltau	14.05.2017	§ 42	-
VOG	HS1	Oberhaverbeck - Schneverdingen - Oberhaverbeck	31.10.2018	§ 42	-
VOG	HS2	Oberhaverbeck - Handeloh - Oberhaverbeck	31.10.2018	§ 42	-
Prüser		Soltau - Wolterdingen - Heidepark Soltau	31.07.2018	§ 42	-

Tabelle 2.4-7: Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis

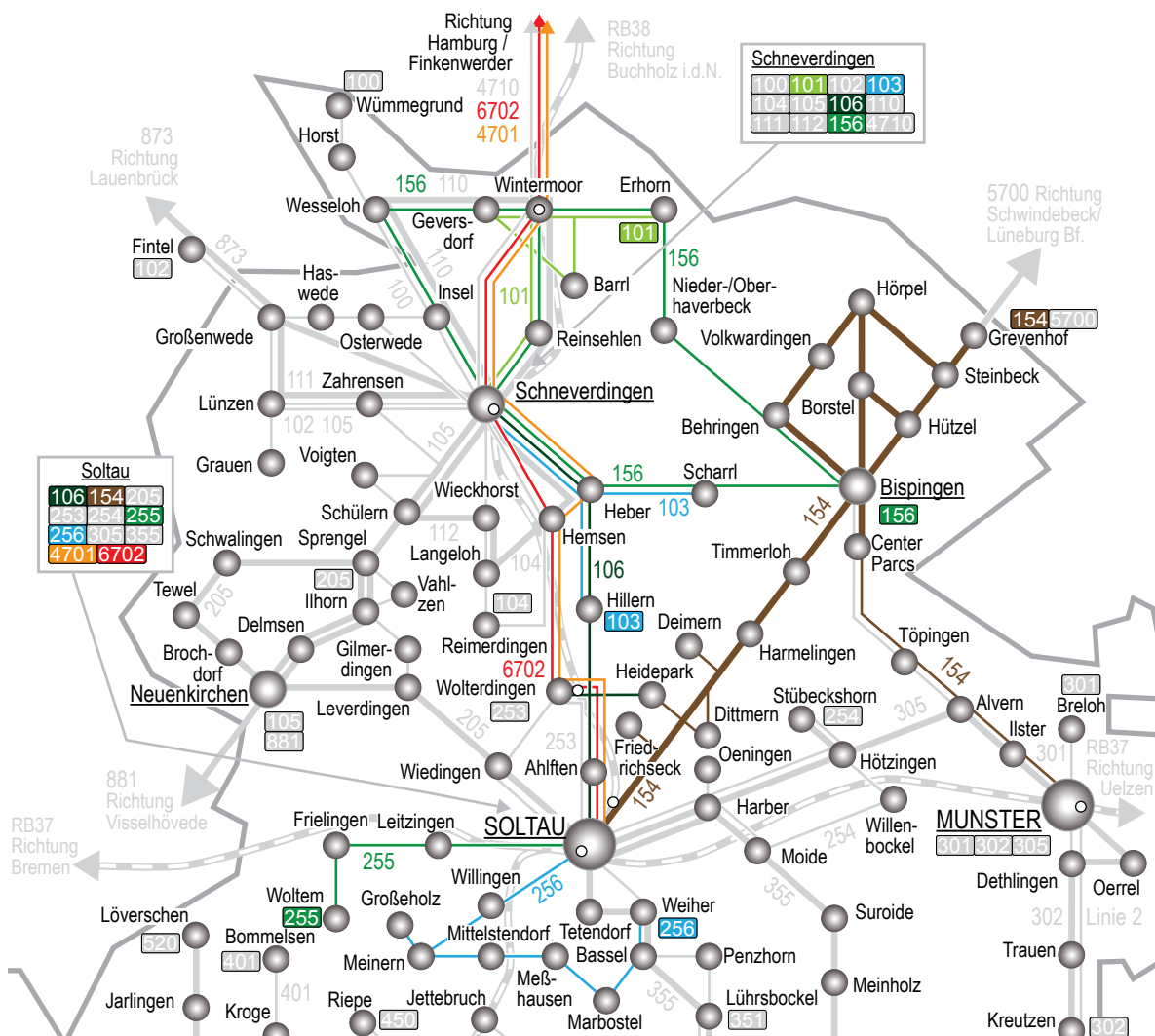


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz 2

Die wichtigste Linie im Teilnetz 2 ist die Linie 154 (Soltau – Bispingen – Grevenhof).

Im Bereich des Teilnetzes 2 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Naturschutzgebiet Lüneburger Heide	Bispingen, Anschluss Munster und Soltau
Orte aus der Gemeinde Bispingen	Heber mit Anschluss Schneverdingen

Tabelle 2.4-8: FVO-Verkehre im Teilnetz 2

Teilnetz 4

Linien des Teilnetzes 4 im Heidekreis

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
VWE	401	Bommelsen - Benefeld - Bomlitz	31.07.2018	§ 42	HK 4
RBB/ VWE	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbostal	31.07.2018	§ 42	HK 4
Brandenburg	502	Walsrode - Düshorn - Ostenholz (mit Bürgerbus Walsrode)	31.07.2018	§ 42	HK 4
RBB	506	Bomlitz - Benefeld - Hünzingen - Walsrode	31.07.2018	§ 42	HK 4
Brandenburg / RBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbostal - Oerbke	31.07.2018	§ 42	HK 4
RBB	520	Walsrode - Bomlitz - Löverschen	31.07.2018	§ 42	HK 4

Tabelle 2.4-11: Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis

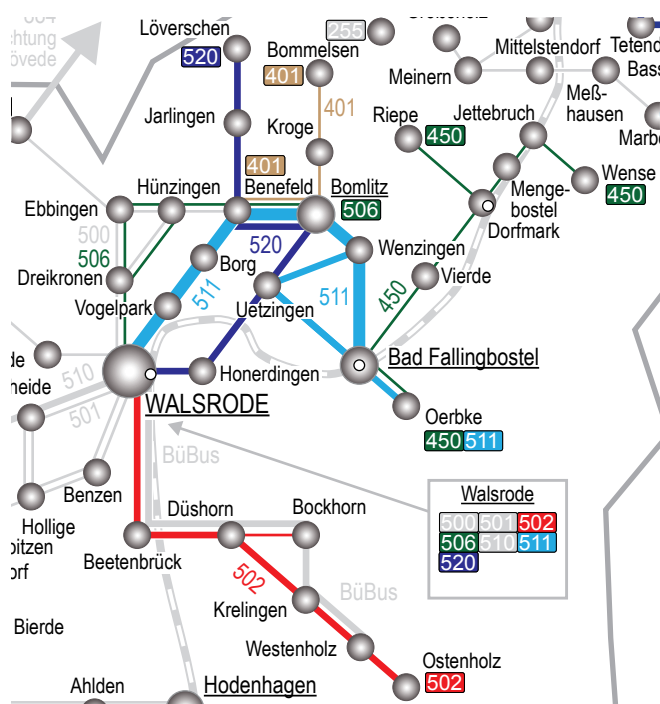


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz 4

Im Teilnetz 4 ist die Regionale Hauptlinie 511 (Bad Fallingbostal – Bomlitz – Walsrode) enthalten.

Im Bereich des Teilnetzes 4 wird neben den Verkehren zu den Förderschulen folgender Freistellungsverkehr nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Mengebostal, Riepe, Wense	Dorfmark (Rückfahrt Ganztags)
Borg, Cordingen	Benefeld (Rückfahrt Vormittags)
Beetenbrück	Düshorn (Rückfahrt Ganztags)

Tabelle 2.4-12: FVO-Verkehre im Teilnetz 4

Teilnetz 6

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
RBB	553	Rethem - Wohldorf - Stöcken - Rethem	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	600	Schwarmstedt - Hodenhagen - Ahlden - Eilte	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	602	Schwarmstedt - Gilten - Ahlden - Hodenhagen - Rethem	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeversen	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	651	Schwarmstedt - Gilten - Suderbruch - Schwarmstedt	31.07.2018	§ 42	HK 6
RBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	31.07.2018	§ 42	HK 6

Übrige Linien, die im Teilnetz 6 verkehren

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
WEB	31	Rethem - Anderten - Drakenburg - Nienburg/W	30.04.2017	§ 42	NI 1
WEB	765	Rethem (Aller) - Verden	31.07.2018	§ 42	VER-Süd
v. Below	811	Wietze - Schwarmstedt (Bürgerbus)	14.11.2023	§ 42	
v. Below		Bürgerbus Schwarmstedt	31.03.2019	§ 42	-

Tabelle 2.4-15: Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis

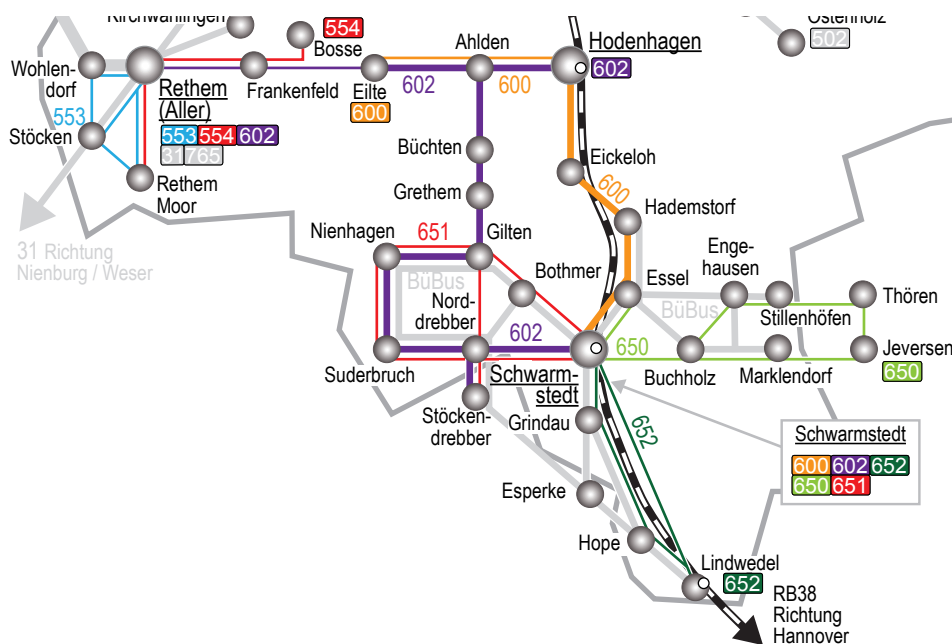


Abb. 2.4-8: Linienverkehr im Teilnetz 6

Im Teilnetz 6 ist die wichtigste Linie die Linie 602 (Schwarmstedt – Gilten – Ahlden (Aller) – Hodenhagen – Rethem (Aller)). Die Linie 600 (Eilte – Hodenhagen – Schwarmstedt) hat zwischen den Grundzentren ebenfalls eine wichtige Funktion.

Im Bereich des Teilnetzes 6 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Westenholz, Ostenholz und Ostenholzer Moor	Schwarmstedt
Engehausen und Stillenhöfen	Schwarmstedt
Bf. Beetenbrück, Bierde, Böhme und Hellberg	Hodenhagen und Anschluss Schwarmstedt
Adolfhausen, Hope	Lindwedel (Rückfahrt ganztags)

Tabelle 2.4-16: FVO-Verkehre im Teilnetz 6

2.4.3 Verknüpfungspunkte

2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis sind einige Haltestellen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Neben regional bedeutenden Umsteigehaltestellen wie an den Bahnhöfen Bad Fallingbommel, Hodenhagen, Munster, Soltau, Schneverdingen, Schwarmstedt und Walsrode haben die Verknüpfungspunkte in Ahlden (Aller), Bispingen, Bomlitz, Düşhorn, Kirchboitzen, Neuenkirchen, Rethem (Aller) und Wietendorf eine wichtige lokale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien.

2.4.3.2 ÖPNV - SPNV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllen Zubringerfunktionen zur Schiene. Alle Bahnstationen verfügen über Bushaltestellen.

2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Die Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und dem Schienenverkehr ist an allen Bahnhöfen und Haltepunkten gegeben. An der Bahnstation Soltau Nord sind keine Fahrrad-Stellplätze (B+R-Anlage) aber nur provisorische Pkw-Stellplätze vorhanden. Die Abbildung 2.4-1 gibt eine grafische Übersicht.

2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um Verknüpfungen des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

An Bushaltestellen, die einen großen Einzugsbereich haben, sind teilweise Fahrradstellplätze vorhanden.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis als gemeinsamer Tarif aller Busunternehmen für Fahrten innerhalb des Landkreises (**VH-Tarif**),
- **Niedersachsentarif** (Landes-Tarif Niedersachsen, LTN) für die Bahnen im Nahverkehr,
- **GVH-Regionaltarif**, gilt auf der Schienenstrecke Walsrode – Bennemühlen in das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover hinein,
- **HVV-Tarif** auf der Bahnstrecke Soltau in Richtung Buchholz i.d.N. (nur für Zeitkarten) und auf der Buslinie 5700 (Grevenhof – Lüneburg),

- **VNN-Regionaltarif** nur bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Lüneburg, Harburg und Rotenburg (Wümme),
- **Stadttarif** Soltau für die Stadt Soltau,
- **Sondertarife** der Bürgerbusse,
- **ASM-Tarife** in der der Stadt Soltau,
- **Haus- bzw. Übergangstarife** von Regionalbusunternehmen bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Verden und Nienburg.

2.5.1 VH-Tarif

Das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis umfasst den gesamten Landkreis. Innerhalb dieses Gebiets sind bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Linie 6920 [Hamburg – Heidepark], Bürgerbusse, firmenbezogene Verkehre [Airbus Hamburg] und Heideparkzubringer) alle öffentlichen Buslinien in den Tarif der Verkehrsgemeinschaft integriert. Das Tarifgebiet ist in 46 Zonen unterteilt (siehe Abbildung 2.5-1). Der VH-Tarif bietet Einzel- und Mehrfachfahrkarten für Erwachsene und Kinder sowie Zeitkarten (Monats- und Wochenkarten) für alle und ermäßigt für Schüler an. Es gibt sechs Preisstufen. Die allgemeine Monatskarte kann auch als Abonnement bezahlt werden.

Bei Fahrten, die außerhalb des Tarifgebietes beginnen oder enden, gilt der Tarif des jeweiligen Verkehrsunternehmens oder des jeweiligen Verkehrsverbundes bzw. der Verkehrsgemeinschaft. In den Zügen gelten die Fahrkarten der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis nicht. Für Zeitkarten gibt es kombinierte Bus- und Schiene-Karten.

Für die Fahrten des Anruf-Sammeltaxi (AST) auf der Linie 600 (Hodenhagen – Schwarmstedt) gilt der VH-Tarif.

2.5.2 Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN)

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbünden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der streckenbezogene Tarif umfasst 500 Preisstufen. Es werden Einzelfahrkarten, Hin- und Rückfahrkarten, Handy-Ticket, Kinderfahrkarten, Gruppenfahrkarten, Wochen- und Monatskarten, Monatskarten im Abonnement und Schüler-Zeitkarten angeboten. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise um 25% oder 50%. Übergangsfahrkarten ermöglichen die Benutzung der 1. Klasse statt der 2. Klasse. Als Tageskarte kann das NiedersachsenTicket angesehen werden. Im Zeitkarten-Angebot können Bus/ Schiene-Karten auf ausgewählten Relationen auch im Heidekreis gekauft werden. In Abhängigkeit der gewählten Relationen sind sowohl eine Nutzung von Bahn und Bus als auch Anschlussverbindungen von Bus und Bahn möglich.

Es besteht die Möglichkeit, für Einzel- und Hin- und Rückfahrkarten im Niedersachsentarif die Tarife für die örtlichen Verkehrsmittel in den niedersächsischen Verkehrs- und Tarifverbünden wie z.B. im Großraumverkehr Hannover (GVH) oder Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) sowie im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder auch im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN) mit zu entrichten, also nur eine Fahrkarte zu ordern. Damit ist die Anschlussmobilität in die Verkehrs- und Tarifverbünde gesichert. Außerhalb der Verkehrs- und Tarifverbünde können auf ausgewählten Buslinien Anschluss-Fahrkarten zusammen mit der Bahnfahrkarte erworben werden. Im Landkreis werden gegenwärtig keine Anschluss-Fahrkarten für Buslinien angeboten.

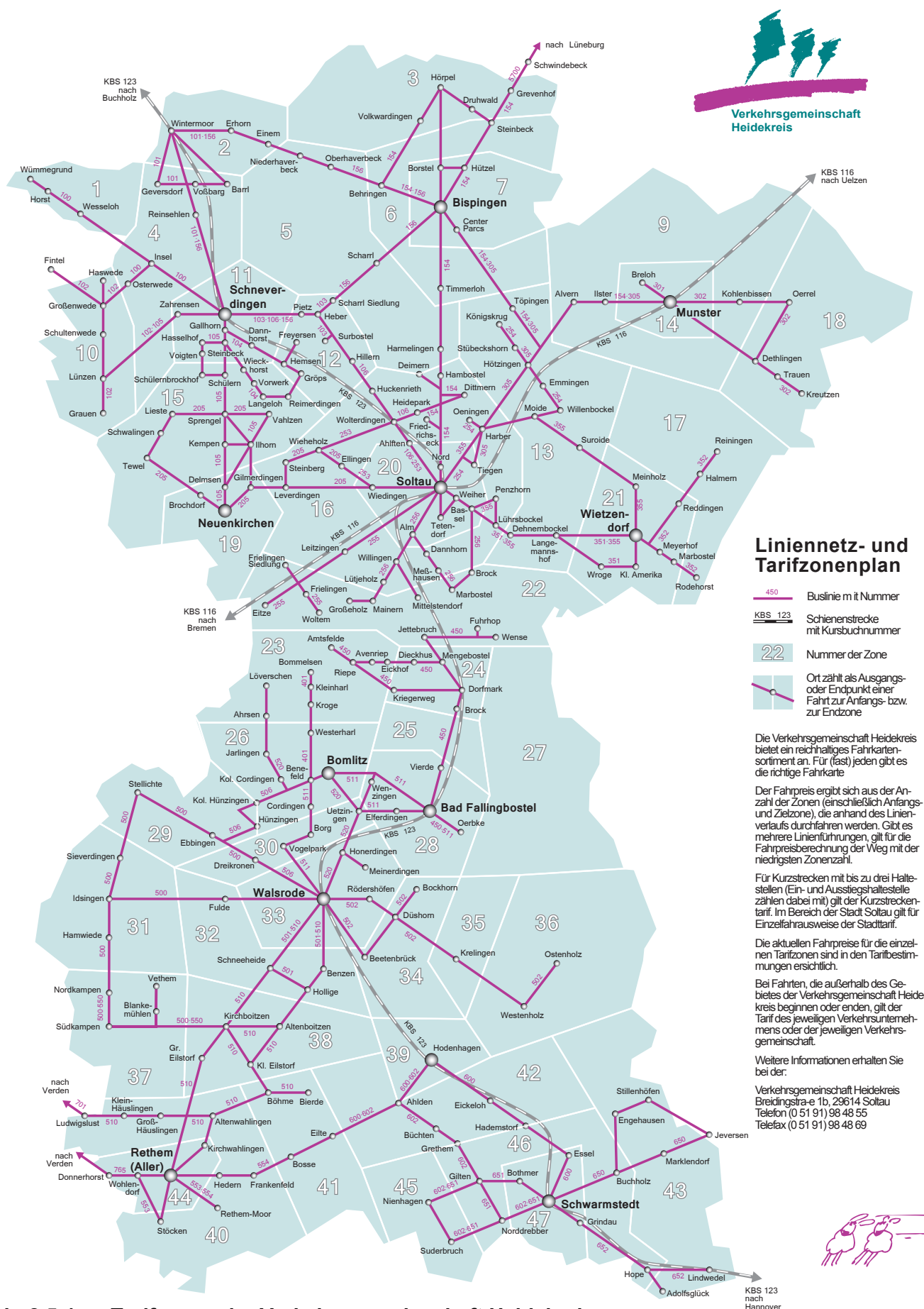


Abb. 2.5-1: Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

2.5.3 GVH-Regionaltarif

Der GVH-Tarif hat in der Region Hannover für Einzelkarten (Tickets) 3 und für Zeitkarten (MobilCards) 4 Tarifzonen. Hinzu kommen als Regionaltarif für die MobilCards 3 Außenringe, in denen z.B. die Bahnstationen von Walsrode bis Lindwedel liegen. Im Regionaltarif werden MobilCards als Monatskarte für alle, für Azubis und Studierende sowie über 60-jährige auch im Abo angeboten. Azubis und Studierende können auch Wochenkarten bekommen. Innerhalb der Region Hannover werden als Jobticket für Großkunden und Firmen preislich abgesenkte MobilCard Firmenabos ausgeben.

Seit dem 1.08.2001 gilt auf der Schienenstrecke Schwarmstedt – Bennemühlen der Tarif des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr-Hannover (GVH). Ab dem 1.01.2008 wurde der GVH-Regionaltarif auch auf den Streckenabschnitt bis Walsrode erweitert. Derzeit werden bei diesem Tarif nur Zeitkarten (Cards) angeboten. Sie können nur für Fahrten in die Region Hannover erworben werden. Gegenüber dem eigentlichen Niedersachsentarif werden diese deutlich günstiger angeboten. Einzelfahrausweise werden weiterhin im Rahmen des Niedersachsentarifs ausgegeben.

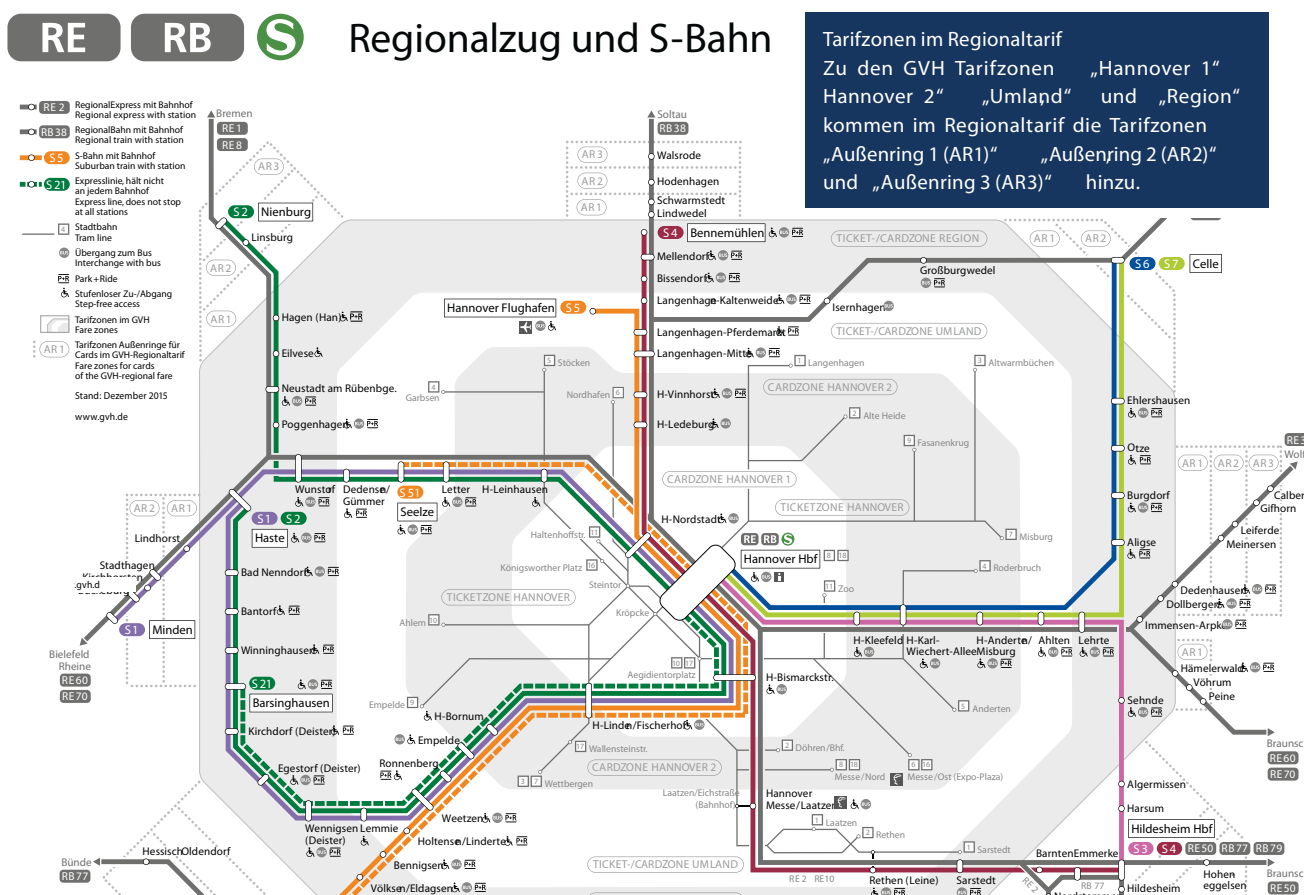


Abb. 2.5-2: Tarifzonen des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH), Ausschnitt

2.5.4 HVV-Tarif

Der Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) ist ein Zonentarif, wobei Tarifzonen zu konzentrischen Ringen zusammen gefasst werden. Grundsätzlich werden die Fahrpreise für Zeitkarten (Wochen-, Monatskarten, auch als Abonnement) mit den Tarifzonen und für den Bartarif (Einzel, Gruppen-, und Tageskarten) mit den Tarifrängen ermittelt. Es gibt gegenwärtig 8 Preisstufen. Zuschlagsfahrkarten ermöglichen die Fahrt in der 1. Klasse oder den Schnellbussen. Es gibt abge-

senkte Angebote für Kinder, Schüler, Azubis, Studierende und Senioren. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter größerer Firmen wird als Jobticket ein Großkundenabonnement (GKA) angeboten.

Am 1.01.2008 wurde der HVV-Tarif für Zeitkarten (z.B. Monatskarten und GKA) auf die Bahnstrecke Soltau – Schneverdingen – Handeloh (bisherige HVV-Grenze) ausgedehnt. Damit steht Fahrgästen das HVV-Zeitkarten-Sortiment in den gesamten HVV zur Verfügung. Der HVV-Tarif auf dieser Bahnstrecke gilt auch im Binnenverkehr innerhalb des Landkreises.

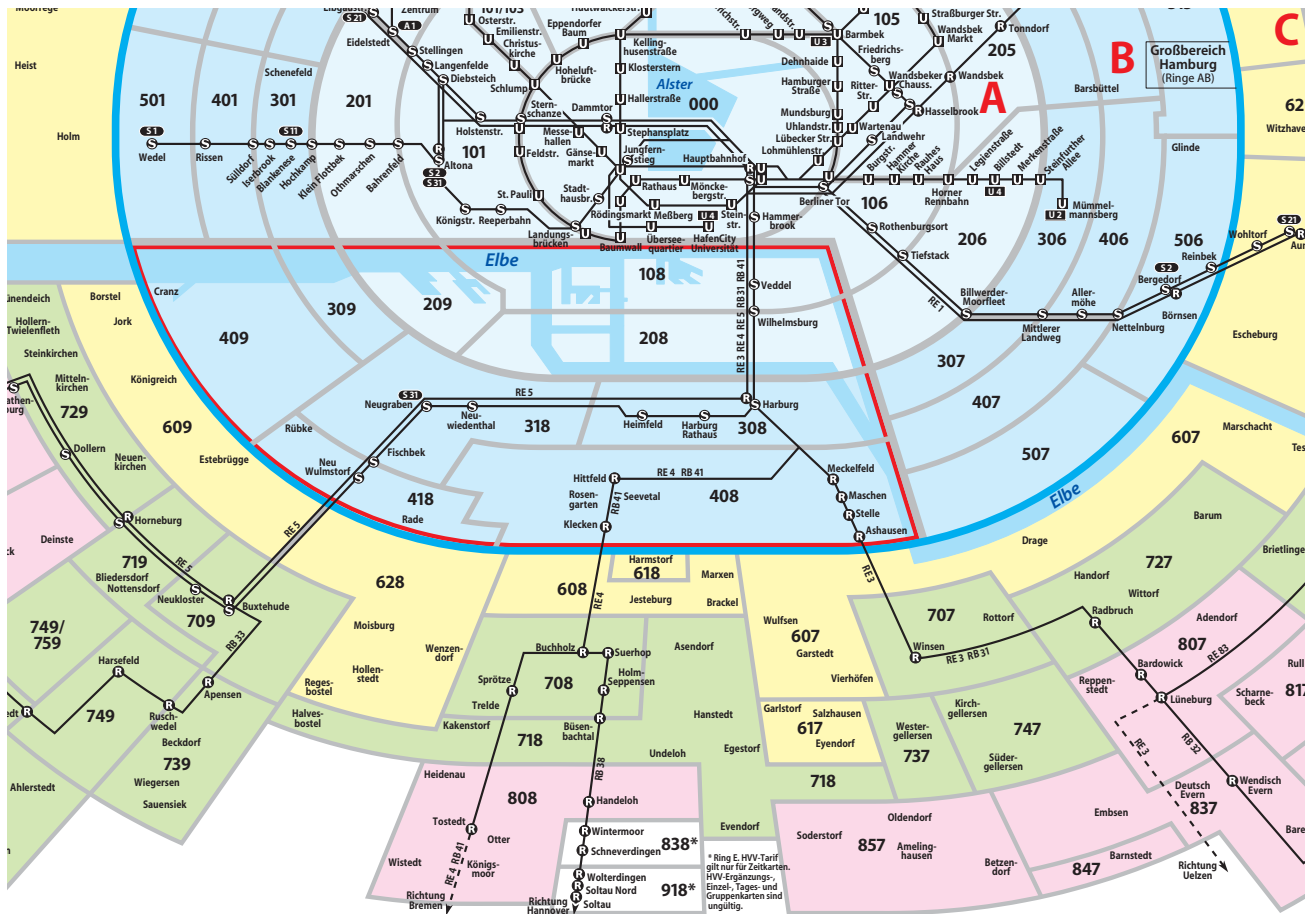


Abb. 2.5-3: Ausschnitt HVV-Tarifplan

Mit der Verlegung des Verknüpfungspunktes der Linien 154 (Soltau – Bispingen – Grevenhof) und 5700 (Grevenhof – Amelinghausen – Lüneburg) von Schwindebeck nach Grevenhof gilt ab Grevenhof Richtung Lüneburg seit 12.12.2010 der HVV-Tarif.

2.5.5 VNN-Regionaltarif

Der Regionaltarif der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) ist ein Teilstreckentarif und ist in 13 Preisstufen gestaffelt. Es gibt Einzel- (für Erwachsene und Kinder), Fünfer-, Familien-/Gruppen-, Wochen- (für jedermann und Schüler) und Monatskarten (für jedermann und Schüler).

Alle regionalen Verkehrsunternehmen des Landkreises sind Mitglied in der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN). Im Heidekreis gilt der Regionaltarif nur auf kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Harburg und Lüneburg.

2.5.6 Stadttarife Soltau

Für das Gebiet der Stadt Soltau gibt es innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis einen für Einzelkarten gesonderten Stadttarif. Dieser teilt das Stadtgebiet in drei Zonen auf. Für Fahrten, die über das Stadtgebiet hinausgehen, gilt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis.

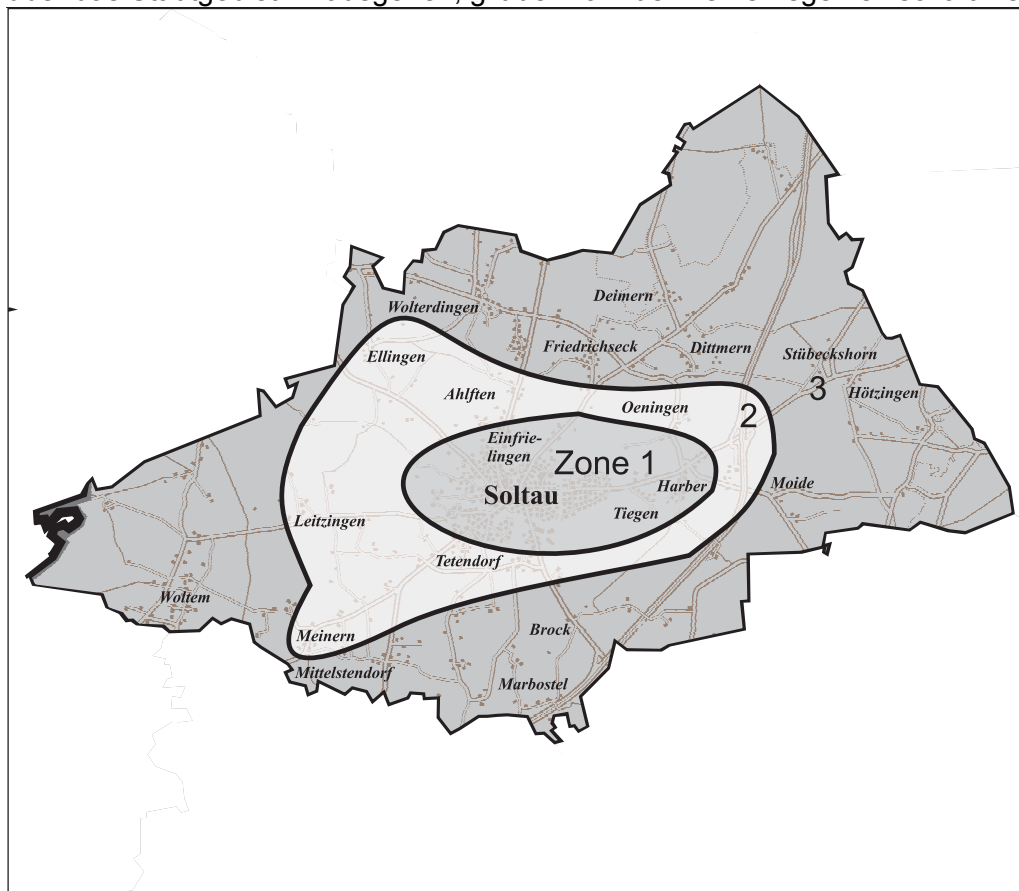


Abb. 2.5-4 Stadttarif Soltau

2.5.7 Sondertarife der Bürgerbusse

Auf den Linien der Bürgerbusse in der Samtgemeinde Schwarmstedt, Walsrode – Düşhorn – Westenholz, der Stadt Schneverdingen sowie Munster – Faßberg gelten unterschiedliche Sondertarife. In der Samtgemeinde Schwarmstedt werden die vier Mitgliedsgemeinden in einzelne Zonen unterteilt. Es werden lediglich Einzelfahrkarten für eine und zwei befahrene Zonen (Gemeinden) angeboten, die allerdings günstiger sind als bei der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis. Im Bürgerbus Walsrode gilt ein Einheitspreis von 2,50 € pro Fahrt oder als Tageskarte 6,-€. Vereinsmitglieder erhalten eine Ermäßigung. In der Stadt Schneverdingen gibt es Einzel-, 4-er- und Tageskarten. Auf der Strecke Munster – Trauen – Faßberg gilt der CeBus-Tarif des Landkreises Celler.

Eine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten der Bürgerbusvereine und den Bussen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis existiert nicht.

2.5.8 ASM-Tarif der Stadt Soltau

Etwas außerhalb des allgemeinen ÖPNV ergänzt das Anrufsammelmobil (ASM) den öffentlichen Personennahverkehr. Es ist ein Angebot der Stadt Soltau an die Seniorinnen und Senioren in Soltau ab dem 60. Lebensjahr. Um das ASM in Anspruch nehmen zu können, muss eine Soltauer Seniorenkarte vorgezeigt werden. Sie ist kostenlos an der Rezeption im Rathaus, im Bürgerbüro und beim Seniorenbeirat erhältlich. Das ASM verkehrt von Montag bis Freitag von 8:00 Uhr bis 18:00

Uhr und samstags von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr in der Kernstadt Soltau und allen sechzehn dazugehörigen Ortschaften. Es muss am Vortag in der Zeit von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr telefonisch angemeldet werden.

Das ASM für Senioren (ab 60 Jahre) in der Stadt Soltau kostet pro Fahrt aus der Kernstadt 3,50 € sowie aus den Ortschaften 5,00 € pro Person.

2.5.9 Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen

Im kreisüberschreitenden Verkehr in die Landkreise Verden und Nienburg gelten die Haustarife der Regionalbus Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE) sowie der Weser-Ems-Busverkehr GmbH. Der Tarif der VWE ist nach Kilometern gestaffelt, der WEB-Tarif ist in Zonen eingeteilt.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Für den ÖPNV im Landkreis wird von der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis kostenlos ein Kreisfahrplan herausgegeben, der in der Regel jährlich erscheinen sollte. Der Kreisfahrplan bietet einen fast vollständigen Überblick über die Bus- und Bahnverbindungen im Landkreis. Das Fahrplanheft enthält Fahrpläne aller Buslinien im Landkreis (inkl. der ausschließlich schulbezogenen Linien) und Informationen zum VH-Tarif und Stadttarif Soltau. Außerdem enthält der Kreisfahrplan die Fahrpläne der Bahnstrecken (Hamburg –) Buchholz i.d.N. – Soltau – Hannover und Uelzen – Soltau – Bremen. Der Großteil der Auflage (10.000 Stück) wird an die Fahrschülerinnen und Fahrschüler verteilt und gelangt so in die Haushalte. Ein weiterer Teil wird u. a. bei den Gemeinden und Verkehrsvereinen ausgelegt und wird auf Wunsch auch zugesandt.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Deutschlandweit können ÖPNV-Verbindungen über zahlreiche Fahrplanauskunftssysteme abgerufen werden, beispielsweise über die Internetadresse:

www.vnn.de

Auf der VNN-Homepage stehen die kompletten Fahrpläne aller Bus- und Bahnlinien im Landkreis auch zum Ausdrucken zur Verfügung.

Weiterhin können telefonische Informationen jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen abgefragt werden.

Die erixx GmbH hat zudem eigene telefonische Auskunftsstellen. Über die Internetadresse

<http://www.erixx.de/>

kann die Fahrplanauskunft der DB AG erreicht werden, die auch unter www.bahn.de im Internet direkt zu finden ist.

Telefonische Informationen können über die zentrale Auskunft der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (Tel: 051 91 / 98 48 55) abgefragt werden. Die Auskunft der Bahn kann unter Tel. 11 861 (3 Cent/Sek.) erreicht werden, die kostenfreie automatische Fahrplanauskunft der Bahn unter Tel. 0800 / 150 70 90.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen selbst. Hier befindet sich neben der jeweiligen Tarifzone im Haltestellenschild der Aushangfahrplan als wesentliches Element. Die Fahrpläne werden linienbezogen dargestellt.

2.6.4 Pendlerportal

Seit dem Jahr 2006 gibt es im Internet das sogenannte Pendlerportal (www.pendlerportal.de). Das von der Marktplatz Lüneburger Heide Internet GmbH betriebene Portal ist insbesondere für Berufspendler konzipiert, die hier kostenlos Mitfahrgelegenheiten anbieten und suchen können. Dabei können neben Start- und Zielort auch Wunschabfahrtszeiten angegeben werden. Das Portal selbst ist nach Landkreisen und Städten gegliedert.

Im System ist eine Schnittstelle zur elektronischen Fahrplanauskunft des HVV integriert, so dass ein Nutzer auch auf mögliche Bahn-/Bus-Verbindungen hingewiesen wird und sich seinen persönlichen Pendlerplan erstellen lassen kann. Das Pendlerportal stellt damit eine Ergänzung zum ÖPNV dar.

Dieser Dienst ist für alle Nutzer (sowohl Anbieter von Mitfahrgelegenheiten als auch Suchende) völlig kostenfrei und wird für das Gebiet des Landkreises von diesem finanziert.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

Ausgehend von dem grundsätzlichen Bestreben des Landkreises, den ÖPNV auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu erhalten und im Rahmen seiner Möglichkeiten zu verbessern, soll das derzeitige ÖPNV-Angebot im Heidekreis einer qualitativen Bewertung unterzogen werden.

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung durchgeführt (vgl.: BMV u.a.: Handbuch zur Einführung des Busverkehrssystems, 1992), dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung des Zugangs zum ÖPNV. Sie wird bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Zwischen der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität (vgl. 3.2.3) existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt im Allgemeinen die Verbindungsqualität.

3.2.1.1 Bemessungsmerkmal

Das Bemessungsmerkmal für die Erschließungsqualität ist das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV im Ort.

3.2.1.2 Bewertungsraster

Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollten zumindest eine Haltestelle aufweisen. Insgesamt wurden 132 Orte im Heidekreis untersucht, 96 Orte haben mehr als 200 Einwohner.

3.2.1.3 Bewertungsergebnisse

In der Anlage 3-1 wurde die Prüfung der Erschließungsqualität für alle Orte des Landkreises mit durchgeführt. Kreisweit betrachtet werden an Schultagen bis auf Behningen (87 Einwohner) und Wilsede (42 Einwohner) alle anderen 130 Orte des Landkreises von Bus oder Bahn erschlossen.

An schulfreien Tagen reduziert sich das Fahrtenangebot, so dass im Landkreis 27 Orte keine ÖPNV-Anbindung haben. 10 Orte davon haben mehr als 200 Einwohner. Dies entspricht 10,4% aller Orte mit mindestens 200 Einwohnern. Damit sind insgesamt etwa 5.400 Einwohner (4,0 % aller Einwohner in Orten mit mehr als 200 Einwohnern) betroffen. Folgende Orte mit mindestens

200 Einwohnern werden an Ferientagen nicht mindestens einmal pro Tag durch ein Fahrtenpaar des allgemein zugänglichen ÖPNV bedient:

- Mengebostel und Vierde (Stadt Bad Fallingbostel),
- Breloh (Stadt Munster),
- Dittmern, Meinern und Woltem (Stadt Soltau),
- Fulde (Stadt Walsrode),
- Gilmerdingen und Grauen (Gemeinde Neuenkirchen),
- Bosse (SG Rethem (Aller)).

3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer.

3.2.2.1 Bemessungsmerkmal

Die Bedienungsqualität wird über die Bedienungshäufigkeit ermittelt. Die Bedienungshäufigkeit gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer näher definierten Verbindung und zur angegebenen Verkehrszeit angeboten werden.

3.2.2.2 Bewertungsraster

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 1981 eine Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 erneut bestätigt. Diese Mindestbedienung wird in vielen Nahverkehrsplänen als Bewertungsraster übernommen. In Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes wird im ÖPNV folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt:

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
3.000 – 6.000	6 – 12
1.000 – 3.000	3 – 6
200 – 1.000	3

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag

Im Landkreis werden drei verschiedene Bedienungsqualitäten definiert, die sich auf die zentralen Orte (Grundzentren) beziehen. Die Grundzentren können ihre Versorgungsaufgaben nur dann erfüllen, wenn es Verkehrsverbindungen zu ihren im Einzugsbereich gelegenen Orten gibt und wenn entsprechende Verkehrsverbindungen zu den übergeordneten Zentren (Mittel- und Oberzentren) bestehen.

Die Anzahl der Fahrten wurde mittels der elektronischen Fahrplanauskunft aus www.vnn.de ermittelt, als Basis wurde der Fahrplan 2014/15 (Untersuchungszeitraum: 1.04. bis 30.04.2015) verwendet. Die Angebotsverbesserungen (Einführung Bürgerbus) in der Stadt Schneverdingen sind damit berücksichtigt. Die Bewertungen können den Tabellen der Anlagen 3-2 bis 3-4 entnommen werden. Bei der Bewertung werden nur Verbindungen berücksichtigt, die folgende Bedingungen erfüllen:

- maximal drei Umsteigevorgänge ,
- maximale Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten,
- maximale Umsteigewartezeiten 60 Minuten,
- der Abstand zwischen 2 Fahrten beträgt mindestens 10 Minuten.

Als Verkehrszeit wird Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt. Die Bedienungsqualität hat die

Kategorie A, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

Kategorie B, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,

Kategorie C, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bedienungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) \Leftrightarrow zugehöriges Grundzentrum

In der Bedienungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Bedienungsqualität II

Grundzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

In der Bedienungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Im Raumordnungsprogramm werden die Grundzentren nicht zwingend einem Mittelzentrum zugewiesen. Aus diesem Grunde werden teilweise mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Im Heidekreis werden auch die Verbindungen zwischen den Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum bewertet.

Mittelzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren im Landkreis untereinander und zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

Bedienungsqualität III

Grundzentrum \Leftrightarrow Oberzentrum

Hierbei werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Auch die Verbindungen der Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem Auspendleranteil von mehr als 20 % (siehe Tabelle 2.2-1) in ein Oberzentrum werden untersucht.

3.2.3 Verbindungsqualität

Im Zuge der Analyse der Verbindungsqualität wird die ÖPNV-Beförderungszeit mit der Beförderungszeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verglichen. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation vom ÖPNV bedient wird. Zwischen der Verbindungsqualität und der Erschließungsqualität existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt die Verbindungsqualität.

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

Als Bemessungsmerkmal für die Verbindungsqualität wird das Beförderungszeitverhältnis des ÖPNV mit dem MIV herangezogen.

3.2.3.2 Bewertungsraster

Das Beförderungszeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die

Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 1,5 bis 1,7 ist, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Daher wird die ÖPNV-Beförderungszeit eingestuft mit der:

- **Kategorie A**, wenn sie niedriger als das 1,5fache der MIV-Fahrtzeit ist,
- **Kategorie B**, wenn sie im Bereich des 1,5 bis 1,7fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,
- **Kategorie C**, wenn sie höher als das 1,7fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Aus den Kategorien der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt.

Die MIV-Fahrtzeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.maps.google.de) ermittelt.

Die ÖPNV-Beförderungszeiten wurden analog zu denjenigen Verbindungen ermittelt, die auch bei der Bewertung der Bedienungsqualität als Grundlage dienten. Es wurde bei der Verbindungsqualität darauf verzichtet, die Rückfahrten ebenfalls zu überprüfen, da in der Regel die Verbindungsqualität in beiden Richtungen in etwa identisch ist. Darüber hinaus wurde darauf verzichtet, die Verbindungsqualität auch in den Ferien zu überprüfen, da in den Ferien die Verbindungen i. d. R. den gleichen Linienweg aufweisen. In den Ferien werden zwar weniger Fahrten durchgeführt, dies verändert jedoch nichts an der Verbindungsqualität, sondern betrifft die Bedienungsqualität.

Analog zur Bedienungsqualität wird auch die Verbindungsqualität auf drei Ebenen untersucht.

Verbindungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) \Leftrightarrow zugehöriges Grundzentrum

In der Verbindungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Verbindungsqualität II

Grundzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

In der Verbindungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren sowie den Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern analysiert. Es werden dieselben Verbindungen wie bei der Bedienungsqualität ebenfalls bewertet.

Mittelzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren im Landkreis untereinander und zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

Verbindungsqualität III

Grundzentrum \Leftrightarrow Oberzentrum

Hierbei werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren, weitere Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern sowie Mittel- und Oberzentren bewertet, analog zu der Bedienungsqualität.

3.2.4 Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität

In Form einer Zusammenschau wird vorab für den gesamten Landkreis eine Ergebnisübersicht zur Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Hierbei werden, wie auch in den folgenden Einzelbetrachtungen, die Bedienungs- und die Verbindungsqualität gleichzeitig betrachtet, da allein die Bedienungsqualität (hinreichende Mindestanzahl von Fahrtenpaaren auf einer Relationen) noch keine qualifizierte Aussage über die Güte des Angebots zulässt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine stichhaltige Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes.

In der darauf folgenden Ergebnisübersicht für die jeweiligen Gebietskörperschaften werden zunächst die Bewertungsergebnisse in Diagrammform dargestellt, wobei zusätzlich die landkreisweiten Durchschnittswerte als Vergleichsgrößen mit aufgeführt werden. Im Textteil erfolgen dann eine allgemeine Bewertung des Angebots und eine genauere Mängeldarstellung. Die entsprechenden statistischen Daten finden sich im Anhang.

Die Darstellung der Ergebnisübersichten für die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten II und III erfolgt analog in angepasster Form.

3.2.4.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 84 Relationen im Heidekreis untersucht. In den Anlagen 3-2 (Bedienungsqualität I) und 3-3 (Verbindungsqualität I) sind Einzelheiten dargestellt. Eine Zusammenschau der Ergebniswerte für die einzelnen Gebietskörperschaften gibt die Tabelle 3.2-2.

Gebietskörperschaft	Bedienungsqualität I					
	an Schultagen			an Ferientagen		
	Kategorie			Kategorie		
	A	B	C	A	B	C
Stadt Bad Fallingb.ostel	100%	0%	0%	33%	0%	67%
Stadt Munster	75%	25%	0%	75%	0%	25%
Stadt Schneverdingen	100%	0%	0%	90%	10%	0%
Stadt Soltau	57%	14%	29%	43%	0%	57%
Stadt Walsrode	94%	0%	6%	50%	38%	13%
Bispingen	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Bomlitz	100%	0%	0%	67%	0%	33%
Neuenkirchen	100%	0%	0%	71%	0%	29%
SG Ahlden	100%	0%	0%	83%	17%	0%
SG Rethem (Aller)	100%	0%	0%	33%	0%	67%
SG Schwarmstedt	100%	0%	0%	45%	45%	9%
Osterheide	100%	0%	0%	33%	67%	0%
Landkreis	94%	2%	4%	61%	18%	22%

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass an Schultagen eine recht zufriedenstellende Bedienung der untersuchten Orte erfolgt, auch wenn 4 % der untersuchten Verbindungen an Schultagen in die Kategorie C fallen. An schulfreien Tagen hingegen liegt für fast jeden vierten Ort die Bedienungsqualität in der Kategorie C, da diese lediglich nur über schulbezogenen Linienverkehr verfügen. In der folgenden Abbildung werden die Untersuchungsergebnisse grafisch dargestellt.

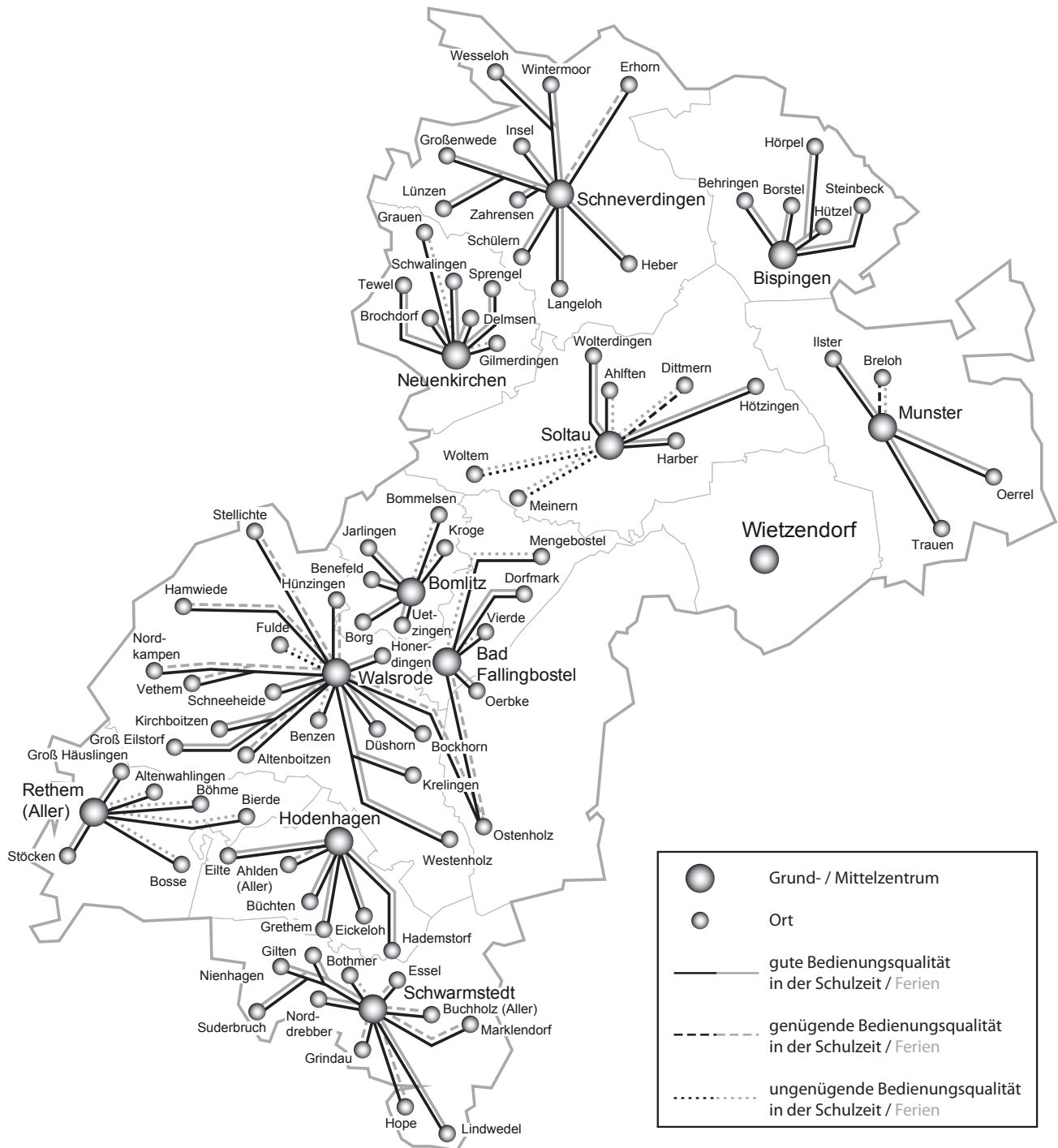


Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Heidekreis

Die Analyse der Verbindungsqualität zeigt, dass im Landkreis fast jede fünfte Relation ÖPNV-Fahrtzeiten aufweist, die mit denen des MIV nicht konkurrieren können. Dies liegt vor allem daran, dass bei einer flächenhaften Erschließung mit vielen Umwegfahrten zu lange Fahrtzeiten auftreten. Die Abbildung 3.2-2 und die Tabelle 3.2-3 veranschaulichen die Einzelheiten.

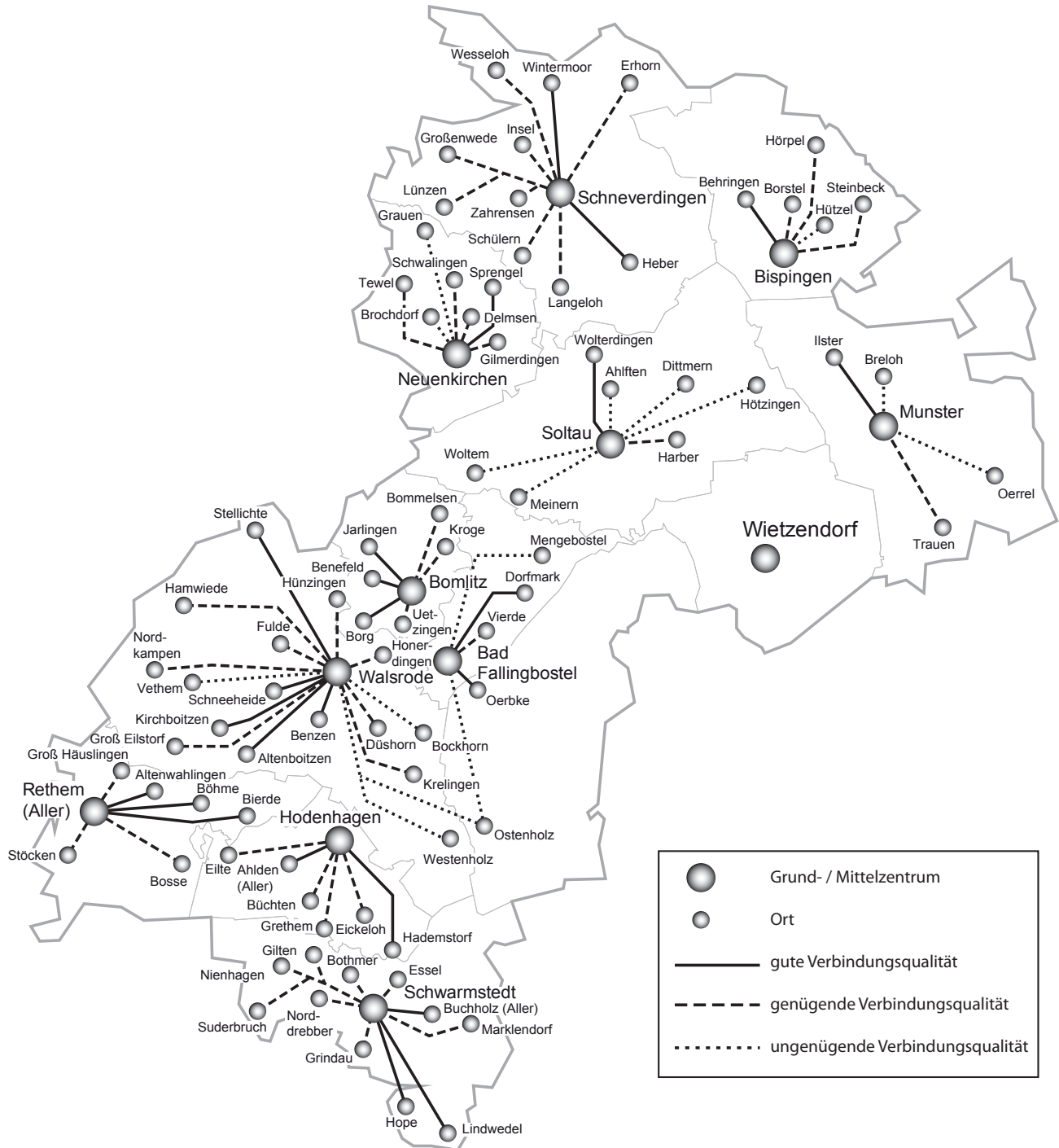
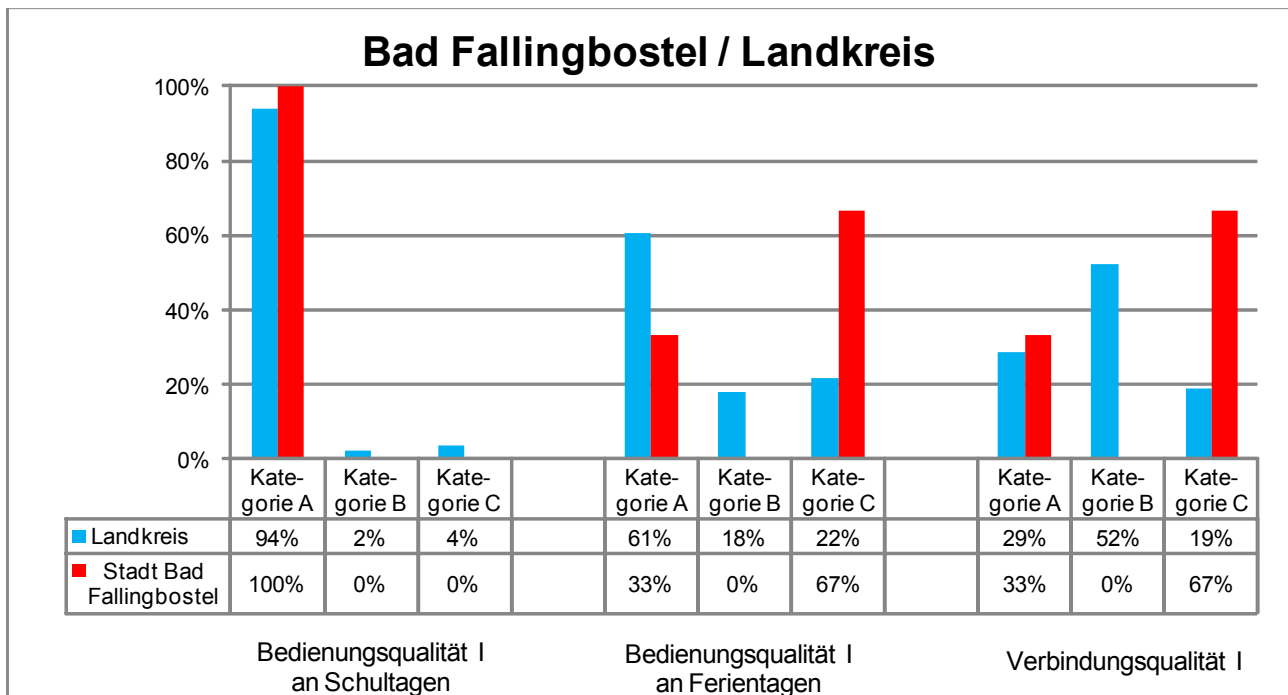


Abb. 3.2-2: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Heidekreis

Gebietskörperschaft	Verbindungsqualität I		
	Kategorie		
	A	B	C
Stadt Bad Fallingbostal	33%	0%	67%
Stadt Munster	25%	25%	50%
Stadt Schneverdingen	20%	80%	0%
Stadt Soltau	14%	14%	71%
Stadt Walsrode	31%	50%	19%
Bispingen	20%	80%	0%
Bomlitz	50%	50%	0%
Neuenkirchen	14%	57%	29%
SG Ahlden	33%	67%	0%
SG Rethem (Aller)	50%	50%	0%
SG Schwarmstedt	27%	73%	0%
Osterheide	33%	0%	67%
Heidekreis	29%	52%	19%

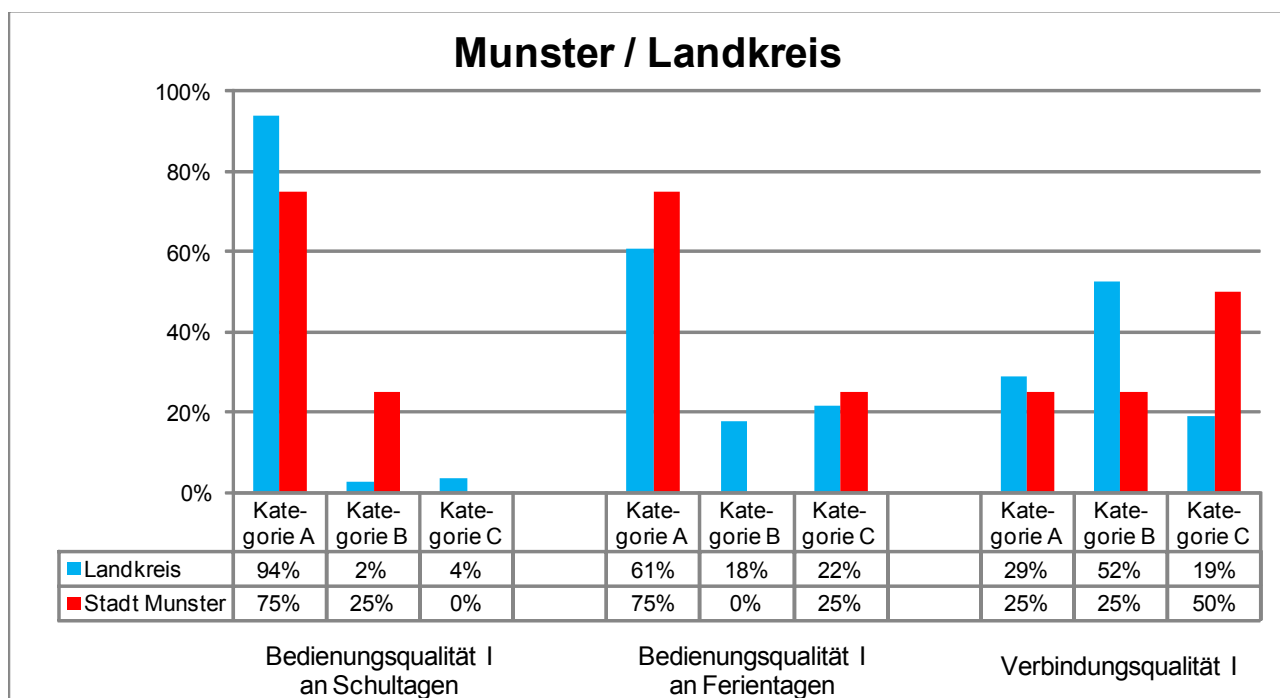
Tabelle 3.2-3: Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

Auf den folgenden Seiten, gegliedert nach Städten, Gemeinden und Samtgemeinden, werden die Ergebnisse detailliert beschrieben. Die Abbildungen 3.2-3 bis 3.2-14 vergleichen die kommunalen Ergebnisse mit dem Landkreisergebnis.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostal**Abb. 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostal**

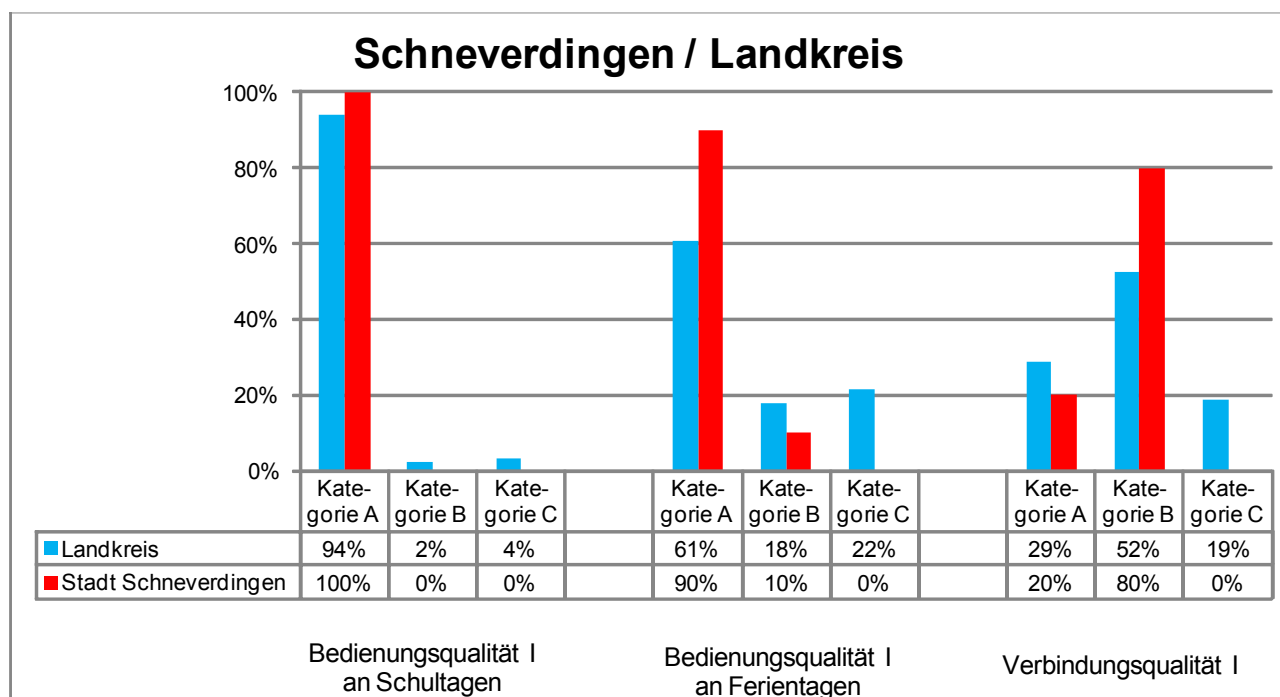
Die Verbindungen zwischen Mengbostal und Vierde zum Grundzentrum Bad Fallingbostal existieren nur während der Schulzeit. Die Bedienungsqualität ist dann durchweg gut. Eine ungenügende Bedienungsqualität in den Ferien sowie eine ungenügende Verbindungsqualität sind charakteristisch für eine schulbezogene Linie wie die Linie 450, die innerhalb der Stadtgrenzen den gesamten Busverkehr darstellt.

Einzig die Relation Dorfmark – Bad Fallingbostal ist in allen Kategorien – dank der Bahn – gut.

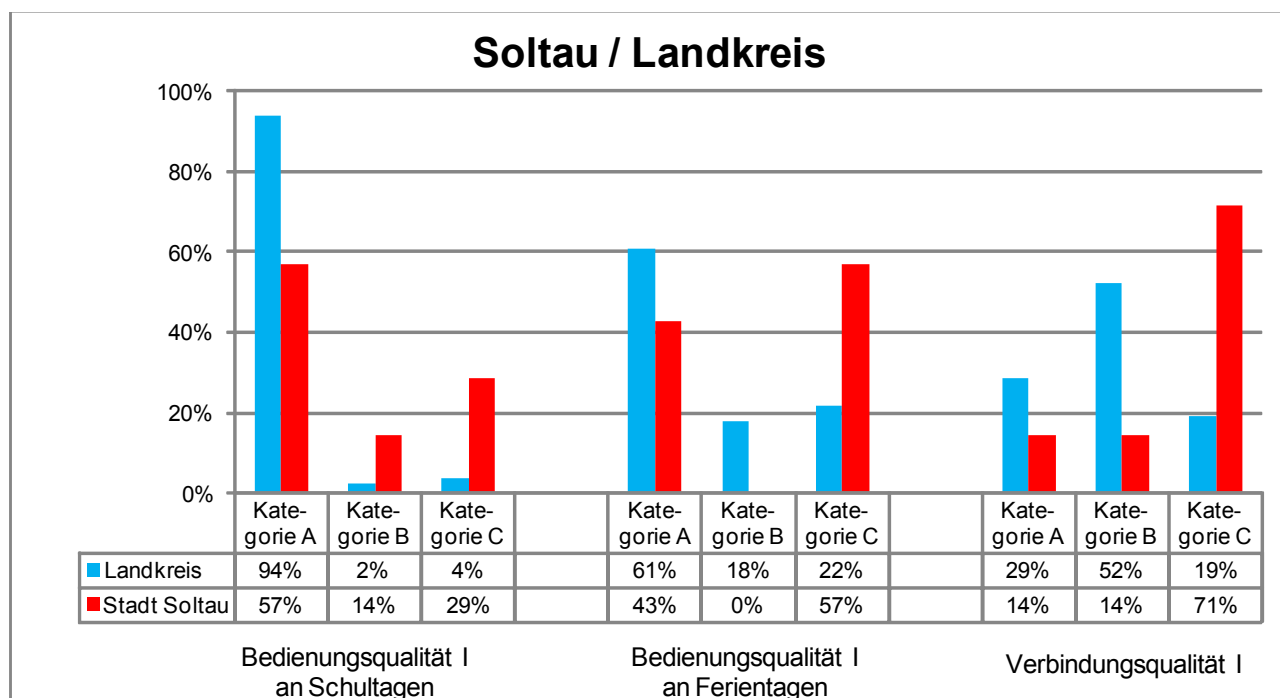
Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster**Abb. 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster**

Das Liniennetz der Stadt Munster umfasst 3 Buslinien. Ausgerechnet der größte Ortsteil Breloh mit über 2.800 Einwohnern hat die schlechteste Anbindung an Munster. Die Buslinie 301 ist fast ausschließlich auf den Schülerverkehr zugeschnitten. An Schultagen werden 3 Fahrtenpaare angeboten, in den Ferien keine. Damit fällt die Bedienungsqualität der Relation Breloh – Munster in die Kategorie C.

Die Verbindungsqualität ist von allen Orten nach Munster genügend.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen**Abb. 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen**

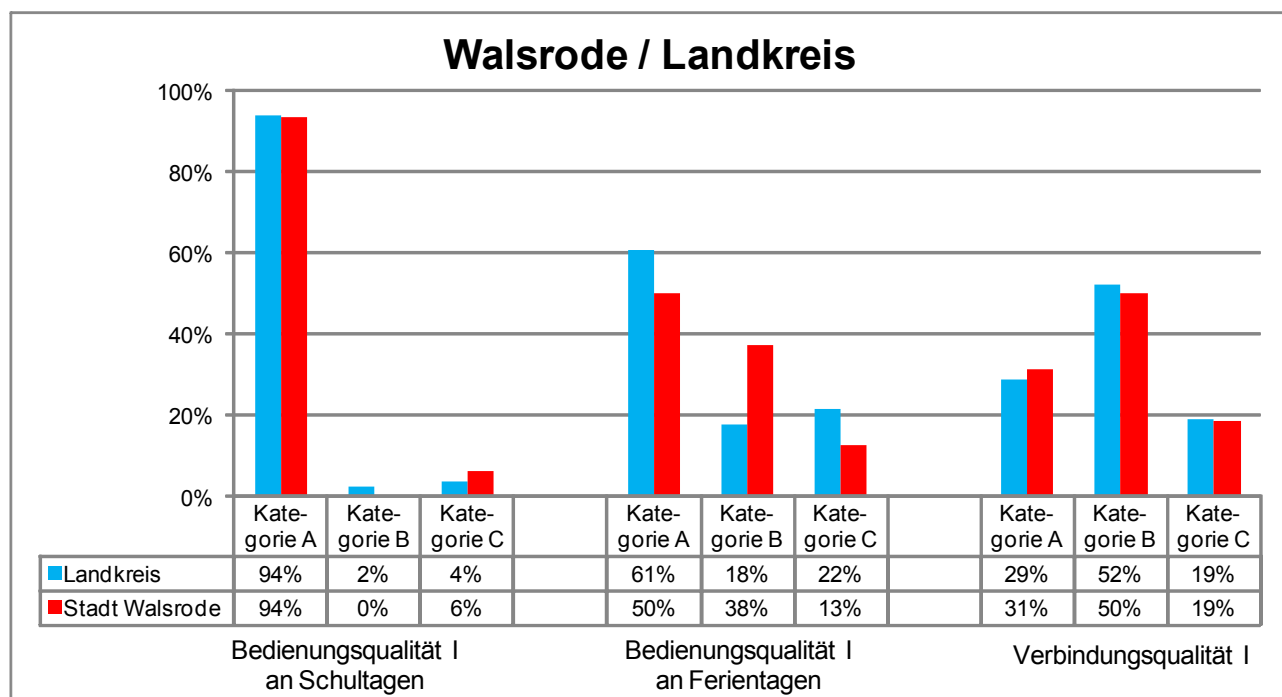
Das Liniennetz der Stadt Schneverdingen besteht aus 8 Buslinien und der Bahnstrecke Buchholz i.d.N. – Soltau. Ab 1. März 2015 ergänzt ein Bürgerbus das Angebot auf 3 Linien, so dass es keine Bedienungs- oder Verbindungsqualitäten der Kategorie C mehr gibt.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau**Abb. 3.2-6: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau**

In der Stadt Soltau werden ganzjährig 9 Buslinien und die Bahn Soltau – Buchholz i.d.N. betrieben. Insgesamt sind die Verbindungen zwischen den Orten und dem Stadtzentrum Soltau deutlich schlechter als im Landkreisdurchschnitt. Das ASM fließt nicht in die Bewertung ein, weil es nicht der Allgemeinheit zur Verfügung steht.

In Einzelnen ist festzustellen:

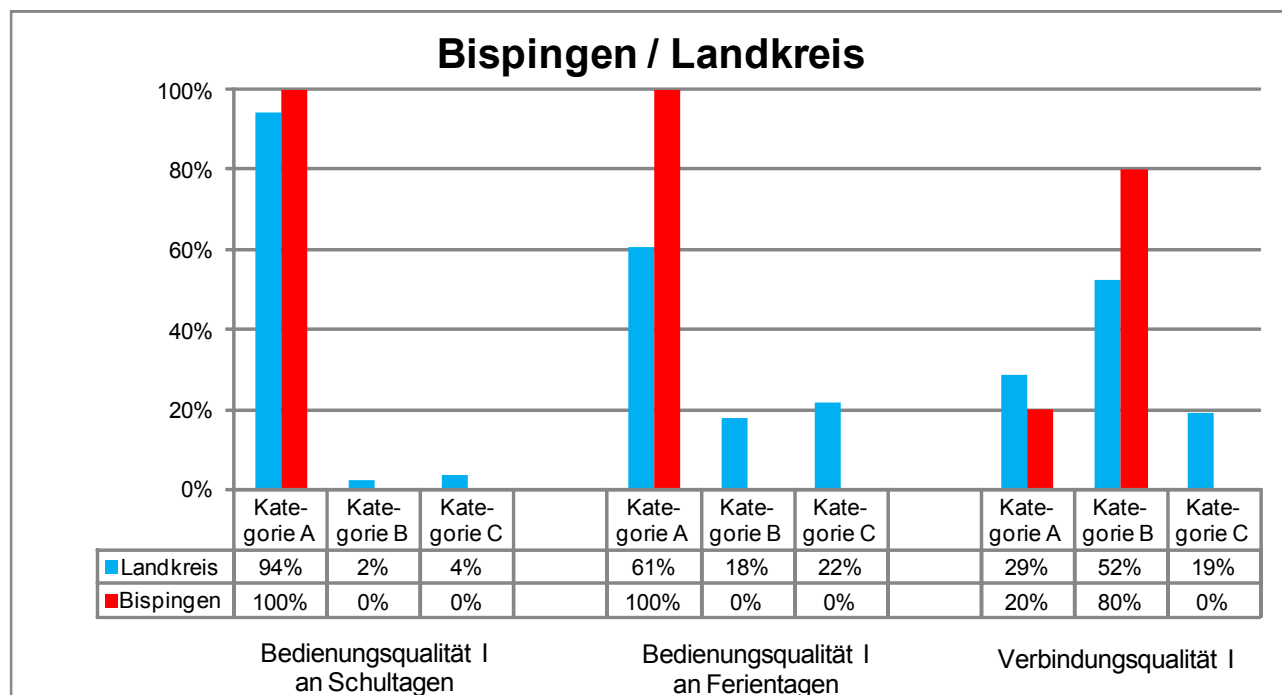
Die Relationen Meinern – Soltau und Woltem – Soltau haben in allen Bewertungen die Kategorie C. Die Relation Hötzingen – Soltau weist dagegen nur bei der Verbindungsqualität die Kategorie C auf. Auf den Relationen Ahlfen und Dittmern nach Soltau liegt sowohl die Bedienungsqualität an Ferientagen als auch die Verbindungsqualität in der Kategorie C.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode**Abb. 3.2-7: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode**

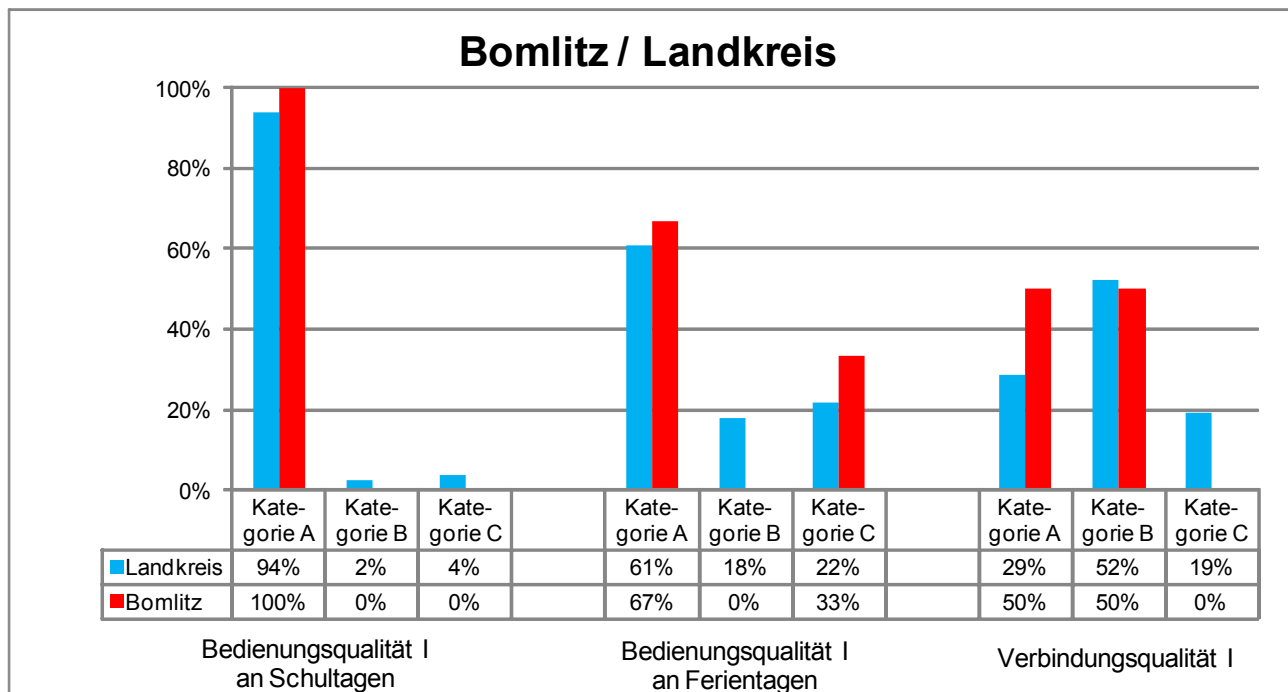
6 Buslinien verbinden die Ortsteile der Stadt Walsrode mit dem Zentrum. Zwischen Westenholz, Krelingen, Düshorn und Bockhorn fährt darüber hinaus eine Bürgerbuslinie nach Walsrode.

Auf der Relation Fulde – Walsrode liegt an allen Tagen die Bedienungsqualität in der Kategorie C, die Relation Benzen – Walsrode nur an Ferientagen.

Die Verbindungsqualität nach Walsrode hat von Bockhorn, Vethem und Westenholz die Kategorie C.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bispingen**Abb. 3.2-8: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bispingen**

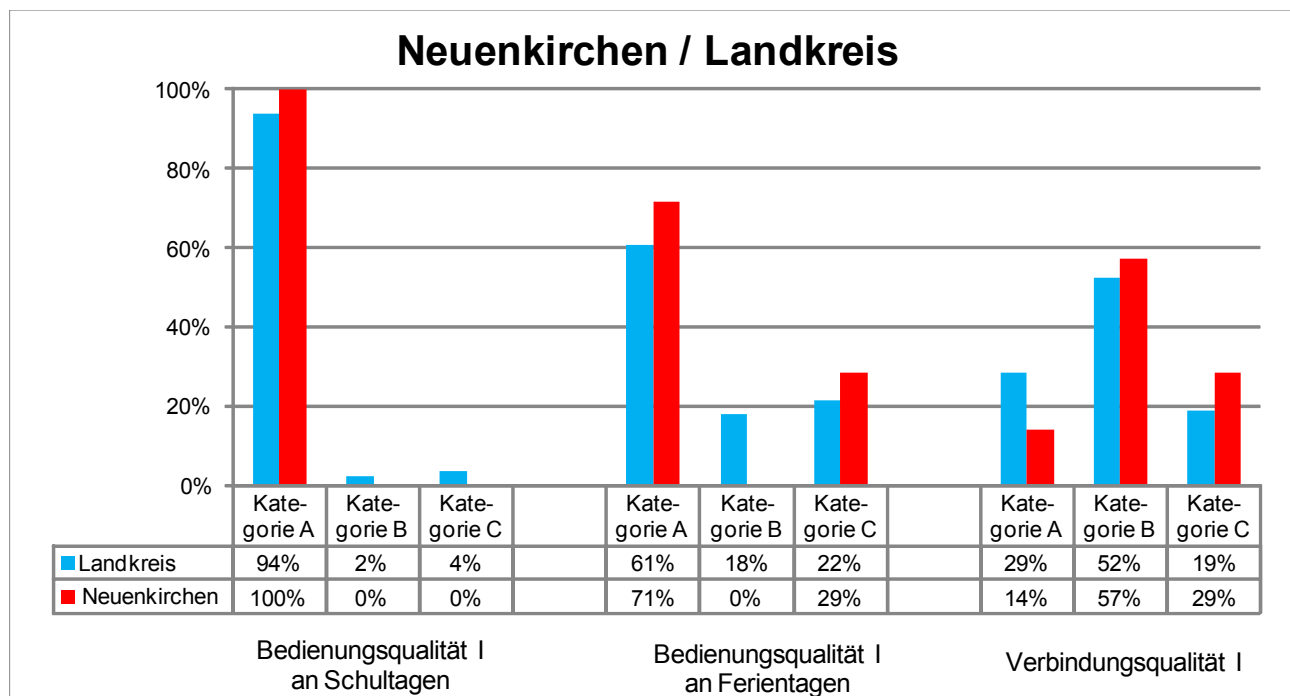
Das ganzjährige Busangebot der Gemeinde Bispingen besteht aus den Linien 154 und 156. Sie sorgen für eine gute Bedienungsqualität sowohl an Schul- als auch an Ferientagen. Auch die Verbindungsqualitäten der Relation fallen alle in die Kategorien A oder B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz**Abb. 3.2-9: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz**

Der Buslinienverkehr in der Gemeinde Bomlitz wird von 3 Buslinien gewährleistet.

An Schultagen ist zwischen den Orten und dem Kernort die Bedienungsqualität zumindest in der Kategorie B. Auch die Verbindungsqualitäten liegen alle in der Kategorie A oder B. Lediglich die Orte, die von der Linie 401 (Bommelsen und Kroege) bedient werden, haben an Ferientagen eine Bedienungsqualität der Kategorie C.

Auffällig bei dem gegenwärtigen Busangebot ist, dass z. B. im Raum Borg oder auch in Uetzingen im Vergleich mit ähnlichen Orten auch an Ferientagen mit 11 Fahrtenpaaren ein sehr gutes Angebot vorhanden ist.

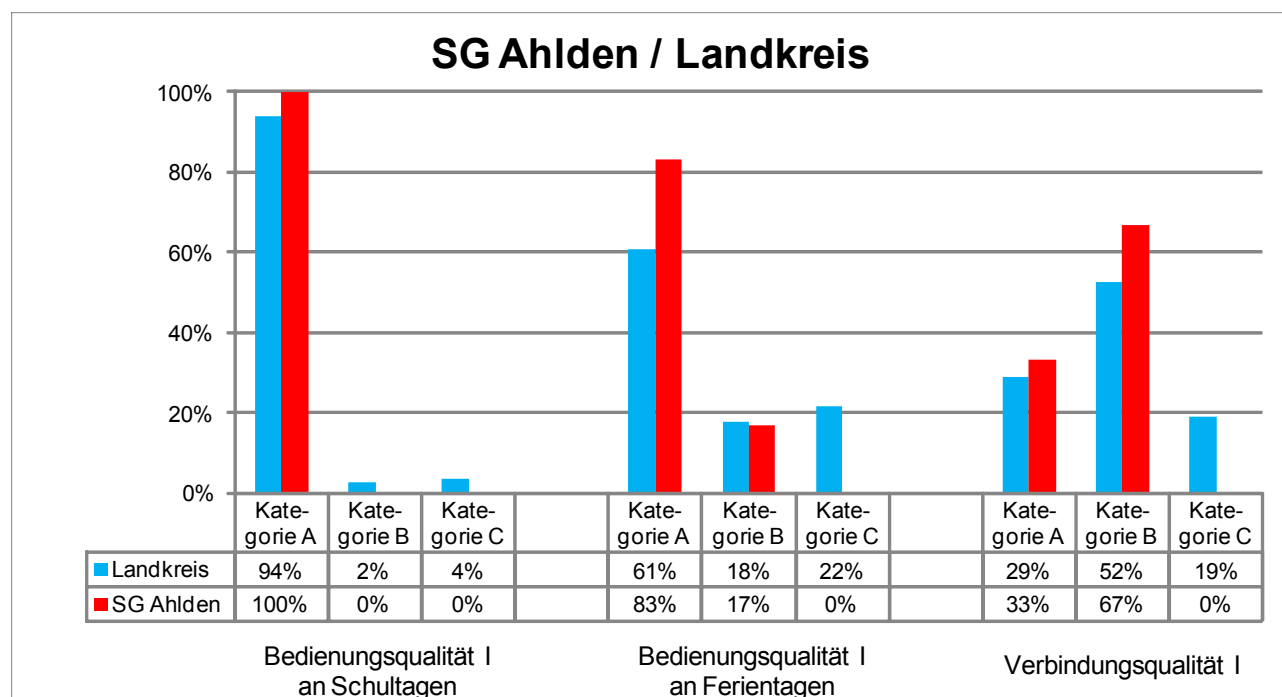
Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen**Abb. 3.2-10: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen**

Die Gemeinde Neuenkirchen wird von 2 Buslinien bedient.

Die Analyseergebnisse für die Gemeinde Neuenkirchen liegen fast genau im Landkreisdurchschnitt. Die einzigen Bewertungen der Kategorie C gibt es für die Relationen Gilmerdingen und Grauen nach Neuenkirchen für die Bedienungsqualität an Ferientagen. Die Relationen Grauen – Neuenkirchen und Brochdorf – Neuenkirchen fallen in die Kategorie C. Zwischen Grauen und Neuenkirchen existiert keine umsteigefreie Verbindung. Die Fahrgäste müssen sehr zeitraubend immer über Schneverdingen, zum Teil sogar über Soltau fahren. Von Brochdorf fahren viele Busse zeitraubend über Tewel und Sprengel nach Neuenkirchen.

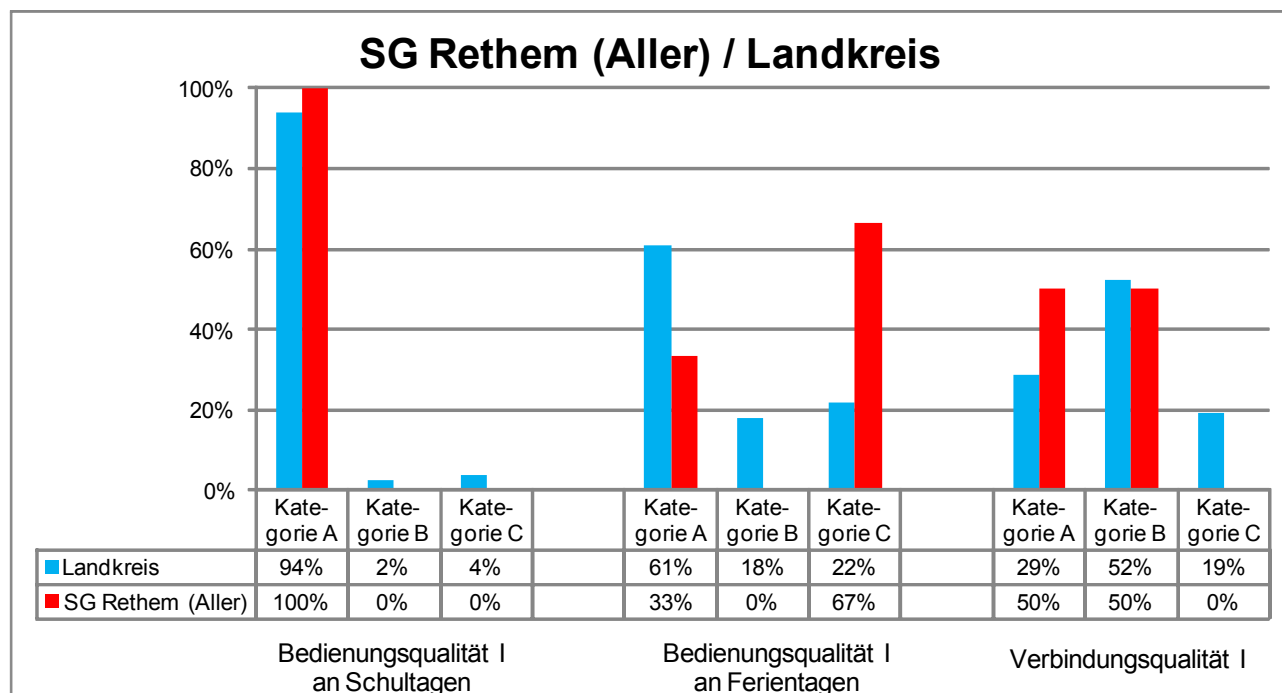
Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Wietzendorf

Für die Gemeinde Wietzendorf wird keine Gemeindeanalyse erstellt, weil außer dem Kernort keine andere Ortschaft mehr als 200 Einwohner aufweist.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen)**Abb. 3.2-11: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen)**

Das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde Ahlden umfasst gegenwärtig 2 Buslinien und die Bahn von Hodenhagen nach Hannover.

Es gibt keine Bewertung der Kategorie C in der SG Ahlden. Dies hat sich auch nach Schließung der Bahnhaltepunkte Eickeloh und Hademstorf nicht geändert, weil ein Ersatzkonzept auf der Buslinie 600 eingerichtet worden ist.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller)**Abb. 3.2-12: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller)**

In der Samtgemeinde Rethem (Aller) sichern 5 Buslinien die Anbindung der Orte an Rethem (Aller).

An Schultagen liegt die Bedienungsqualität durchweg in der Kategorie A, die Verbindungsqualitäten liegen zumindest in der Kategorie B. Nur an Ferientagen muss die Bedienungsqualität auf den Relationen von Bosse, Altenwahlen, Bierde und Böhme mit der Kategorie C bewertet werden.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt

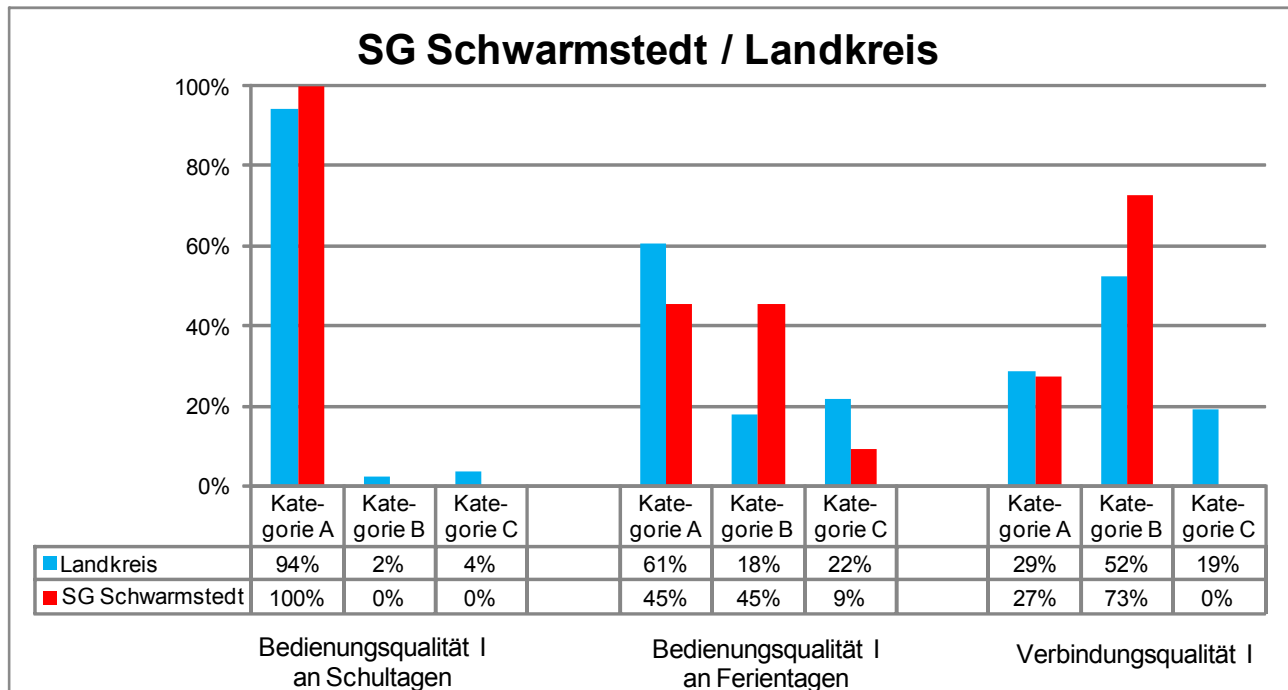


Abb. 3.2-13: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt

Die Samtgemeinde Schwarmstedt wird durch 5 Buslinien, einen Bürgerbus, der 3 Achsen bedient, sowie die Bahn Schwarmstedt – Hannover erschlossen.

Damit erreicht die Samtgemeinde eine überdurchschnittlich gute Bewertung. Die Bedienungsqualität liegt an Schultagen überall in der Kategorie A, die Verbindungsqualität zumindest in der Kategorie B. An Ferientagen fällt die Bedienungsqualität mit einer Ausnahme (Bothmer – Schwarmstedt) auch zumindest in die Kategorie B.

Auffällig ist dabei die ÖPNV-Bedienung westlich von Schwarmstedt. So verfügen die relativ kleinen Orte der Gemeinde Gilten auch an Ferientagen sowohl über 4 Fahrtenpaare der Buslinie 602 als auch über 2 Fahrtenpaare des Bürgerbusses, zum Teil in ähnlicher Zeitlage. Währenddessen ist Bothmer mit fast 1.000 Einwohnern an Ferientagen ausschließlich auf das Angebot des Bürgerbusses angewiesen.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide

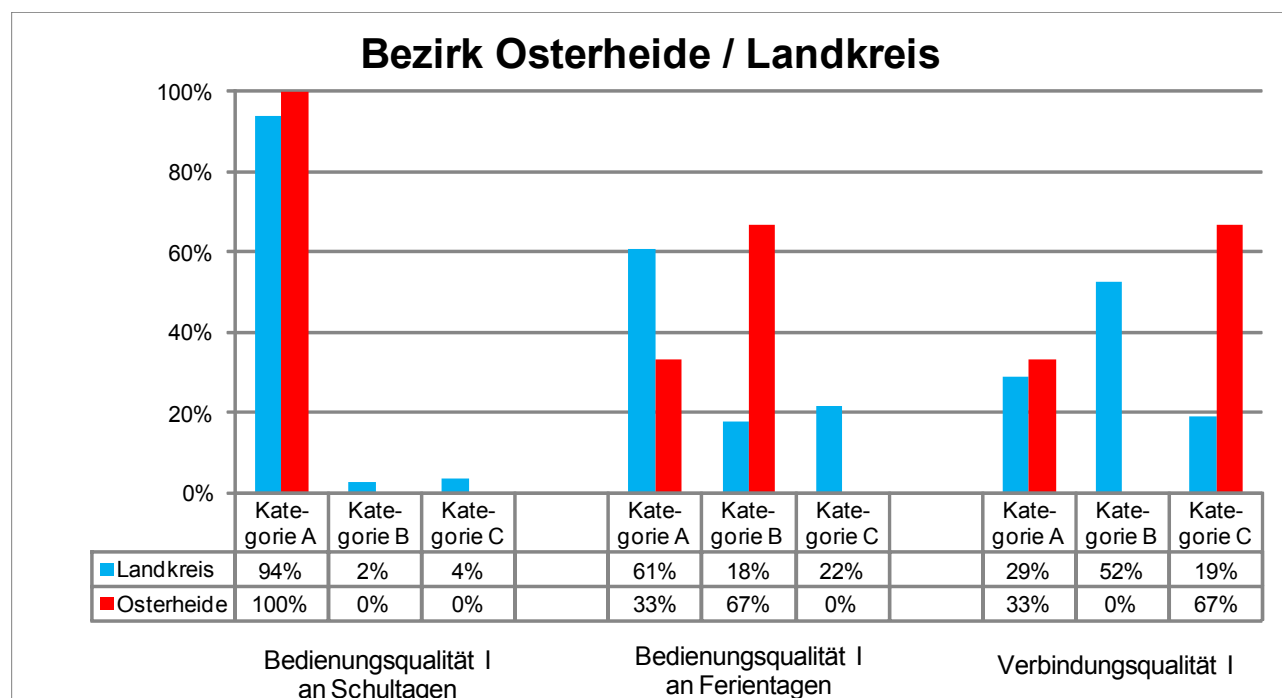


Abb. 3.2-14: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide

Im Gemeindefreien Bezirk Osterheide fahren 3 Buslinien und verbinden die beiden Orte mit Bad Fallingbostal und Walsrode.

Die Bedienungsqualität liegt für die untersuchten Relationen zumindest in der Kategorie B. Lediglich die Verbindungsqualitäten von Ostenholz sowohl nach Bad Fallingbostal als auch nach Walsrode müssen mit der Kategorie C bewertet werden. Die Busfahrzeiten können nicht mit dem Pkw-Fahrzeiten mithalten, wenn diese über die Autobahn ihr Ziel erreichen.

3.2.4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren

Grundzentren – Mittelzentren

Auf der Bedienungs- und Verbindungsebene II werden die Relationen zwischen den Grundzentren des Landkreises und dem jeweiligen Mittelzentrum untersucht. Zusätzlich zu den Grundzentren werden 5 weitere Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern in die Untersuchung mit einbezogen. Die Tabelle 3.2-3 gibt eine Übersicht, den Anlagen 3-4 (Bedienungsqualität II) und 3-5 (Verbindungsqualität II) sind die Einzelheiten zu entnehmen. Eine grafische Darstellung ist in Abbildung 3.2-15 enthalten.

Der Landkreis verfügt über ein relativ dichtes Bahnnetz. Alle Grundzentren mit mehr als 4.000 Einwohnern liegen an SPNV-Strecken. Die 5 Grundzentren ohne Bahnanschluss verfügen über mindestens eine Buslinie, die sie mit dem nächsten Mittelzentrum verbindet. Auch die 5 weiteren Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern (Ahlden [Aller], Benefeld, Buchholz/ Aller, Dorfmark und Lindwedel) verfügen entweder auch über einen Bahnhof oder zumindest eine Buslinie, die auch in den Schulferien verkehrt.

Grundzentren/ Orte > 1.000 EW	Mittelzent- rum	Bedienungsqualität II an Schultagen	Bedienungsqualität II in den Ferien	Verbindungs- qualität II
Bispingen	Munster	Kategorie A	Kategorie C	Kategorie C
Wietzendorf	Munster	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie C
Bad Fallingbostal	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Bispingen	Soltau	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Bomlitz	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Dorfmark	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Neuenkirchen	Soltau	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Schneverdingen	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wietzendorf	Soltau	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Ahlden (Aller)	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Bad Fallingbostal	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Benefeld	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bomlitz	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Buchholz/Aller	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Dorfmark	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Hodenhagen	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Lindwedel	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Rethem (Aller)	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Schwarmstedt	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A

Tabelle 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, GZ – MZ

Die Bedienungsqualität liegt an Schultagen auf allen Relationen zumindest in Kategorie B. Mit Ausnahme der Verbindungen nach Munster gilt dies auch für die Ferientage. Die Verbindungsqualität auf folgenden Relationen hat die Kategorie C:

- Bispingen und Wietzendorf \Leftrightarrow Munster,
- Bomlitz und Wietzendorf \Leftrightarrow Soltau,
- Buchholz/ Aller \Leftrightarrow Walsrode.

Die Grundzentren Bispingen und Bomlitz verfügen über weitere Verbindungen in andere Mittelzentren. Diese haben eine Verbindungsqualität der Kategorie B. Dies gilt jedoch nicht für das Grundzentrum Wietzendorf und Buchholz/ Aller.

Mittelzentren Heidekreis/ Grundzentren – Mittelzentren außerhalb des Landkreises

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II betrachtet auch die Verkehrsbeziehungen der Mittelzentren untereinander, sowohl innerhalb des Landkreises als auch zu benachbarten Mittelzentren außerhalb des Landkreises. Bei der Analyse werden über das vorgegebene Grundsche-ma „Grundzentren \Leftrightarrow Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relationen zu benachbarten Mittelzentren betrachtet, die aus verkehrlicher Sicht sinnvoll sind und aufgrund der Pendlerzahlen ein nennenswertes Nachfragepotenzial aufweisen.

Einen Überblick zu den Bewertungen der untersuchten Relationen gibt die Tabelle 3.2-4. Detailliertere Angaben zu den Analysewerten sind im Anhang 3-4 (Bedienungsqualität II) bzw. 3-5 (Verbindungsqualität II) zu finden. Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in der Abbildung 3.2-15 dargestellt.

Mittelzentrum/ Grundzentren	Mittelzentren	Bedienungsqualität II	Verbindungs- qualität II
Munster	Soltau	Kategorie B	Kategorie A
Munster	Walsrode	Kategorie A	Kategorie C
Munster	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie C
Munster	Winsen	Kategorie B	Kategorie C
Munster	Uelzen	Kategorie B	Kategorie A
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Rethem (Aller)	Nienburg	Kategorie A	Kategorie C
Rethem (Aller)	Verden	Kategorie A	Kategorie A
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie A
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Soltau	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A
Soltau	Verden	Kategorie A	Kategorie C
Soltau	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Soltau	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie A
Soltau	Winsen	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode	Langenhagen	Kategorie A	Kategorie A
Walsrode	Nienburg	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode	Verden	Kategorie B	Kategorie C
Walsrode	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C

Tabelle 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ – MZ

Die Tabelle 3.2-4 zeigt, dass die Bedienungsqualität auf den Relationen zumindest in die Kategorie B fällt. Die Verbindungsqualität ist auf einer Reihe von Relationen mit der Kategorie C zu bewerten:

- Munster ⇔ Buchholz i.d.N.,
- Munster ⇔ Walsrode,
- Neuenkirchen, Schneverdingen, Soltau und Walsrode ⇔ Rotenburg (Wümme),
- Rethem (Aller) und Walsrode ⇔ Nienburg,
- Soltau und Walsrode ⇔ Verden,
- Munster und Soltau ⇔ Winsen.

Die Ursachen sind zum einem in den guten Verhältnissen für den Pkw-Verkehr zu suchen. Der Landkreis ist durch Autobahnen und Bundesstraßen gut mit den Nachbarregionen vernetzt. Zum anderen hat dadurch der ÖPNV gerade bei Landkreisgrenzen überschreitenden Fahrten viel Potenzial verloren, so dass das Angebot immer weiter eingeschränkt wurde. Hinzu kommt, dass die be-

stehenden Angebote wie z. B. die Heidebahn (RB 38) oder Amerikalinie (RB37) trotz Erhöhung der Streckengeschwindigkeit immer noch Schwierigkeiten haben, MIV-Fahrzeiten zu unterbieten. Dies veranschaulicht auch die Abbildung 3.2-16. Nur auf den umsteigefreien Relationen der Bahnstrecken kann eine Verbindungsqualität der Kategorie A festgestellt werden. Sobald umgestiegen werden muss, verlängern sich die Fahrzeiten deutlich. Dies führt häufig im Verhältnis zum MIV zu einer Verbindungsqualität der Kategorie C wie z.B. zwischen Munster und Walsrode.

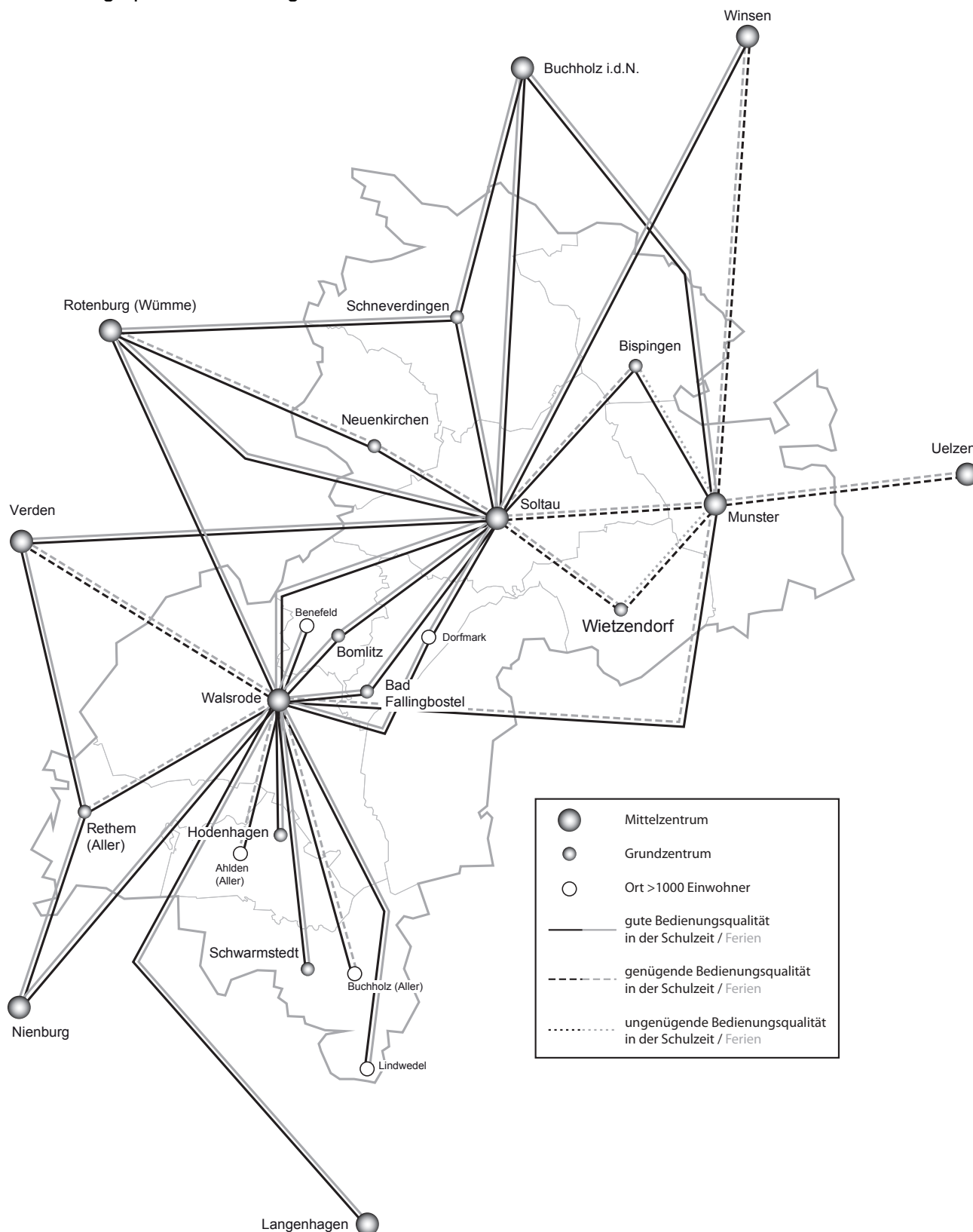


Abb. 3.2-15: Bedienstungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ)

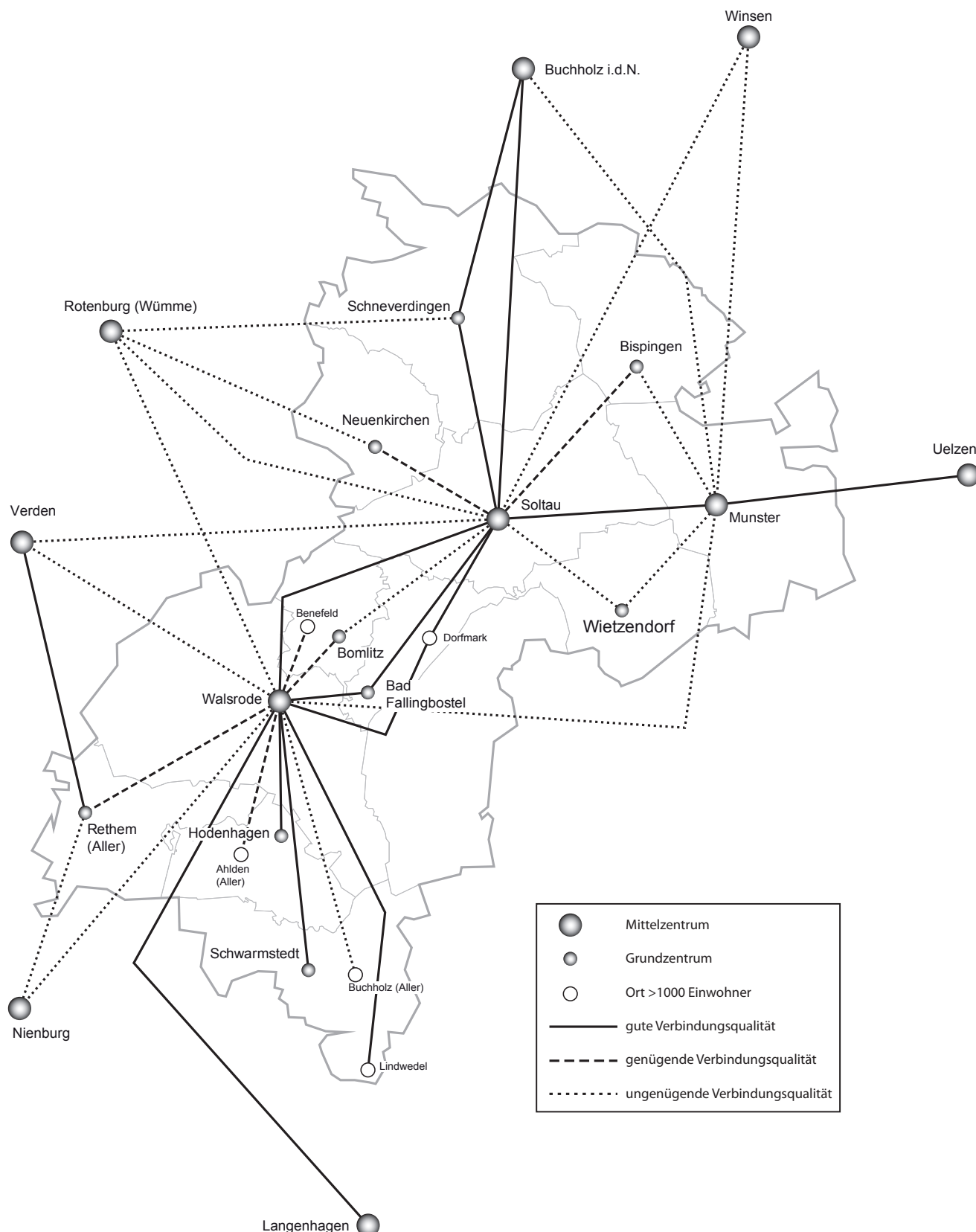


Abb. 3.2-16: Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ)

3.2.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren

Auf der Ebene Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren werden für den Landkreis diejenigen Verbindungen, auch für Orte mit über 1.000 Einwohnern, untersucht, die – ausgehend von den Pendlerzahlen – ein deutliches Nachfragepotenzial aufweisen. Für Grundzen-

tren und Orte mit höherem Pendleraufkommen werden die benachbarten bzw. relevanten Verbindungen in die Oberzentren betrachtet. Für die Mittelzentren im Landkreis werden die Verbindungen in alle benachbarten Oberzentren Bremen, Celle, Hamburg, Hannover und Lüneburg untersucht.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in der Tabelle 3.2-5 aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich in den Anhängen 3-6 (Bedienungsqualität III) und 3-7 (Verbindungsqualität III). Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in den Abbildungen 3.2-17 (Bedienungsqualität III) und 3.2-18 (Verbindungsqualität III) dargestellt.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Oberzentrum	Bedienungsqualität III an Schultagen	Bedienungsqualität III in den Ferien	Verbindungsqualität III
Bad Fallingbostal	Bremen	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Neuenkirchen		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Rethem (Aller)		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bad Fallingbostal	Celle	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bispingen		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Neuenkirchen		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Schwarmstedt		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie C	Kategorie C
Bad Fallingbostal	Hamburg	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bispingen		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Harber		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Neuenkirchen		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Schneverdingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie C	Kategorie C
Wolterdingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Ahlden (Aller)	Hannover	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Bad Fallingbostal		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Buchholz/Aller		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Dorfmark		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Düshorn		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Lindwedel		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Munster		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Rethem (Aller)		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Schwarmstedt		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Bispingen	Lüneburg	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie C	Kategorie C

Tabelle 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität III, GZ – OZ

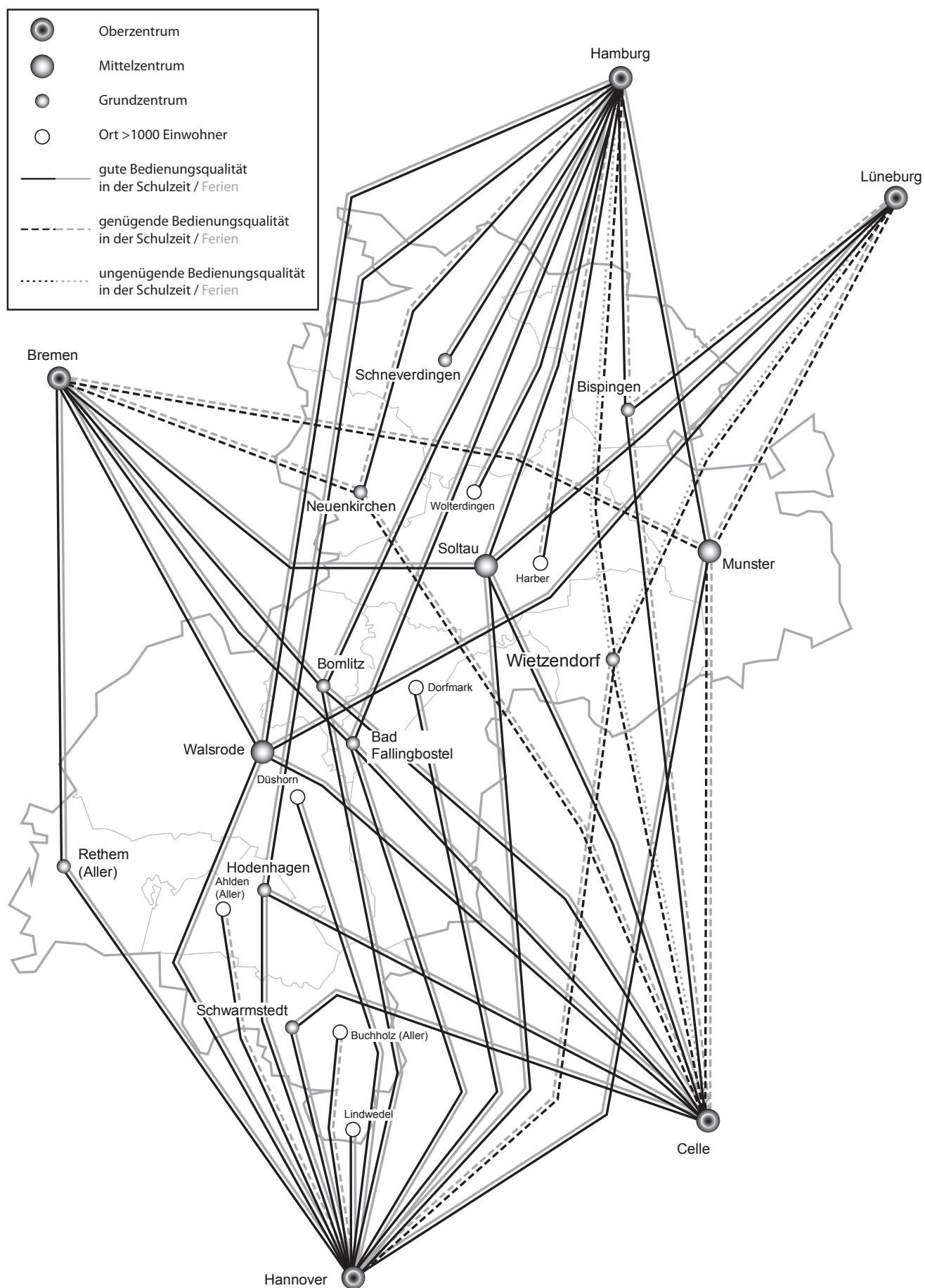


Abb. 3.2-17: Bedienstungsqualität III (Fahrtenpaare/ Tag GZ – OZ und MZ – OZ)

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den ausgewählten Oberzentren weist bei der Bedienungsqualität die Kategorien A und B auf mit Ausnahme der Verbindungen an Ferientagen Wietzenried \Leftrightarrow Celle, Hamburg und Hannover.

Ganz anders ist die Lage bei der Verbindungsqualität. Eine Bewertung der Kategorien A oder B haben folgende Relationen:

- Munster, Rethem (Aller) und Soltau \Leftrightarrow Bremen,
- Munster \Leftrightarrow Celle,
- Neuenkirchen, Schneverdingen, Soltau und Wolterdingen \Leftrightarrow Hamburg,
- Ahlden (Aller), Bad Fallingb., Bomlitz, Dorfmark, Hodenhagen, Lindwedel, Munster, Schwarmstedt, Soltau und Walsrode \Leftrightarrow Hannover,
- Munster \Leftrightarrow Lüneburg.

Die übrigen Verbindungen (60 %) müssen mit der Kategorie C bewertet werden.

Wie auch bei den Verbindungen zu den Mittelzentren zeigt sich hier die Abhängigkeit zwischen der guten Straßeninfrastruktur und dem vorhandenen ÖPNV-Angebot. Nach der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h auf den Abschnitten Hannover – Walsrode und Soltau – Buchholz i.d.N. haben sich die Reisezeiten auf 7 Relationen nach Hannover und Hamburg deutlich verbessert und können somit den Fahrzeiten des Pkw konkurrieren. Der weitere Streckenausbau auch zwischen Walsrode und Soltau wird die Verbindungsqualitäten weiter verbessern.

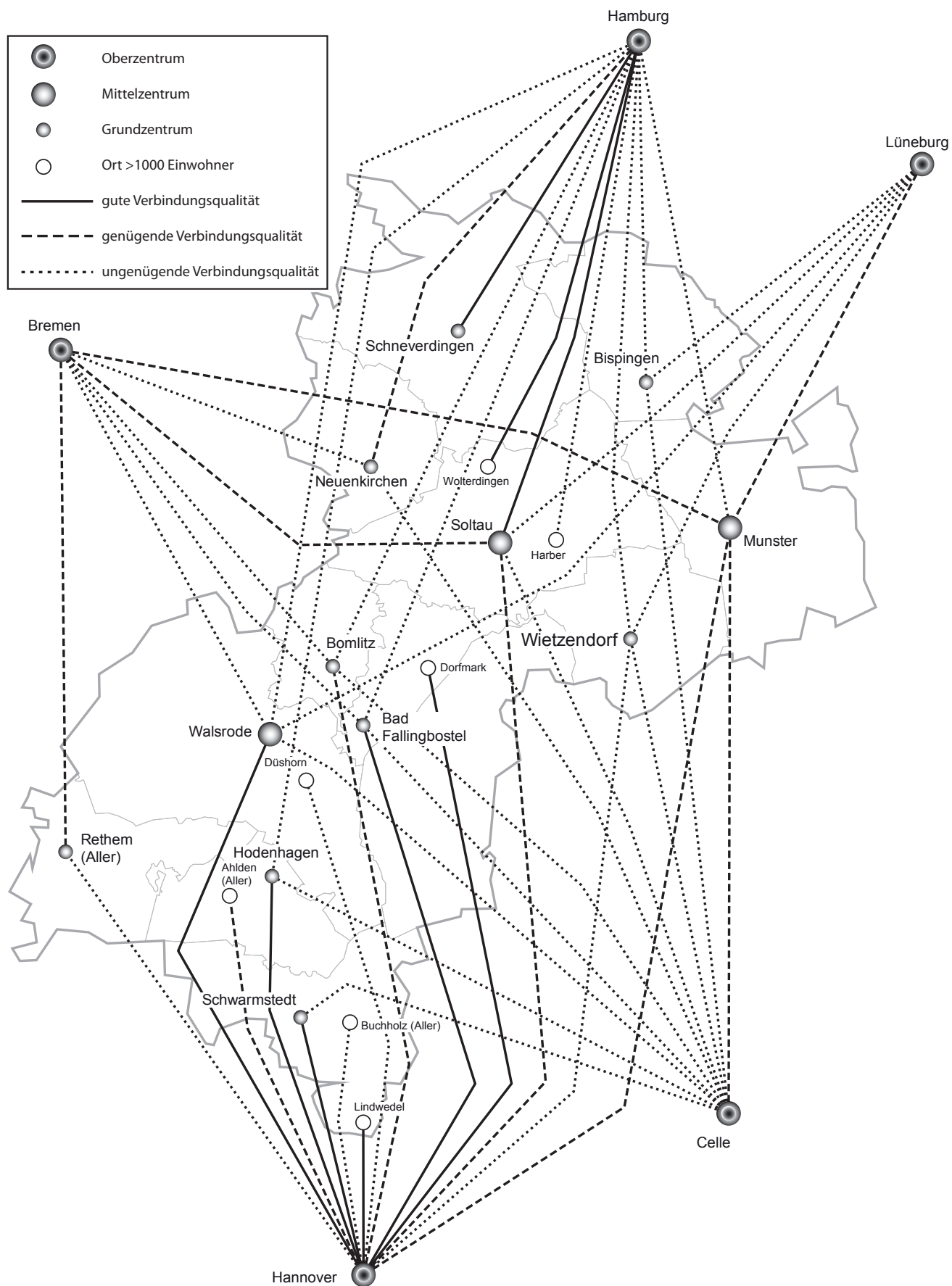


Abb. 3.2-18: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ)

3.3 Fahrgastbedienung

3.3.1 Tarifangebot

3.3.1.1 Abgestimmter Tarif

Im Landkreis gibt es, wie im Kapitel 2.5 dargestellt, keinen kreisweiten einheitlichen Tarif für alle Angebote des ÖPNV. Es existiert aber im Busverkehr mit dem Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) ein kreisweiter Tarif, der auf fast allen Buslinien für Fahrten innerhalb des Landkreises Anwendung findet. Lediglich bei den Bürgerbussen in Schwarmstedt, Walsrode, Schneverdingen, Munster-Faßberg, der Freizeitlinie 6920 (Soltau – Hamburg), bei firmenbezogenen Verkehren (Airbus Hamburg) und beim Heideparkzubringer wird der VH-Tarif nicht angewandt. Für Fahrten innerhalb der Stadt Soltau gilt innerhalb des VH-Tarifs der Stadttarif Soltau. Bei den kreisüberschreitenden Verbindungen kommen der VNN-Regionaltarif, die Haustarife der VWE und der WEB zur Anwendung.

Im Bereich der Schiene finden die Tarifbestimmungen des Niedersachsentarifs Anwendung. Auf dem Süabschnitt der Heidebahn gilt der Regionaltarif GroßraumVerkehr Hannover bis Walsrode, allerdings nur für Zeitkarten. Zeitkarten des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) gelten bis Soltau.

3.3.1.2 Tarifstruktur

Alle im Landkreis angewandten Tarife haben eine mehrstufige Preisgestaltung. Der VH-Tarif hat nur eingeschränkt zielgruppenspezifische Angebote, so fehlen beispielsweise Kleingruppenkarten, Familienkarten und Tageskarten. Dieses Sortiment wird insbesondere von Touristen benötigt. Das Fehlen einer Familien- und Tageskarte beim Niedersachsentarif wird durch die Sonderangebote Niedersachsen-Ticket und Niedersachsen-Single-Ticket, welche erst ab 9 Uhr gelten, wettgemacht. Beim GVH-Regionaltarif und beim HVV-Tarif werden derzeit nur Zeitkarten angeboten. Im Stadtverkehr Soltau und in den Bürgerbussen werden lediglich Einzelkarten angeboten. Bei den kreisüberschreitenden Bustarifen (VNN-Regionaltarif, VWE-, WEB-Haustarif) ist die Kundeninformation verbessert worden. Einzelheiten zu den im Landkreis geltenden Tarifen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Tarif	VH-Tarif	Niedersach-sentarif	Stadtverkehr Soltau	VNN-Regionaltarif	GVH-Regionaltarif
Kundeninformation	ja	ja	ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	6	200	3	13	7
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	ja	nein
Mehrfahrtenkarte	4er	nein	nein	5er	nein
Tageskarte	nein	ja	nein	nein	nein
Wochenkarte	ja	ja	über VH-Tarif	ja	nein
Monatskarte	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Zeitkarte im Abo	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Schülerzeitkarten	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Kinderermäßigung	ja	ja	ja	ja	nein
Familienkarte	nein	ja	nein	ja	nein
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ja	nein	ab 10 Pers.	nein
Firmentickets	nein	nein	nein	teilweise	nein
Sonderangebote	keine	keine	keine	diverse, nicht einheitlich geregelt	Schülerwochenkarte, Seniorenkarte, 1. Klasse-Zuschlag, IC-Zuschlag

Tarif	VWE-Haustarif	WEB-Haustarif	HVV	Eine Übersicht der Bürgerbus-Tarife findet sich auf der nächsten Seite
Kundeninformation	ausbaufähig	ausbaufähig	ja	
Anzahl der Preisstufen	10	3	8	
Einzelfahrkarten	ja	ja	nein	
Mehrfahrtenkarte	4er	4er	nein	
Tageskarte	nein	ja	nein	
Wochenkarte	ja	ja	ja	
Monatskarte	ja	ja	ja	
Zeitkarte im Abo	nein	ja	ja	
Schülerzeitkarten	ja	ja	ja	
Kinderermäßigung	ja	ja	nein	
Familienkarte	nein	ja	nein	
Gruppenkarte	nein	nein	nein	
Firmentickets	nein	nein	ja	
Sonderangebote	nein	nein	Semester-Ticket	

Das ASM in der Stadt Soltau wird nicht betrachtet, weil es sich um kein der Allgemeinheit zugängliches Verkehrssystem handelt.

Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur im Heidekreis**Übersicht der Bürgerbus-Tarife**

Tarif	Bürgerbus Schwarmstedt	Bürgerbus Walsrode	Bürgerbus Schneverdingen	Munster- Faßberg (CeBus-Tarif)
Kundeninformation	ja	ja	ja	ausbaufähig
Anzahl der Preisstufen	2	1	1	11
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	ja
Mehrfahrtenkarte	nein	nein	4er	4er
Tageskarte	nein	nein	ja	ja
Wochenkarte	nein	nein	nein	ja
Monatskarte	nein	nein	nein	ja
Zeitkarte im Abo	nein	nein	nein	ja
Schülerzeitkarten	nein	nein	nein	ja
Kinderermäßigung	nein	ja	ja	ja
Familienkarte	nein	nein	nein	ja
Gruppenkarte	nein	nein	nein	ja
Firmentickets	nein	nein	nein	ja
Sonderangebote	keine	8-Stunden- Karte	keine	ja

Tabelle 3.3-2: Darstellung der Tarifstruktur (Bürgerbusse) im Heidekreis

3.3.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation dient dazu, die Bürgerinnen und Bürger über das Dienstleistungsangebot der Verkehrsbetriebe zu informieren. Sie ist eine wichtige Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl, die sich jedoch weitgehend einer Bewertung nach festgelegten Kriterien entzieht. Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinander reihen.

3.3.2.1 Informationen im Fahrplan-Heft

Der Kreisfahrplan der VH gibt über das regionale Busverkehrsangebot im Landkreis einen guten Überblick. Bezüglich der folgenden Punkte ist er jedoch verbesserungsbedürftig:

- Eine jährliche regelmäßige Herausgabe entweder zum Fahrplanwechsel im Dezember oder zum Schuljahreswechsel muss erfolgen. Die letzte Ausgabe erschien zum 03. September 2012.

Positiv hervorzuheben ist, dass alle Fahrpläne der Buslinien im einheitlichen Layout erscheinen, zudem sind die Fußnoten vereinheitlicht. Die Fahrpläne der Bahnstrecken werden veröffentlicht. Es gibt Tarif-Informationen, einen Liniennetz- und Tarifzonenplan sowie ein Linien- und Ortsverzeichnis.

3.3.2.2 Informationen an den Haltestellen

An den Haltestellen hängen linienbezogene Fahrpläne aus. An einigen ausgewählten Haltestellen ist zudem der Liniennetz- und Tarifzonenplan zu finden. Informationen zu den Fahrpreisen gibt es an den Haltestellen nicht. Die Schriftgröße der aushängenden Fahrpläne ist insbesondere für sehbehinderte Menschen als unzureichend anzusehen.

3.3.2.3 Elektronische Informationen

Die elektronische Fahrplaninformation (www.vnn.de) stellt eine landesweite Fahrplanauskunft zur Verfügung, diese ist allerdings nicht immer vollständig. So stehen aktuelle Fahrplanauskünfte leider nicht immer zur Verfügung. Eine ständige Aktualisierung und Pflege der Daten ist erforderlich. Neben dem Angebot einzelne VH-Linien finden sich auch die Angebote der Bürgerbusse Schwarmstedt, Walsrode, Schneverdingen und Munster – Faßberg dort nicht wieder.

Da das Fahrplan-Heft selten erscheint und Fahrpläne sich im laufenden Betrieb ändern können, existiert eine Internetseite (www.vnn.de), auf der alle jeweils aktuellen Fahrpläne der Linien abrufbar sind und gegebenenfalls ausgedruckt werden können. Einzig die Bürgerbuslinie Munster – Faßberg fehlt.

3.4 Haltestellen

Die Zuständigkeit für die Gestaltung der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden und den Straßenbaulastträgern. Für das Haltestellenschild, den Fahrplan und sonstige Fahrgastinformationen sind die Verkehrsunternehmen zuständig (siehe auch Kapitel 3.3.2.2).

Standort und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen haben für die Fahrgäste eine große Bedeutung, da über die Haltestellen der Zugang zum ÖPNV erfolgt. Die Haltestellen im Landkreis sind in Ausstattung und Gestaltung sehr unterschiedlich. Dabei differiert die Qualität der Haltestellenausstattung zwischen den Gemeinden, aber auch innerhalb von Gemeinden und sogar auf einer Linie. Diese Unterschiede betreffen die bauliche Gestaltung, die Fahrgastinformation, die Aufenthaltsflächen und sonstige Serviceeinrichtungen. Als Minimalstandard sind an allen Linienbushaltestellen neben dem Haltestellenverkehrszeichen auch Fahrplanaushänge zu finden. Weitere Aushänge sind nicht die Regel.

An vielen Haltestellen befinden sich Wartehallen, die zumeist von den Gemeinden aufgestellt worden sind. Nur vereinzelt existieren Fahrradabstellanlagen.

Eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen ist derzeit nur vereinzelt vorhanden. Nur bei einer entsprechenden Gestaltung der Haltestelle (insbesondere die Höhe der Wartefläche) können Niederflurfahrzeuge (siehe auch Kapitel 3.6) ihren Vorteil des stufenlosen Ein- und Ausstiegs auch vollständig ausspielen. Als Ziel sollten bei Umbau- und Baumaßnahmen im Straßenraum die Standards des VNO/VNN-Haltestellenkonzeptes (siehe Anlage 3-8) angestrebt werden.

3.5 Fahrwege

Insgesamt kann der Straßenzustand im Landkreis als gut bezeichnet werden. Die Busse gelangen zu allen Haltestellen ohne Einschränkungen. Klagen über fast nicht mehr befahrbare Straßen sind nicht bekannt.

Die Verkehrsunternehmen werden bei der Planung von Straßenbau oder -instandhaltung von Seiten der Straßenbaulastträger beteiligt.

3.6 Fahrzeuge

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt die Beförderungsqualität und den Beförderungskomfort. Maßgeblich für den Beförderungskomfort ist das Alter der Fahrzeuge (moderne Fahrzeuge erfüllen in der Regel zeitgemäße Anforderungen) bzw. der Zeitpunkt und Umfang von Modernisierungsmaßnahmen und der Anteil von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik, die mobilitätsbehinderten Fahrgästen (Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehbehinderung, Kinderwagen, etc.) die Benutzung des ÖPNV erleichtert. Im Landkreis sind gegenwärtig 13,7 % aller Fahrzeuge Niederflurfahrzeug. Dies ist ein vergleichsweise niedriger Wert.

Niederflurfahrzeuge haben allerdings den Nachteil des geringeren Anteils an Sitzplätzen, darüber hinaus werden die Sitze von Niederflurbussen von Fahrgästen als unbequemer bewertet. Für die Verkehrsunternehmen weisen Niederflurbusse höhere Anschaffungs- und Wartungskosten auf. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass derzeit nicht alle Fahrwege für Niederflurfahrzeuge geeignet sind.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger. Die verschiedenen Gesetze (NNVG sowie Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) und das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen (aus NNVG).
- Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt (aus NNVG).
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr (aus NNVG).
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (aus NNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (aus LROP).
- In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsge-rechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abge-stimmt sind (aus LROP).
- Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewähr-leistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (aus LROP).
- Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (aus LROP).
- Der im Heidekreis bestehende Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist auf Grundlage des Nahverkehrsplanes und des Landesnahverkehrskonzeptes weiterzuentwickeln. Hierbei sind die Verkehrsbeziehungen zu den zentralen Orten sowohl innerhalb des Kreisgebietes als auch zu den benachbarten Kreisen und Regionen besonders zu berücksichtigen (aus RROP).
- Eine ausreichende flächenhafte Erschließung ist vorrangig auf die Mittelzentren und damit auch auf die Schienenstrecken auszurichten, die weiterführende Verbindungen zu den Oberzentren und zum Fernreiseverkehr herstellen sollen (aus RROP).
- Der Heidekreis wird sich weiterhin mit den anderen Mitgliedern der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen in regionaler Kooperation für die Optimierung des ÖPNV einsetzen. In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis sind folgende Aufgabenschwerpunk-te (aus RROP) vorrangig:

- Sicherung und Weiterentwicklung einer auf die Siedlungsstrukturen ausgerichteten, bedarfsgerechten Linienführung,
- Bedienungs- und Fahrplanmanagement unter Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen auch zum Schienenverkehr. Hierbei ist zu prüfen, ob alternative Bedienungsformen als Ergänzung neben dem Busliniennetz in Frage kommen können.
- Erhalt der integrierten Schülerbeförderung,
- Sicherung und Weiterentwicklung der lokalen und regionalen Tarifstrukturen,
- Berücksichtigung der besonderen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen,
- Integration der Erholungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Gewerbegebiete,
- Erhöhung der Akzeptanz des bestehenden ÖPNV-Angebotes durch Imageverbesserungen.
- Vorrangige Ziele eines attraktiven Schienenverkehrs sind die Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus und die verstärkte Durchbindung von Zügen bis in die Oberzentren sowie die konsequente Vertaktung (aus RROP).
- Maßnahmenvorschläge für einen nachhaltigen ÖPNV im Heidekreis (aus Masterplan, Kapitel 5.3)
 - (1) Prüfung des bestehenden ÖPNV-Liniennetzes
 - Klärung der Frage, ob das Bestandsnetz die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdeckt und auch für künftige Entwicklungen ausreicht. Je nach dem Ergebnis der Überprüfung bieten sich 2 Vorgehensweisen an:
 - a) Bestandnetz reicht im Grundsatz aus
 - Ggf. Ergänzungen des Leistungsangebotes in Teilräumen / zu bestimmten Zeiten. Neben klassischen Linienverkehren könnte dies auch durch die flexiblen Angebote wie Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi (AST) erfolgen.
 - b) Bestandsnetz ist nicht zukunftsfähig
 - Erarbeitung einer neuen Liniennetzkonzeption, ggf. mit einer Hierarchisierung des Netzes in Haupt- und Neben-/Zubringerlinien.
 - (2) Einrichtung einer Mobilitätszentrale
 - Eine Mobilitätszentrale kann folgende Aufgabe übernehmen:
 - Information und Beratung über Fahrpläne, Tarife, persönliche Fahrpläne, P+R, B+R, Fahrradmitnahme, flexible Bedienformen, Bürgerbusse, Betriebsstörungen, Fahrradrouten, Fahrradverleih, Carsharing, Fahrgemeinschaften, Taxi-/Mietwagen.
 - Beschwerdemanagement für den Bereich ÖPNV/SPNV.
 - Verkauf und Reservierung: Fahrkarten, Reservierung, Fahrpläne, Tickets für Kulturveranstaltungen. Im Bereich Tourismus Tickets für Rundfahrten, Besichtigungen, ggf. Verkauf von Souvenirs, ggf. Beratung über Unterkünfte.
 - Öffentlichkeitsarbeit, Wahrnehmung und Bildung: Vorträge und Aktionen, Medienarbeit.
 - Consulting: Mobilitätsberatung in Betrieben, Verwaltungen, Schulen sowie für spezielle Zielgruppen (wie z.B. Senioren).
 - Transportorganisation und -koordination: Disposition und Abrechnung von AST-Verkehren, Fahrradverleih, Carsharing, Fundbüro, ggf. Vermittlung von Fahrgemeinschaften.

Bürgerinnen und Bürger hätten die Möglichkeit, Auskünfte über Reiseketten von Haustür zu Haustür zu erhalten. Dabei kann auch die Vernetzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel der Mobilitätssicherung dienen. Außerdem können durch Beratungsleistungen und einem qualitativ hochwertigen Beschwerdemanagement Hinweise für Verbesserungen im ÖPNV bzw. SPNV-Angebot generiert werden und an die für Planungen zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

Es wird empfohlen, eine Mobilitätszentrale bei der VH-Geschäftsstelle anzusiedeln, weil zum einen bereits heute einige der o.g. Aufgaben von der VH-Geschäftsstelle wahrgenommen werden und zum anderen eine höhere Wirtschaftlichkeit als bei einer Neugründung erzielt werden kann.

(3) Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV > Schülerbeförderung

Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Anpassung der Schulanfangs-/Schulendzeiten an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung. Gesprächsrunden mit Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Schulleitungen und Eltern.

(4) Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV > Integration von Kurier- / Express- / Paketdiensten in Linienverkehre

Prüfung, ob eine Region im Landkreis für ein solches Pilotprojekt in Frage kommt. Dies setzt die Bereitschaft und Mitarbeit von Verwaltungen, Betrieben, Dienstleistern und Verkehrsunternehmen voraus. Eine frühzeitige Beteiligung der Genehmigungsbehörde ist darüber hinaus aufgrund von rechtlichen Fragen vorzusehen.

(5) Barrierefreiheit > Haltestellen

Unter Beteiligung von Verwaltungen (Landkreis, Kommunen), Organisationen für Menschen mit Behinderungen, Seniorenbeiräten und Verkehrsunternehmen Erarbeitung einer Prioritätenliste zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen als wichtige Voraussetzung für einen barrierefreien ÖPNV.

(6) Intermodalität Fahrrad ⇔ Bus und Fahrrad ⇔ Bahn

Prüfung der Qualität und Dimensionierung von bestehenden B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen. Darüber hinaus in Absprache mit Kommunen und Verkehrsunternehmen. Prüfung, ob weitere Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die Anforderungen von Pedelegs und E-Bikes an Gestaltung und Sicherheit der Abstellanlagen sind dabei zu berücksichtigen.

(7) Intermodalität Bus ⇔ Bahn > Anschlusssicherung

Die Anschlusssicherung ist für Nutzer/-innen von Bussen und Bahnen ein Schwerpunktthema. Für eine bessere Nutzung der ÖV-Angebote sind Lösungen auf diesem Feld unerlässlich. Ob die technischen Entwicklungen auf dem Kommunikationssektor Möglichkeiten ergeben, kostengünstig für verbesserte Abschlusssicherung zwischen den Verkehrsträgern zu sorgen, müsste in Gesprächen mit den betroffenen Unternehmen geklärt werden. Ggf. kann durch einen Erfahrungs- und Meinungsaustausch mit Unternehmen aus anderen Regionen ein für den Heidekreis passendes Modell entwickelt werden.

- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein (aus NNVG).
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden (aus NNVG).
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden (aus NNVG).

- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.
- Nach dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) einige Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik:
 - Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV,
 - Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV,
 - Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten,
 - Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV,
 - Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV.

4.2 Ziele des Heidekreises

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Ergänzend möchte der Landkreis eine **ÖPNV-Grundversorgung** seiner Bevölkerung erreichen. Falls die Grundversorgung nicht ausreicht, so hat der **Berufsverkehr** Vorrang vor dem **Freizeitverkehr**.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

- Nach § 109 NSchG haben sich die Landkreise unabhängig von ihren Aufgaben als Schulträger darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis gibt folgende Rahmenbedingungen für anspruchsberechtigte Schüler vor:

- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb von 2 km (Schüler bis Jahrgangsstufe 4), 3,5 km (Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6) und 4,5 km (alle übrigen) erreichbar sein.
- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schüler
 - bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
 - bis Jahrgangsstufe 6: 3,5 km und
 - bis Jahrgangsstufe 10: 4,5 km.
- Die maximalen Schulwegzeiten ohne Wartezeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
 - 45 Minuten für Schüler des Primarbereichs,
 - 60 Minuten für Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6 sowie
 - 90 Minuten für die übrigen Schüler.

- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
 - 25 Minuten für Schüler des Primarbereich und
 - 30 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule nach dem Unterrichtsende liegen bei
 - 20 Minuten für Schüler des Primarbereichs,
 - 30 Minuten für die übrigen Schüler,
 - 60 Minuten, wenn keine unmittelbare Beförderung möglich ist.
- Die Wartezeit für umsteigende Schüler soll 15 Minuten nicht überschreiten.

Der Kreistag hat eine Obergrenze der maximalen Fahrgastanzahl in den Bussen festgelegt. Danach dürfen alle Sitzplätze und nur maximal 75 % der zulässigen Stehplätze genutzt werden.

4.2.2 Grundversorgung

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die in Kapitel 3.2.2.2 beschriebenen Standards eingehalten werden. Sie sind auch Grundlage für die Bewertung der Verkehrsrelationen im Kapitel 3.2. Es sollte folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt werden:

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
3.000 – 6.000	6 – 12
1.000 – 3.000	3 – 6
200 – 1.000	3

Quelle: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, VDV 1981 und 2001

Tabelle 4.2-1: Anzustrebene Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag

Folgende Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
 - Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
 - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
 - Orten ab 1.000 Einwohner und benachbartem Mittelzentrum,
 - Mittelzentrum und benachbarte Mittelzentren,
 - Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
 - Orten ab 1.000 Einwohner mit hohem Pendleraufkommen und relevantem Oberzentrum.
- Verbindungen zwischen den Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung aller Orte mit nennenswertem Verkehrsaufkommen an Bahnhöfe ist anzustreben.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Berufsverkehr

Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen sollte ein über die Grundversorgung hinaus gehendes Angebot vorgehalten werden. Da Berufspendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf folgendes geachtet werden

- zeitliche Flexibilität für Pendler (morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung mehrere Fahrtmöglichkeiten),

- ganzjähriges Angebot und
- kurze Reisezeiten.

4.2.4 Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs ist in der Regel in einer individualisierten Gesellschaft für den ÖPNV eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. die Heide-Shuttle-Linien ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Heidekreis so verbessert werden könnte, dass die bei der Bewertung im Kapitel 3.2 aufgezeigten Verbindungen der Kategorie C zumindest die Kategorie B erhalten. Damit würde dann das Maß für die Grundversorgung (siehe Kapitel 4.2.2) auf allen Relationen erreicht werden.

Im nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkatalog werden darüber hinaus die Bereiche und die Maßnahmen benannt, in denen nach Auffassung des Landkreises Verbesserungen notwendig sind.

Des Weiteren setzt sich der Landkreis das Ziel, die Förderung in den Bereichen ÖPNV-Angebot, Fahrgastinformation, Haltestellenmaßnahmen und sonstige ÖPNV-Förderung sowie das Tarifangebot weiter auszugestalten und deren Finanzierung, sofern möglich, sicherzustellen.

Sämtliche Förderungen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach den verfügbaren Haushaltsmitteln. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Maßnahmen, die Buslinien des Grundliniennetzes (siehe Maßnahme 4.2) stärken, werden vom Landkreis ebenfalls anteilig finanziert. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

Der Heidekreis wird ab 2017 die Ausgleichszahlungen nach § 7a NVVG in Höhe von 1.133.047 € pro Jahr an die in der VH zusammen geschlossen Verkehrsunternehmen weiterleiten, um eine Rabattierung der Schülerzeitkarten um mindestens 25 % gegenüber Jedermannzeitkarten sicherzustellen (vgl. Maßnahme 5.1).

Die Mittel nach §7b des NNVG in Höhe von 566.441 € pro Jahr möchte der Heidekreis schwerpunktmäßig für eine Mobilitätszentrale (vgl. Maßnahme 4.3) sowie Verbesserungen im Angebot (vgl. Maßnahmen 1.1, 2.1, 3.1, 4.1 und 4.2) verwenden. Darüber hinaus ist auch die Finanzierung der Ausweitung der Verbund-Tarife (HVV und GVH, vgl. Maßnahme 5.3) vorstellbar.

4.3.1 Bedienungsebene I

Maßnahme 1.1:

Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie A oder B erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene I werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentren betrachtet, die in dem Kapitel 3.2.4.1 eine Bewertung der Kategorie C erhalten haben.

Viele Verbindungen der Kategorie C haben durch den Schülerverkehr bereits eine Anzahl von Rückfahrten, die mindestens der Kategorie B entsprechen. Es mangelt jedoch an einer ausreichenden Fahrtenanzahl zum Grundzentrum hin. Zu prüfen ist, ob beispielsweise vorhandene Leerfahrten zu Nutzfahrten umgewandelt werden können. Ggf. müssen einzelne Fahrten im Rahmen der finanziellen Möglichkeit zusätzlich eingerichtet werden. Die Einrichtung von Bürgerbuslinien ist dabei eine Möglichkeit. Außerhalb der Schülerbeförderung kann auch ein bedarfsorientiertes Angebot wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbus für eine Bedienungsqualität der Kategorie B sorgen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

Bei der Umwandlung von Leerfahrten in Nutzfahrten entsteht kein Mehraufwand und es fallen daher entsprechend auch keine Kosten für eine Maßnahmenumsetzung an.

Bei zusätzlichen Leistungen werden auch zusätzliche Kosten entstehen. Diese müssen zwischen VH, Kommunen und Landkreis aufgeteilt werden.

In folgenden Kommunen besteht Verbesserungsbedarf zwischen Grundzentrum und Orten:

- **Stadt Bad Fallingbommel**
Mengebommel und Vierde bei der Bedienungsqualität an Ferientagen sowie der Verbindungsqualität insgesamt.
- **Stadt Munster**
Breloh bei allen Bedienungs- und Verbindungsqualität und,
Oerrel bei der Verbindungsqualität.
- **Stadt Soltau**
Meinern und Woltern bei der Bedienungs- und Verbindungsqualität,
Ahlfen und Dittmern bei der Bedienungsqualität an Ferientagen sowie der Verbindungsqualität,
Hötzingen bei der Verbindungsqualität.
- **Stadt Walsrode**
Fulde bei der Bedienungsqualität,
Benzen bei der Bedienungsqualität an Ferientagen,
Bockhorn, Vethem und Westenholz bei der Verbindungsqualität.

- **Gemeinde Bomlitz**
Bommelsen und Kroege bei der Bedienungsqualität an Ferientagen.
- **Gemeinde Neuenkirchen**
Gilmerdingen und Grauen bei der Bedienungsqualität an Ferientagen sowie Brochdorf und Grauen bei der Verbindungsqualität.
- **Samtgemeinde Rethem (Aller)**
Bosse, Altenwahlingen, Bierde und Böhme bei der Bedienungsqualität an Ferientagen.
- **Samtgemeinde Schwarmstedt**
Bothmer bei der Bedienungsqualität an Ferientagen.
- **Gemeindefreier Bezirk Osterheide**
bei der Verbindungsqualität zwischen Ostenholz und Bad Fallingbostal sowie Walsrode.

4.3.2 Bedienungsebene II

Maßnahme 2.1:

Verbindungen GZ – MZ, sowie MZ – MZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B angestrebt wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene II werden die Verbindungen zwischen Grundzentren sowie größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und dem relevantem Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich im Kapitel 3.2.4.2.

Eine Reihe von Relationen lassen sich kostenneutral durch einzelne Maßnahmen verbessern, in dem z. B. bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden. Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

VH, Kommunen und Landkreis

Die folgenden Relationen sollten mit höherer Priorität untersucht werden, weil sie komplett im Landkreis liegen und Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern oder der LNVG nicht erforderlich sind:

- Bispingen – Munster: Bedienungsqualität an Ferientagen sowie Verbindungsqualität haben Kategorie C,
- Wietzenhof – Munster: Bedienungsqualität an Ferientagen sowie Verbindungsqualität haben Kategorie C,
- Bomlitz – Soltau: Verbindungsqualität der Kategorie C,

- Buchholz/ Aller – Walsrode: Verbindungsqualität der Kategorie C,
- Wietzendorf – Soltau: Verbindungsqualität der Kategorie C.

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Da sie nicht allein vom Heidekreis verbessert werden können, wären Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern oder der LNVG erforderlich:

- Munster – Walsrode
- Munster – Buchholz i.d.N.
- Munster – Winsen
- Soltau – Rotenburg (Wümme)
- Soltau – Verden
- Soltau – Winsen
- Walsrode – Nienburg
- Walsrode – Rotenburg (Wümme)
- Walsrode – Verden
- Neuenkirchen – Rotenburg (Wümme)
- Rethem (Aller) – Nienburg
- Schneverdingen – Rotenburg (Wümme)

4.3.3 Bedienungsebene III

Maßnahme 3.1:

Verbindungen GZ – OZ, Orte mit grundzentraler Funktion – OZ sowie MZ – OZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B angestrebt wird.

Erläuterung

Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.

Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie B bewertet worden. Dies gilt an Schultagen auch für die übrigen größeren Orte (ab 1.000 Einwohner) mit größerem Pendleraufkommen. Die Verbindungsqualität III ist gegenwärtig auf mehreren Relationen der Kategorie C zuzuordnen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

VH, Kommunen und Landkreis

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder bei der Bedienungsqualität in den Ferien und der Verbindungsqualität:

- GZ Wietzenhof – Celle, – Hamburg und – Lüneburg.

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Die Fahrzeiten können nur verbessert werden, wenn die Bahnstrecken beschleunigt werden und ggf. auf entsprechend günstige Anschlüsse zwischen den Bahnstrecken geachtet wird bzw. Busverbindungen mit benachbarten Landkreisen optimiert werden:

- MZ Munster – Hamburg
- MZ Soltau – Celle und – Lüneburg
- MZ Walsrode – Bremen, – Celle, – Hamburg *) und – Lüneburg
- GZ Bad Fallingb. – Bremen, – Celle und – Hamburg *)
- GZ Bispingen – Lüneburg
- GZ Hodenhagen – Celle und – Hamburg
- GZ Schwarmstedt – Celle

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Die Fahrzeiten können im Zusammenspiel mit einer Beschleunigung der Bahnstrecken und verbesserten Anschlüssen bzw. Busverbindungen innerhalb des Landkreises verkürzt werden:

- GZ Bispingen – Celle und – Hamburg **)
- GZ Bomlitz – Bremen, – Celle, und Hamburg **)
- GZ Neuenkirchen – Bremen und – Celle
- GZ Rethem (Aller) – Hannover **)
- GZ Wietzenhof – Celle, – Hamburg **), Hannover **) und – Lüneburg
- Buchholz/ Aller – Hannover **)
- Döshorn – Hannover **)
- Harber – Hamburg

*) erhält nach dem Ausbau (Walsrode – Soltau) eine Verbindungsqualität der Kategorie A oder B

**) könnte nach Ausbau der Heidebahn durch optimale Anschlüsse eine Verbindungsqualität der Kategorie A oder B erhalten

4.3.4 Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis

Maßnahme 4.1:

Überprüfung und ggf. Neugestaltung des ÖPNV-Angebots im Heidekreis.

Erläuterung

Vor dem Hintergrund des Ablaufes der gegenwärtigen Liniengenehmigungen am 31.07.2018 muss der Landkreis im laufenden Nahverkehrsplan festlegen, welchen Rahmen das künftige Angebot erfüllen soll. Im Masterplan ÖPNV Heidekreis (Kapitel 5.3) ist eine Prüfung des bestehenden Netzes (Punkt 1) sowie die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in der Schülerbeförderung (Punkt 3) angeregt worden.

Der Landkreis strebt ein optimiertes ÖPNV-Angebot an, das unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Zwänge von folgenden Zielsetzungen ausgeht:

- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten
 - ☐ ggf. Staffelung der Schulzeiten/ mehr Vorgaben durch Fahrplan
 - ☐ ggf. Größeres Zeitfenster für Beginn und Ende der Schulzeiten
 - ☐ stärkere Rahmenvorgaben für Unterrichtsgestaltung z.B. Anfahrt zur 1. Stunde, Rückfahrten nur noch nach 6., 8., ggf. 10. Schulstunde
- Überplanung des gesamten Netzes mit ggf. Schaffung eines Grundliniennetzes (Maßnahme 4.2)
 - ☐ möglichst Beseitigung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel
 - ☐ Verbesserung der Anschlüsse Bus ⇔ Bahn
 - ☐ ggf. schrittweise Umsetzung des AST-Konzepts unter Berücksichtigung der Einrichtung weiterer Bürgerbusse

Für den Heidekreis ist im Rahmen der Untersuchung „Demografischer Wandel – Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land“ ein Konzept erarbeitet worden zur „Einrichtung eines flächendeckenden Anruf-Sammeltaxi (AST) - Angebots im Heidekreis unter besonderer Berücksichtigung von Patientenverkehren“.

Dabei sind Vorschläge unterbreitet worden, wie u.a. die Defizite in den Bedienungsebenen im Landkreis durch Anruf-Sammeltaxi-Verkehre abgebaut werden können.

 - ☐ Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen

Mit dieser Maßnahme wird ein Zielangebot für das Vergabeverfahren definiert. Es ist dabei vorgesehen, dass Schulen und Kommunalpolitik mit einbezogen werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, VNO, Schulen, Kommunen

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 4.2:**Schaffung eines Grundliniennetzes.****Erläuterung**

Im Landkreis ist gegenwärtig kein Grundliniennetz definiert. Linien, die zu einem solchen Grundnetz verknüpft werden, sollten folgende Vorgaben erfüllen:

- Grund-/ Mittelzentrum wird mit Mittel- bzw. Oberzentrum verbunden,
- mindestens eine Fahrt innerhalb von 2 Stunden, möglichst vertaktet,
- aufkommensstarke Pendlerbeziehungen werden bedient,
- möglichst gradlinige Verbindungen,
- gute Verknüpfungen untereinander,
- Betriebszeit Montag bis Freitag ca. 6:00 bis 20:00 Uhr,
- Fahrtenangebot auch am Abend sowie am Wochenende.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Landkreis, LNVG, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG

Finanzierung

Für Angebotsverbesserungen: VH, Landkreis und Kommunen

Im Heidekreis erfüllen diese Kriterien nahezu die

- Bahnlinie RB37 Uelzen – Soltau – Bremen,
- Bahnlinie RB38 Buchholz i.d.N. – Soltau – Hannover,
- Buslinie 511 Walsrode – Bomlitz – Bad Fallingb. und
- Buslinie 765 Rethem (Aller) – Verden.

Diese Strecken sind damit bereits Bestandteil eines künftigen Grundliniennetzes für den Landkreis. Damit das Grundnetz vervollständigt werden kann, sollte auf folgenden Relationen ein besseres Angebot untersucht und ggf. angestrebt werden:

- Bispingen – Soltau,
- Wietzenhof – Soltau,
- Neuenkirchen – Soltau,
- Rethem (Aller) – Walsrode,
- Walsrode – Landkreis Rotenburg (W.) in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rotenburg (W.),
- Walsrode – Landkreis Verden. Der Heidekreis wird auf den Landkreis Verden sowie den ZVBN zugehen und Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen besprechen.

Folgende Relationen sind darüber hinaus vorstellbar:

- Munster – Bispingen – Bf. Wintermoor
- Verlängerung der Linie Soltau – Bispingen nach Lüneburg

Maßnahme 4.3:**Einrichtung einer Mobilitätszentrale.****Erläuterung**

Im Masterplan ÖPNV sind die in Frage kommenden Möglichkeiten einer Mobilitätszentrale dargestellt. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale wird im Masterplan (Kapitel 5.3, Punkt 2) empfohlen.

In der Maßnahme 4.1 wird die Einrichtung bedarfsorientierter Verkehre (z.B. AST) vorgeschlagen. In dem AST-Konzept wird dafür angeregt, eine zentrale Buchungsstelle bei der VH-Geschäftsstelle zu schaffen.

Die VH-Geschäftsstelle organisiert und koordiniert seit 1992 den Busverkehr im Heidekreis. Sie bietet dazu bereits gegenwärtig Auskünfte (Telefon, E-Mail oder persönlich) rund um Bus, Bahn und Tarifen an. Es liegt daher auf der Hand, auch die Buchungszentrale für einen AST-Verkehr dort anzusiedeln. Ein Ausbau der Auskunft- und ggf. Buchungsmöglichkeiten für Bahn, Bürgerbusse sowie Bahn-, HVV- und GHV-Tarife könnten die Aufgaben der neuen Mobilitätszentrale abrunden. Über den weiteren Ausbau des Beschwerdemanagements können wichtige Hinweise für ÖPNV-Maßnahmen gewonnen werden. Darüber hinaus könnten dort weitere Dienstleistungen angeboten werden, wie z.B. Verkehrsberatung (für Schulen, Verwaltungen, Firmen/ Betriebe), vermehrte Öffentlichkeitsarbeit, Bildung (z.B. Mobilitätserziehung in Schulen, Schulung ehrenamtlicher Mobilitätspaten als regionale Ansprechpartner und Botschafter für den ÖPNV) sowie die Vermittlung von Anbietern für Carsharing, Fahrradverleih und Tourismusangeboten.

Eine Mobilitätszentrale, in der

- Information und Beratung
- Beschwerdemanagement
- Verkauf und Reservierung
- Öffentlichkeitsarbeit, Wahrnehmung und Bildung
- Consulting
- Transportorganisation und -koordination

stattfindet, bietet für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Auskünfte über Mobilität von Haustür zu Haustür zu erhalten. Dabei kann auch die Vernetzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel zur Mobilitätssicherung dienen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

Landkreis

Finanzierung

VH, Landkreis

Maßnahme 4.4:**Schaffung einer Förderrichtlinie für Bürgerbusse.****Erläuterung**

Im Heidekreis fahren gegenwärtig 7 Bürgerbusse, 4 davon kommen aus benachbarten Landkreisen. Sie stellen für die Bedienungsebene I (Orte – Grundzentrum) eine wichtige Ergänzung des ÖPNV (vgl. Maßnahmen 1.1 und 4.1) dar. Der Heidekreis unterstützt auf Antrag die Bürgerbusvereine auch finanziell. Der Landkreis möchte das Zusammenwirken von Bürgerbussen, VH, Landkreis und Kommune verbessern z.B. in Richtung Finanzierung, Fahrplangestaltung, kreiseinheitlicher Tarif (vgl. Kapitel 2.5.7) und elektronische Fahrplanauskunft (vgl. Kapitel 3.3.2.3). Vor dem Hintergrund strebt der Heidekreis eine Förderrichtlinie für Bürgerbusse an.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Bürgerbusvereine, VH

Federführung

Landkreis

Finanzierung

VH, Landkreis

4.3.5 Tarif und Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 5.1:**Erhalt und Weiterentwicklung VH-Tarif.****Erläuterung**

Der gegenwärtige **kreiseinheitliche Tarif** für den Busverkehr der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wird grundsätzlich beibehalten. Eine Weiterentwicklung des VH-Tarifs sollte dabei regelmäßig z.B. vor dem Hintergrund der Ausdehnung von Verbundtarifen entlang der Heidebahn oder bei der Vergünstigung von Schülerfahrkarten betrachtet werden.

Kurzfristig ist sicherzustellen, dass die **Schülerzeitkarten** einen Rabatt von mindestens 25% gegenüber vergleichbaren Jedermann-Fahrkarten haben. Dies ist die Voraussetzung für den Erhalt der Landesmittel, weil sie nur dann dem Landkreis zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 1.3.2, § 7a NNVG).

Umsetzung

- | | |
|--|---------------------|
| <input checked="checked" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.2:**Schaffung einer allgemeinen Vorschrift.****Erläuterung**

Im Kapitel 1.1.3 sind die Möglichkeiten dargestellt, die für die künftige Gestaltung der Finanzierung des Linienverkehrs in Frage kommen. Der Kreistag hat sich dafür entschieden, künftig den Linienverkehr im Heidekreis über eine allgemeine Vorschrift zu finanzieren.

Eine **allgemeine Vorschrift** ist eine Maßnahme, die „diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde liegt, gilt“. Sie kann als Vertrag gestaltet sein oder als Satzung durch den Aufgabenträger erlassen werden. Die allgemeine Vorschrift gewährt einen finanziellen Ausgleich für die Auferlegung von Höchsttarifen und die daraus entstehenden Nachteile für die Verkehrsunternehmen:

- Höchsttarife sind jene Tarife, die aus politischen Erwägungen gewünscht sind (z. B. VH-Tarif)
- Die Nachteile lassen sich aus der Differenz der Höhe der Tarife bemessen

Es erfolgt eine jährliche Kontrolle zur Vermeidung einer Überkompensation, die im Falle der betroffenen Landkreise nicht nur von ihnen selbst, sondern auch von einer Regiegesellschaft oder einem Dritten (z.B. Wirtschaftsprüfer) wahrgenommen werden kann.

Für die Berechnung des Ausgleichsbetrages bestehen mehrere Möglichkeiten. Unter anderem ist auch eine Abrechnung denkbar, welche sich an dem heutigen Verfahren in den bestehenden Verkehrsverträgen orientiert. Zudem kann über die jährliche Überkompensationskontrolle eine Vorabrechnung des zukünftigen Ausgleichsbetrages erfolgen. Dieser Ausgleich kann gedeckelt werden, so dass besondere wirtschaftliche Risiken vom Unternehmen alleine zu tragen wären.

Die heute existierenden Qualitätsstandards können Bestandteil der allgemeinen Vorschrift sein. Auch weitere Standards können aufgenommen werden, sofern sie keine Zuschusszahlungen des Aufgabenträgers erforderlich machen. In eine allgemeine Vorschrift können Leistungsänderungsklauseln aufgenommen werden, um Zu- und Abbestellungen auch unterjährig zu ermöglichen.

Eine allgemeine Vorschrift im Heidekreis muss spätestens 12 Monate vor der Neuvergabe der Linienkonzessionen (Betriebsbeginn 1.08.2018) erlassen sein: 1.08.2017

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.3:

Einführung auch von Verbundeinzelkarten auf den Abschnitten der Heidebahn, auf denen der HVV-Tarif bzw. GVH-Tarif gilt.

Erläuterung

Auf der Heidebahn gilt im Südabschnitt der GVH-Tarif für Zeitkarten bis Walsrode. Im Norden reicht der HVV-Tarif für Zeitkarten bis Soltau. Es sollte angestrebt werden, für diese entsprechenden Bahnabschnitte das komplette Fahrkartensortiment der Verkehrsverbünde, also auch beispielsweise Einzelkarten, anzubieten.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, LNVG, HVV, GVH, VNO

Federführung

Landkreis, HVV, GVH

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

Maßnahme 5.4:

Schaffung von Übergangstarifen von ausgewählten VH-Buslinien zu den vorhandenen Verbundfahrkarten.

Erläuterung

Mit der Schaffung vergünstigter Übergangstarife von ausgewählten Buslinien zu den Verkehrsverbundtarifen auf der Heidebahn wird der ÖPNV insgesamt gestärkt. Exemplarisch für die Einführung eines solchen Übergangstarifs kann die Buslinie 600 (Hodenhagen – Eickeloh – Hademstorf – Schwarmstedt) sein.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.6 Fahrgastinformation

Maßnahme 6.1:

Kreisfahrplan herausgeben.

Erläuterung

Die VH gibt einen Kreisfahrplan heraus, der fast alle Angebote auf Straße und Schiene enthält. Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Medien soll ein solcher Gesamtfahrplan in Papierform auch künftig regelmäßig einmal pro Jahr veröffentlicht werden. Das Fahrplan-Heft soll eine Gesamtübersicht des ÖPNV im Heidekreis bieten.

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Dies ist im Landkreis kundenfreundlich mit einer Telefonnummer bei der VH gelöst. Dieser Service muss auch weiter angeboten werden.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

VH

Finanzierung

VH, Landkreis

Maßnahme 6.2:**Internet-Auftritt und Anschlusssicherung verbessern.****Erläuterung**

Der Landkreis unterstützt den landesweiten elektronischen Datenpool „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, die von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de) mit allen Daten der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen. Die ständige Anpassung, Aktualisierung und Optimierung des Systems u. a. durch die Eingliederung weiterer Verkehrsräume ist wesentliche Voraussetzung für einen dauerhaften Einsatz dieser Informationsmöglichkeit. Diese Zusammenarbeit ermöglicht deutschlandweite Fahrplanauskünfte.

Es sind verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, dass die elektronische Fahrplanauskunft ständig aktuell bleibt. Die Verkehrsunternehmen müssen dafür sorgen, dass immer aktuelle Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden.

Im Masterplan ÖPNV (vgl. Kapitel 5.3, Punkt 7) wird die „Intermodalität Bus ⇔ Bahn > Anschlusssicherung“ beschrieben. Die elektronischen Fahrplandaten werden zunehmend wichtiger, weil sie mit den realen Fahrzeiten (Echtzeitdaten) abgeglichen werden können. Im Heidekreis verfügen bereits die erixx-Züge über die Möglichkeit, Echtzeitdaten in die elektronische Auskunft einzuspeisen. Die VH-Busse haben bisher in der Regel die technische Voraussetzung noch nicht. Für die Anschlusssicherung zwischen Bahn/ Bus sind elektronische Echtzeitdaten wichtig.

Es wird darüber hinaus angeregt, dass das ÖPNV-Angebot im Heidekreis im Internet besser dargestellt und beworben wird. Die Homepage der VNN (www.vnn.de) bietet dafür eine gute Grundlage. Wenn dort das vorhandene ÖPNV-Angebot komplett dargestellt ist, sollte diese Seite mit den Internet-Auftritten des Landkreises und der Kommunen an prominenter Stelle (z.B. Startseite) verlinkt werden.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNN, VNO, Kommunen

Federführung

VH, VNN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

4.3.7 Haltestellen

Maßnahme 7.1:

Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen.

Erläuterung

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert als Ziel die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung vorgenommen werden sollte. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage sind bisher:

- Warteflächen weisen eine Bordhöhe von mindestens 16 cm auf;
- Warteflächen sind ausreichend dimensioniert, so dass Rollstuhlfahrer/innen die Rampen der Fahrzeuge senkrecht anfahren können;
- Taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder;
- das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen.

Wie mit der weitergehenden Forderung des PBefG nach einer umfassenden Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität bzw. in ihrer sensorischen Wahrnehmung eingeschränkten Personen umgegangen werden muss, ist derzeit noch offen. Hier sollten zunächst konkrete Gestaltungsvorschläge vom Bund, dem Land und/oder von Fachorganisationen abgewartet werden, bevor eine Fortschreibung des VNN/VNO-Haltestellenkonzeptes (<http://www.vno-stade.de/html/download.html>) erfolgt. Das gegenwärtige VNN/VNO-Haltestellenkonzept bleibt bis zu einer Anpassung gültig.

Vor dem Hintergrund der PBefG-Novellierung wird angeregt, einen gemeinsamen Ziel- und Maßnahmenkatalog mit möglichst einheitlichen Standards zur Barrierefreiheit im gesamten VNN/VNO-Bereich zu entwickeln. Diese Standards sollen innerhalb des Landkreises zwischen dem Landkreis, den Verkehrsunternehmen, der VH, der VNO und Vertretern/Vertreterinnen von Organisation für Menschen mit Behinderungen sowie den Straßenbaulastträgern beraten werden.

Wenn feststeht, welchen Anforderungen barrierefreie Haltestellen zukünftig genügen müssen, dann sollte unter Beachtung dieser neuen Anforderungen eine Erfassung der Haltestellen im Landkreis zwecks Erstellung eines Haltestellen-Katasters erfolgen. Erst ein solches Kataster kann Aufschluss darüber geben, welcher Aufwand für die Umgestaltung der Haltestellen landkreisweit zu betreiben ist bzw. wo ggf. Ausnahmen von der Barrierefreiheit in einer Fortschreibung des NVP bzw. in einem neuen NVP benannt werden müssen. Auf Basis dieser Erhebung könnte dann eine Liste von Haltestellen erstellt werden, die im Landkreis prioritär umzurüsten bzw. nachzurüsten sind. Dies ist auch als Maßnahmenvorschlag im Masterplan ÖPNV (Kapitel 5.3, Punkt 5) verankert.

Hervorzuheben ist, dass Errichtung und Umstrukturierungen von Haltestellen von Städten oder Gemeinden wahrgenommen werden. Diese sind damit auch für die Finanzierung verantwortlich.

Außerdem muss unterstrichen werden, dass die barrierefreie Gestaltung der Haltestellenanlage allein nicht ausreichend ist, sondern auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei gestaltet sein müssen. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Fortsetzung Maßnahme 7.1

Beteiligte
Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, VH, Organisationen für Menschen mit Behinderungen
Federführung
Konzeptüberarbeitung: Landkreis/ VNO; bauliche Maßnahmen: Straßenbaulastträger, Kommunen
Finanzierung
Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch LNVG oder Landkreis möglich

Maßnahme 7.2:**Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr.****Erläuterung**

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Nutzer sind die oft fehlenden Haltestellen im Bereich der Ortszentren. Insbesondere in Bereichen, wo am Ortsrand ein Schulzentrum besteht, ist die fehlende Haltestelle im Ortszentrum für andere Personengruppen ein Mangel. Die Einrichtung einer zentrumsnahen Haltestelle ist für jede Linie näher zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass es durch die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können unter Umständen betrieblich ein Problem darstellen, da bei einigen Fahrzeugumläufen hierfür keine zeitlichen Reserven vorhanden sind. Ebenfalls kann diese Maßnahme zu einer zeitlichen Verlängerung der Schülerbeförderungszeit führen, hier ist eine Abwägung im Einzelfall auch unter Kostenaspekten erforderlich.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

VH

Maßnahme 7.3:**Ausstieg zwischen Haltestellen.****Erläuterung**

In den vergangenen Jahren hat es sich insbesondere in ländlichen Regionen bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg auch zwischen den Haltestellen zuzulassen. Besonders außerhalb von Städten kann dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür führen und somit die Erschließungsqualität verbessern. Dieses nach der BOKraft bereits heute mögliche Verfahren sollte vereinheitlicht und entsprechend vermarktet werden. Vorbild kann dabei das von der VNN vereinheitlichte Verfahren sein, welches den Ausstieg während des ganzen Tages (mit Ausnahme der Schülerbeförderungszeiten) gestattet.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☒ geringere Priorität

Beteiligte

VH, VNN, VNO

Federführung

VNN

Finanzierung

Für Marketing: VH, VNN

Maßnahme 7.4:**Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausbauen.****Erläuterung**

Zur Verbesserung der Intermodalität Fahrrad ⇔ Bus und Fahrrad ⇔ Bahn (vgl. Masterplan, Kapitel 5.3, Punkt 6) sollten vermehrt Fahrradabstellanlagen (B+R) an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausgebaut bzw. neu errichtet werden.

Im ersten Schritt ist die Qualität und Dimensionierung von bestehenden B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen zu prüfen. Darüber hinaus könnte in Absprache mit Kommunen und Verkehrsunternehmen geprüft werden, ob weitere Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die Anforderungen von Pedelecs und E-Bikes an Gestaltung und Sicherheit der Abstellanlagen sind dabei zu berücksichtigen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☒ geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Kommunen, VH, DB AG (Station und Service)

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis, Kommunen

4.3.8 Fahrzeuge

Maßnahme 8.1:

Weitergehender Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr.

Erscheinungsbild und Ansehen des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen sollen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden, d.h. nur in begründeten Ausnahmefällen ist der Einsatz von Hochflurfahrzeugen weiterhin tolerierbar.

Dem Landkreis ist bewusst, dass es zwischen dem Wunsch nach möglichst vielen Sitzplätzen in der Schülerbeförderung und dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen einen Zielkonflikt gibt, der in jedem Einzelfall geklärt werden muss. Eine Kompromisslinie könnte der Einsatz von so genannten „Low-Entry-Bussen“ sein, die zwischen der ersten und zweiten Tür barrierefrei gestaltet (stufenloser Ein-/Ausstieg) und ab der Mitteltür in Richtung Heck hochflurig sind. Diese Fahrzeuge weisen mehr Sitzplätze als Niederflurfahrzeuge auf und sind in Anschaffung und Wartung kostengünstiger als reine Niederflurfahrzeuge.

Im Hinblick auf die umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 wäre ggf. der Einsatz auch von Hochflurfahrzeugen möglich, wenn diese durch Ausstattung mit Hublift und von ausreichend dimensionierten Stellflächen barrierefrei sind. In der Vergangenheit haben sich Hublifte im Linienverkehr nicht bewährt, weil sie zu störungsanfällig und wartungsintensiv waren. Da im Fernbusbereich ab 2016 in den Fahrzeugen 2 Plätze für Rollstühle vorgehalten werden müssen und in diesem Sektor vielfach Hochflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, dürfte die Fortentwicklung von Liften einen neuen Schub erhalten. Hiervon könnte auch das Segment der Linienbusse profitieren. Deshalb sollte die Entwicklung auf diesem Gebiet beobachtet werden und der Einsatz von barrierefreien Hochflurfahrzeugen nicht ausgeschlossen werden.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 8.2:**Mitnahme von Fahrrädern in Bussen.****Erläuterung**

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann den Einzugsbereich von Haltestellen deutlich erweitern. Dabei dient das Fahrrad hauptsächlich als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, an der Einstiegshaltestelle (in Wohnortnähe) wird dann das Fahrrad abgestellt (Bike+Ride). In vielen Fällen ist aber auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus eine sinnvolle Kombination, z.B. wenn an der Zielhaltestelle ebenfalls ein Fahrrad benötigt wird.

Der Aufgabenträger begrüßt diese kundenfreundliche Maßnahme und plädiert dafür, dass alle Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme einführen sollten.

Anspruch auf die Fahrradmitnahme soll dabei nur bestehen, wenn genügend Platz vorhanden ist. Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen sollen weiterhin Vorrang haben.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☒ geringere Priorität

Beteiligte

VH

Federführung

VH

Finanzierung

Ggf. für Marketing: VH

Maßnahme 8.3:**Integration von Kurier- / Express- / Paketdiensten in ÖPNV-Linienverkehre.****Erläuterung**

Im Masterplan ÖPNV (Kapitel 5.3, Punkt 4) wird zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV die Integration von Kurier- / Express- / Paketdiensten im Linienverkehr nach dem Vorbild der Ueckermark angeregt. Zu prüfen ist, ob eine Region im Landkreis für ein solches Pilotprojekt in Frage kommt. Dies setzt die Bereitschaft und Mitarbeit von Verwaltungen, Betrieben, Dienstleistern und Verkehrsunternehmen voraus. Eine frühzeitige Beteiligung der Genehmigungsbehörde ist darüber hinaus aufgrund von rechtlichen Fragen vorzusehen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☒ geringere Priorität

Beteiligte

VH

Federführung

VH

Finanzierung

Ggf. für Marketing: VH

4.3.9 Fahrweg

Maßnahme 9.1:

Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und Siedlungsentwicklung.

Erläuterung

Ziel ist die Verbesserung des Betriebsablaufs durch eine weiterhin rechtzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei Planungen für die Infrastruktur und ggf. bei Siedlungsentwicklungen. In der Vergangenheit ist dies von den Straßenbaulastträgern so praktiziert worden. Dies sollte beibehalten werden.

Zur Verbesserung der Situation auf dem Straßennetz bzw. zur Beseitigung von Konfliktstellen soll jeder Einzelfall näher in enger Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern untersucht werden.

Um im Winter die Pünktlichkeit zu verbessern, sollten Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten.

Es sollte angestrebt werden, bei wesentlichen Änderungen der Infrastruktur auf bestehenden Fahrwegen des ÖPNV dessen Belange zu berücksichtigen. Verkehrsordnende Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) sind ÖPNV-verträglich zu gestalten.

Entsprechend der Zielsetzung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden, wie die Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Im Behinderten-Gleichstellungsgesetz werden konkrete Maßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit nicht genannt. Eine denkbare Möglichkeit könnte in einem verstärkten Einsatz von Niederflurfahrzeugen gesehen werden. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringen Abstandes zwischen Fahrzeugboden und Straße höhere Ansprüche an die Beschaffenheit der Fahrwege (problematisch sind hier z.B. Bodenunebenheiten aufgrund von Straßenmängeln, Neigungswechsel der Straße, Mitbenutzungsnotwendigkeit von Gehwegen) sowie an die Ausgestaltung der Haltestellen bestehen.

Der Aufgabenträger des ÖPNV wird in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen zuständigen Straßenbaulastträger Möglichkeiten untersuchen, die eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Grundsätzlich sind hierbei folgende Möglichkeiten vorhanden:

- Einrichten von gesonderten ÖPNV-Fahrspuren,
- Bevorzugung des ÖPNV an Kreuzungen durch eigene Lichtsignalgeber bzw. Vorrangschaltungen oder geänderte Vorfahrtsregelungen,
- Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot),
- Zügige Behebung von Straßenschäden.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, Straßenbaulastträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Gemeinden, Landkreis

Federführung

Straßenbaulastträger

Finanzierung

Straßenbaulastträger, Kommunen, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch Landkreis

4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr

Maßnahme 10.1:

Beschleunigung der Heidebahn (RB38) Hannover – Soltau – Buchholz i.d.N..

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen, wie sie im RROP 2000 niedergelegt worden sind.

Der Landkreis begrüßt die Fertigstellung der ersten 2 Bauabschnitte (Bennemühlen – Walsrode und Soltau – Buchholz i.d.N.), die nun mit 120 km/h befahrbar sind. Auch das von der LNVG bestellte moderne Wagenmaterial ist ein weiterer Meilenstein zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Heidekreis. Die Realisierung des Abschnitts Walsrode – Soltau beginnt 2015 und soll bis Dezember 2016 in Betrieb genommen werden. Auch dieser Fortschritt ist zu begrüßen.

Der Heidekreis geht davon aus, dass über die bisher realisierten Schließungen der Haltepunkte Eickeloh, Hademstorf und Hemsen keine weiteren Bahnhalte zur Disposition stehen. Mit dem neuen Betriebskonzept sollten für die Berufspendler wie nach Hannover auch nach Hamburg möglichst umsteigefreie Verbindungen im 1-Stunden-Takt angeboten werden. Im Binnenverkehr im Landkreis ist es wünschenswert, wenn die Belange des Schülerverkehrs berücksichtigt werden können.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, DB AG

Federführung

DB AG

Finanzierung

LNVG, Bundesrepublik und EU-Fördermittel

Maßnahme 10.2:**Verlängerung der RB38 (Heidebahn) über Buchholz i.d.N. nach Norden bis Hamburg.****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der beschleunigte Südabschnitt der Heidebahn (RB38, gegenwärtig Hannover – Walsrode – Soltau – Buchholz i.d.N.) wird mittlerweile mit allen Zügen zum Hauptbahnhof Hannover befahren. Die deutlich steigende Nachfrage zeugt von dem attraktiven Angebot. Nach Hamburg muss dagegen regelhaft in Buchholz i.d.N. in die Züge der RE4 oder RB41 umgestiegen werden. Eine solche Verbindung ist nicht so attraktiv, wie eine umsteigefreie Anbindung nach Hamburg. Sie hält Fahrgäste ab, die Bahn zu nutzen. Verpasste Anschlüsse führen zu einer langen Wartezeit in Buchholz i.d.N.. Da die Fahrzeiten des MIV auf vielen Relationen aus dem Landkreis nach Hamburg im Vergleich zur Bahn immer noch recht gut sind, würde die Durchbindung der RB38 zum Hamburger Hauptbahnhof den SPNV im Wettbewerb mit dem MIV stärken.

Ziel des Heidekreises ist, die RB38 bis zum Hamburger Hauptbahnhof zu führen. Kurz- bis mittelfristig ist der Endpunkt Hamburg-Harburg ein wichtiger Zwischenschritt. Dort kann eine Reihe von Zielen in der Stadt Hamburg mit einem einmaligen Umsteigen auf die S-Bahn erreicht werden.

Nach der Beschleunigung des Abschnittes Walsrode – Soltau zeichnet sich ab, dass in Buchholz i.d.N. Übergangszeiten zur RB41 von ca. 15 Minuten entstehen können. Unterstellt, dass die Fahrpläne der RB41-Züge nicht in dem Maße verschoben werden können, würde dies zu einer Fahrzeitverlängerung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand von bis zu 10 Minuten führen. Dies ist nicht akzeptabel.

Falls eine Reaktivierung der Strecke Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Harburg erfolgen sollte, ist ebenfalls darauf zu achten, dass die zusätzliche Fahrzeit für die RB38 nicht zu lang wird und so die Erfolge der Streckenbeschleunigung nutzlos machen würde.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, erixx

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 10.3:**Ertüchtigung der Amerikalinie (RB37) Uelzen – Soltau – Bremen.****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis begrüßt auch auf dieser Strecke den Einsatz modernen Wagenmaterials. Allerdings sollte auch auf dieser Strecke möglichst rasch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf mindestens 120 km/h erfolgen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, DB AG

Federführung

DB AG

Finanzierung

Bund

Maßnahme 10.4:**Verbesserung der Bahnhöfe.****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. Dabei muss auch auf barrierefreie Zuwege geachtet werden.

Der Heidekreis begrüßt die Bemühungen von Kommunen, LNVG und der DB AG die Bahnhöfe und deren Umfeld aufzuwerten. Besonders positiv ist, dass im Zuge der Ertüchtigung des Mittelabschnitts der Heidebahn auch noch die restlichen Bahnstationen einschl. Wintermoor barrierefrei gestaltet werden sollen, sowie der Bahnhof Munster im Landesprogramm "Niedersachsen ist am Zug III" ebenso umgebaut werden soll.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Kommunen, DB AG, LNVG

Federführung

Kommunen für das Bahnhofsumfeld, DB AG

Finanzierung

Kommunen, DB AG, LNVG

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Nachfolgend werden Kriterien festgelegt, die für den Landkreis wichtig für eine Bewertung verschiedener Angebote sind. Die höchste Priorität hat dabei die Sicherstellung des Schülerverkehrs, anschließend folgen die Grundversorgung, die zeitliche Verteilung, der Berufsverkehr, das Grundliniennetz und der Freizeitverkehr.

4.4.1 Schülerverkehr

Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Heidekreis (siehe Kapitel 4.2.1) genügen.

Die erforderlichen Schulstunden, zu denen an- bzw. abgefahren werden soll, legt der Landkreis fest.

Grundschüler und Schüler von Förderschulen **müssen** möglichst umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden.

Die übrigen Schüler **sollen** möglichst umsteigefrei unterwegs sein.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. -abfahrt und der jeweiligen Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten.

Die Besetzung der Fahrzeuge sollte nicht über die Anzahl der Sitzplätze und 75 % der zulässigen Stehplätze hinaus gehen.

4.4.2 Grundversorgung und Barrierefreiheit

Für die Grundversorgung (Montag bis Freitag) ist der Mindeststandard erfüllt, wenn eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B (siehe Kapitel 4.2.2) erreicht ist.

Wünschenswert sind jedoch Verbindungen mit einer Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität der Kategorie A.

Um die Barrierefreiheit zum 01.01.2022 zu erreichen, sollen die in den Maßnahmen 7.1 und 8.1 beschriebenen Hinweise Beachtung finden.

4.4.3 Zeitliche Verteilung

Ein weiteres Kriterium ist die zeitliche Verteilung der Fahrten über den Tag (Montag bis Freitag). Angestrebt werden folgende Zeitfenster:

Relation	Hinfahrten bis					Rückfahrten ab				
Orte-GZ		9:00	12:00	15:00		10:00	13:00		17:00	
GZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00
GZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00

Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

Wenn die zeitliche Verteilung des Fahrtenangebotes nicht auf allen Relationen erfüllt werden kann, so ist dem Angebot mit den meisten Verbindungen, die diese zeitlichen Vorgaben erfüllen, der Vorzug zu geben.

4.4.4 Grundliniennetz

Im Kapitel 4.3.4 ist ein Grundliniennetz für den Landkreis dargestellt. Dort sind auch die Kriterien beschrieben, die für Grundlinien gelten sollen. Wünschenswert ist die Erfüllung dieser Anforderungen.

4.4.5 Berufsverkehr

Da größere Pendlerbeziehungen bedient werden sollen, ist das Grundliniennetz auch Rückgrat für den Berufsverkehr. Weitere Linien sind für den Berufsverkehr nur relevant, wenn sie ein Fahrtenangebot an allen Arbeitstagen haben.

Die Anbindung der Gebiete mit einer größeren Anzahl von Arbeitsstätten (Innenstädte, Ortszentren, größere Gewerbegebiete) ist zu gewährleisten.

Die Arbeitsstätten sind grundsätzlich morgens zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr erreichbar. Rückfahrmöglichkeiten sind zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wünschenswert und ggf. zur Mittagszeit für Teilzeitkräfte.

In den genannten Hauptverkehrszeiten sollten mindestens einmal pro Stunde Verbindungen vorhanden sein.

Bei Verkehrsbeziehungen, bei denen umgestiegen werden muss, sind gute Anschlüsse (Übergangszeit 5 bis 10 Minuten zwischen Bus und Bahn, Übergangszeit bis 5 Minuten zwischen Bus und Bus) anzustreben.

4.4.6 Freizeitverkehr

Ganzjährige Fahrtenangebote, die nach 20:00 Uhr stattfinden und Wochenendverkehre (Sonntag und Sonntag und Feiertag) auch über das Grundliniennetz hinaus sind wünschenswert. Der Schwerpunkt wird jedoch auf Angebotsverbesserungen auf den Grundlinien gelegt.

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie touristische Saisonverkehre (z.B. Heide-Shuttle) werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

Bertelsmann-Stiftung

Demografiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Demografischer Wandel

Gemeinsame Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein

Regionales Entwicklungskonzept (REK), 2000

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) 1990, zuletzt geändert 2007

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Behindertengleichstellungsgesetz - (BGG), 2002

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

- Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz – (NBGG), 2007

Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV – Regionalisierungsgesetz -, 1993 (zuletzt geändert 2007)

Hensen / Otto

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Nr. 3.4.8.1: Bedienungsstandards für den ÖPNV, 15. Ergänzungslieferung, 1996

Land Niedersachsen

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 2008

Heidekreis

Heidekreis Regionales Raumordnungsprogramm 2000

Niedersächsischer Landtag Bericht der Enquete-Kommission, 2007

Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007

Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW)

LTS-Bevölkerungsprognose, 2006

Niedersächsisches Landesamt für Statistik

Daten verschiedener Quellen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) 1995, zuletzt geändert 2004

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990, zuletzt geändert 2013

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, 6/2001

Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV)

Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates

VNN / VNO

Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, 2009

VNO

Masterplan ÖPNV Heidekreis

Anlagen

- Anlage 3-1: Erschließungsqualität
 - Anlage 3-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-3: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-4: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-5: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-6: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
 - Anlage 3-7: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
-

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität
Anlage 3-1 (1 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Stadt Bad Fallingbostel, Stand der Einwohnerzahlen: 15.01.2015					
Bad Fallingbostel	7.608	>3.000	ja	ja	ja
Dorfmark	3.100	>3.000	ja	ja	ja
Jettebruch	112	<200	ja	nein	keine
Mengebostel	228	200-1.000	ja	nein	ja
Riepe	83	<200	ja	nein	keine
Vierde	204	200-1.000	ja	nein	ja

Stadt Munster, Stand der Einwohnerzahlen: 30.09.2014					
Munster	10.690	>3.000	ja	ja	ja
Alvern	101	<200	ja	ja	keine
Breloh	2.833	1.000-3.000	ja	nein	ja
Ilster	587	200-1.000	ja	ja	ja
Oerrel	516	200-1.000	ja	ja	ja
Töpingen	124	<200	ja	ja	keine
Trauen	482	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Schneverdingen, Stand der Einwohnerzahlen: 1.12.2014					
Schneverdingen	13.241	>3.000	ja	ja	ja
Ehrhorn	505	200-1.000	ja	ja	ja
Großenwede	305	200-1.000	ja	ja	ja
Heber	750	200-1.000	ja	ja	ja
Insel	774	200-1.000	ja	ja	ja
Langeloh	643	200-1.000	ja	ja	ja
Lünzen	682	200-1.000	ja	ja	ja
Schülern	498	200-1.000	ja	ja	ja
Wesseloh	562	200-1.000	ja	ja	ja
Wintermoor	417	200-1.000	ja	ja	ja
Zahrensen	435	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Soltau, Stand der Einwohnerzahlen: 16.12.2014					
Soltau	16.293	>3.000	ja	ja	ja
Ahlften	510	200-1.000	ja	ja	ja
Brock	144	<200	ja	nein	keine
Deimern	178	<200	ja	nein	keine
Dittmern	644	200-1.000	ja	nein	ja
Harber	1.106	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hötzingen	306	200-1.000	ja	ja	ja
Leitzingen	57	<200	ja	nein	keine
Marbostal	103	<200	ja	nein	keine
Meinern	281	200-1.000	ja	nein	ja
Mittelstendorf	119	<200	ja	nein	keine
Moide	37	<200	ja	ja	keine
Oeningen	155	<200	ja	nein	keine
Tetendorf	184	<200	ja	ja	keine
Wiedingen	119	<200	ja	ja	keine
Woltem	240	200-1.000	ja	nein	ja
Wolterdingen	1.076	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität
Anlage 3-1 (2 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Stadt Walsrode, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Walsrode	14.620	>3.000	ja	ja	ja
Altenboitzen	354	200-1.000	ja	ja	ja
Benzen	226	200-1.000	ja	ja	ja
Bockhorn	253	200-1.000	ja	ja	ja
Düshorn	2.035	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ebbingen	147	<200	ja	ja	keine
Fulde	260	200-1.000	ja	nein	ja
Groß Eilstorf	328	200-1.000	ja	ja	ja
Hamwiede	214	200-1.000	ja	ja	ja
Hollige	195	<200	ja	ja	keine
Honerdingen	750	200-1.000	ja	ja	ja
Hünzingen	506	200-1.000	ja	ja	ja
Idsingen	130	<200	ja	ja	keine
Kirchboitzen	617	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Eilstorf	147	<200	ja	ja	keine
Krelingen	709	200-1.000	ja	ja	ja
Nordkampen	447	200-1.000	ja	ja	ja
Schneeheide	457	200-1.000	ja	ja	ja
Sieverdingen	121	<200	ja	ja	keine
Stellichte	588	200-1.000	ja	ja	ja
Südkampen	376	200-1.000	ja	ja	ja
Vethem	283	200-1.000	ja	ja	ja
Westenholz	232	200-1.000	ja	ja	ja

Gemeinde Bispingen, Stand der Einwohnerzahlen: 12.12.2014					
Bispingen	2.551	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behringen	974	200-1.000	ja	ja	ja
Borstel	363	200-1.000	ja	ja	ja
Haverbeck	65	<200	ja	ja	keine
Hörpel	373	200-1.000	ja	ja	ja
Hützel	946	200-1.000	ja	ja	ja
Steinbeck	820	200-1.000	ja	ja	ja
Volkwardingen	182	<200	ja	ja	keine
Wilsede	36	<200	nein	nein	keine

Gemeinde Bomlitz, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Bomlitz	2.862	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ahrsen	96	<200	ja	ja	keine
Benefeld	2.239	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bommelsen	274	200-1.000	ja	ja	ja
Borg	578	200-1.000	ja	ja	ja
Jarlingen	218	200-1.000	ja	ja	ja
Kroge	261	200-1.000	ja	ja	ja
Uetzingen	426	200-1.000	ja	ja	ja

Gemeinde Neuenkirchen, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Neuenkirchen	2.661	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behningen	76	<200	nein	nein	keine
Brochdorf	294	200-1.000	ja	ja	ja
Delmsen	733	200-1.000	ja	ja	ja
Gilmerdingen	213	200-1.000	ja	nein	ja
Grauen	334	200-1.000	ja	nein	ja
Ilhorn	189	<200	ja	ja	keine
Schwalingen	363	200-1.000	ja	ja	ja
Sprenkel	320	200-1.000	ja	ja	ja
Tewel	586	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität
Anlage 3-1 (3 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Gemeinde Wietzendorf, Stand der Einwohnerzahlen: 1.12.2014					
Wietzendorf	3.588	>3.000	ja	ja	ja
Bockel	137	<200	ja	ja	keine
Marbostel	49	<200	ja	nein	keine
Meinholz	94	<200	ja	ja	keine
Reddingen	79	<200	ja	nein	keine
Suroide	119	<200	ja	ja	keine

Samtgemeinde Ahlden, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Hodenhagen	3.178	>3.000	ja	ja	ja
Ahlden (Aller)	1.166	1.000-3.000	ja	ja	ja
Eilte	372	200-1.000	ja	ja	ja
Eickeloh	779	200-1.000	ja	ja	ja
Büchten	282	200-1.000	ja	ja	ja
Grethem	359	200-1.000	ja	ja	ja
Hademstorf	817	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Rethem (Aller), Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Rethem (Aller)	1.739	1.000-3.000	ja	ja	ja
Rethem-Moor	182	<200	ja	nein	keine
Wohldorf	129	<200	ja	nein	keine
Stöcken	304	200-1.000	ja	ja	ja
Bosse	201	200-1.000	ja	nein	ja
Frankenfeld	163	<200	ja	nein	keine
Hedern	147	<200	ja	ja	keine
Groß Häuslingen	756	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Häuslingen	74	<200	ja	ja	keine
Altenwahlen	246	200-1.000	ja	ja	ja
Bierde	302	200-1.000	ja	ja	ja
Böhme	207	200-1.000	ja	ja	ja
Kirchwahlen	166	<200	ja	nein	keine

Samtgemeinde Schwarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 17.12.2014					
Schwarmstedt	4.143	>3.000	ja	ja	ja
Bothmer	977	200-1.000	ja	ja	ja
Grindau	313	200-1.000	ja	ja	ja
Buchholz/Aller	1.453	1.000-3.000	ja	ja	ja
Marklendorf	625	200-1.000	ja	ja	ja
Engelhausen	146	<200	ja	ja	keine
Essel	933	200-1.000	ja	ja	ja
Giltten	403	200-1.000	ja	ja	ja
Nienhagen	242	200-1.000	ja	ja	ja
Norddrebber	264	200-1.000	ja	ja	ja
Suderbruch	302	200-1.000	ja	ja	ja
Hope	473	200-1.000	ja	ja	ja
Lindwedel	2.144	1.000-3.000	ja	ja	ja

Gemeindefreier Bezirk Osterheide, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Oerbke	370	200-1.000	ja	ja	ja
Ostenholz	240	200-1.000	ja	ja	ja
Wense	45	<200	nein	nein	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-2 (1 von 2)

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen in den Ferien		Bewertung					
					an Schultagen			in den Ferien		
					Kategorie			Kategorie		
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]			A	B	C	A	B	C
Stadt Bad Fallingbostal										
Dorfmark	>3.000	6-12	18	17	x			x		
Mengebostal	200-1.000	3	4	0	x					x
Vierde	200-1.000	3	9	0	x					x

Stadt Munster									
Brelloh	1.000-3.000	3-6	3	0		x			x
Ilster	200-1.000	3	11	5	x			x	
Oerrel	200-1.000	3	8	4	x			x	
Trauen	200-1.000	3	9	4	x			x	

Stadt Schneverdingen									
Ehrhorn	200-1.000	3	4	3	x				x
Großenwede	200-1.000	3	9	6	x			x	
Heber	200-1.000	3	9	7	x			x	
Insel	200-1.000	3	9	6	x			x	
Langeloh	200-1.000	3	8	4	x			x	
Lünzen	200-1.000	3	10	6	x			x	
Schülern	200-1.000	3	8	7	x			x	
Wesseloh	200-1.000	3	10	7	x			x	
Wintermoor	200-1.000	3	20	19	x			x	
Zahrensen	200-1.000	3	12	6	x			x	

Stadt Soltau									
Ahlften	200-1.000	3	6	2	x				x
Dittmern	200-1.000	3	3	0		x			x
Harber	1.000-3.000	3-6	19	8	x		x		
Hötzingen	200-1.000	3	14	5	x		x		
Meinern	200-1.000	3	2	0			x		x
Woltern	200-1.000	3	2	0			x		x
Wolterdingen	1.000-3.000	3-6	21	19	x		x		

Stadt Walsrode									
Altenboitzen	200-1.000	3	5	3	x			x	
Benzen	200-1.000	3	4	1	x				x
Bockhorn	200-1.000	3	8	7	x		x		
Düshorn	1.000-3.000	3-6	14	9	x		x		
Fulde	200-1.000	3	2	0		x			x
Groß Eilstorf	200-1.000	3	9	6	x		x		
Hamwiede	200-1.000	3	6	3	x			x	
Honerdingen	200-1.000	3	13	6	x		x		
Hünzingen	200-1.000	3	6	3	x			x	
Kirchboitzen	200-1.000	3	9	6	x		x		
Krelingen	200-1.000	3	9	7	x		x		
Nordkampen	200-1.000	3	5	3	x			x	
Schneeheide	200-1.000	3	8	7	x		x		
Stellichte	200-1.000	3	6	3	x			x	
Vethem	200-1.000	3	4	3	x			x	
Westenholz	200-1.000	3	9	7	x		x		

Gemeinde Bispingen									
Behringen	200-1.000	3	12	5	x		x		
Borstel	200-1.000	3	7	5	x		x		
Hörpel	200-1.000	3	10	5	x		x		
Hützel	200-1.000	3	9	5	x		x		
Steinbeck	200-1.000	3	10	5	x		x		

gut: Soll < Ist genügend: Soll = Ist ungenügend: Soll > Ist

[illegible]

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-2 (2 von 2)****Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
			an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]		Kategorie			Kategorie		
					A	B	C	A	B	C
Benefeld	1.000-3.000	3-6	16	14	x			x		
Bommelsen	200-1.000	3	4	1	x					x
Borg	200-1.000	3	11	11	x			x		
Jarlingen	200-1.000	3	7	4	x			x		
Kroge	200-1.000	3	4	1	x					x
Uetzingen	200-1.000	3	13	6	x			x		

Gemeinde Neuenkirchen										
Brochdorf	200-1.000	3	7	4	x			x		
Delmsen	200-1.000	3	9	5	x			x		
Gilmerdingen	200-1.000	3	7	0	x					x
Grauen	200-1.000	3	4	0	x					x
Schwalingen	200-1.000	3	7	4	x			x		
Sprengel	200-1.000	3	7	4	x			x		
Tewel	200-1.000	3	6	4	x			x		

Samtgemeinde Ahlden (GZ Hodenhagen)										
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	3-6	7	4	x				x	
Eilte	200-1.000	3	5	4	x			x		
Eickeloh	200-1.000	3	14	14	x			x		
Büchten	200-1.000	3	11	5	x			x		
Grethem	200-1.000	3	11	6	x			x		
Hademstorf	200-1.000	3	14	14	x			x		

Samtgemeinde Rethem (Aller)										
Stöcken	200-1.000	3	8	4	x			x		
Bosse	200-1.000	3	4	2	x					x
Groß Häuslingen	200-1.000	3	5	4	x			x		
Altenwahlen	200-1.000	3	6	1	x					x
Bierde	200-1.000	3	6	1	x					x
Böhme	200-1.000	3	6	1	x					x

Samtgemeinde Schwarmstedt										
Bothmer	200-1.000	3	7	2	x					x
Grindau	200-1.000	3	9	3	x				x	
Buchholz/Aller	1.000-3.000	3-6	9	3	x				x	
Marklendorf	200-1.000	3	8	3	x				x	
Essel	200-1.000	3	13	3	x				x	
Giltien	200-1.000	3	11	6	x			x		
Nienhagen	200-1.000	3	10	5	x			x		
Norddrebber	200-1.000	3	12	5	x			x		
Suderbruch	200-1.000	3	11	5	x			x		
Hope	200-1.000	3	7	3	x				x	
Lindwedel	1.000-3.000	3-6	20	19	x			x		

Gemeindefreier Bezirk Osterheide										
Oerbke	200-1.000	3	10	4	x			x		1)
Ostenholz	200-1.000	3	5	3	x				x	1)
Ostenholz	200-1.000	3	6	3	x				x	2)

1) nach Bad Fallingbommel

2) nach Walsrode

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-3 (1 von 2)****Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
	[min]	[min]	[min]				A	B	C
Stadt Bad Fallingb. b. d. Elbe									
Dorfmark	8	12	14	17	0	1	x		
Mengeb. b. d. Elbe	12	18	20	0	0	4			x
Vierde	4	6	7	0	3	6			x

Stadt Munster									
Breloh	5	8	9	0	0	3			x
Ilster	5	8	9	9	1	1	x		
Oerrel	8	12	14	0	1	7			x
Trauen	7	11	12	6	0	4		x	

Stadt Schneverdingen									
Ehrhorn	15	23	26	3	0	5		x	
Großenwede	9	14	15	2	2	7		x	
Heber	8	12	14	8	0	1	x		
Insel	6	9	10	6	0	4		x	
Langeloh	9	14	15	3	0	6		x	
Lünzen	8	12	14	2	4	7		x	
Schülern	6	9	10	2	2	6		x	
Wesseloh	11	17	19	4	0	6		x	
Wintermoor	9	14	15	20	0	3	x		
Zahrensen	4	6	7	7	0	6		x	

Stadt Soltau									
Ahlften	3	4	5	0	1	5			x
Dittmern	8	12	14	0	0	3			x
Harber	9	14	15	13	1	6		x	
Hötzingen	14	21	24	0	5	11			x
Meinern	10	15	17	0	0	2			x
Woltem	13	20	22	0	0	2			x
Wolterdingen	7	11	12	19	0	4	x		

Stadt Walsrode									
Altenboitzen	11	17	19	4	1	0	x		
Benzen	7	11	12	3	1	0	x		
Bockhorn	11	17	19	1	0	7			x
Düshorn	7	11	12	6	2	6		x	
Fulde	7	11	12	1	1	0		x	
Groß Eilstorf	12	18	20	6	1	2		x	
Hamwiede	15	23	26	2	2	2		x	
Honerdingen	3	4	5	1	10	2		x	
Hünzingen	9	14	15	3	1	2		x	
Kirchboitzen	10	15	17	7	0	2	x		
Krelingen	14	21	24	5	0	4		x	
Nordkampen	17	26	29	3	0	2		x	
Schneeheide	8	12	14	9	0	0	x		
Stellichte	14	21	24	5	0	1	x		
Vethem	14	21	24	1	0	3			x
Westenholz	14	21	24	0	1	8			x

Gemeinde Bisp. b. d. Elbe									
Behringen	6	9	10	12	0	0	x		
Borstel	3	4	5	5	0	2		x	
Hörpel	10	15	17	1	8	2		x	
Hützel	4	6	7	0	5	4		x	
Steinbeck	7	11	12	5	0	7		x	

gut: ÖV<1,5*MIV

genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-3 (2 von 2)****Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
	[min]	[min]	[min]				A	B	C
Gemeinde Bomlitz									
Benefeld	5	8	9	25	0	0	x		
Bommelsen	9	14	15	1	1	3		x	
Borg	8	12	14	12	0	0	x		
Jarlingen	10	15	17	9	0	0	x		
Kroge	6	9	10	1	1	3		x	
Uetzingen	4	6	7	3	2	8		x	

Gemeinde Neuenkirchen									
Brochdorf	3	4	5	0	2	5			x
Delmsen	2	3	4	5	1	3		x	
Gilmerdingen	3	4	5	4	0	3		x	
Grauen	10	15	17	0	0	4			x
Schwalingen	6	9	10	2	0	5		x	
Sprengel	5	8	9	5	0	1	x		
Tewel	6	9	10	2	0	4		x	

Samtgemeinde Ahlden (GZ Hodenhagen)									
Ahlden (Aller)	5	8	9	7	2	1	x		
Eilte	8	12	14	1	2	4		x	
Eickeloh	5	8	9	6	9	4		x	
Büchten	8	12	14	3	2	6		x	
Grethem	9	14	15	3	1	7		x	
Hademstorf	9	14	15	15	0	3	x		

Samtgemeinde Rethem (Aller)									
Stöcken	3	4	5	4	0	5		x	
Bosse	8	12	14	2	1	1		x	
Groß Häuslingen	4	6	7	1	2	2		x	
Altenwalingen	5	8	9	7	0	0	x		
Bierde	10	15	17	7	0	0	x		
Böhme	8	12	14	7	0	0	x		

Samtgemeinde Schwarmstedt									
Bothmer	5	8	9	3	1	3		x	
Grindau	3	4	5	4	0	5		x	
Buchholz/Aller	5	8	9	7	0	2	x		
Marklendorf	8	12	14	5	1	2		x	
Essel	4	6	7	5	0	8		x	
Giltén	8	12	14	3	2	6		x	
Nienhagen	11	17	19	5	6	0		x	
Norddrebber	4	6	7	8	0	4		x	
Suderbruch	8	12	14	5	3	3		x	
Hope	9	14	15	7	0	2	x		
Lindwedel	12	18	20	22	0	0	x		

Gemeindefreier Bezirk Osterheide									
Oerbke	4	6	7	12	0	0	x		1)
Ostenholz	16	24	27	1	0	4			1)
Ostenholz	16	24	27	0	1	5			2)

1) nach Bad Fallingbommel

2) nach Walsrode

gut: ÖV<1,5*MIV genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-4****Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
				an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			A	B	C	A	B	C
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	9	3	x				x	
Bad Fallingbostel	>3.000	Soltau	6-12	18	18	x			x		
Bad Fallingbostel	>3.000	Walsrode	6-12	20	20	x			x		
Benefeld	1.000-3.000	Walsrode	3-6	13	14	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Soltau	3-6	11	6	x				x	
Bispingen	1.000-3.000	Munster	3-6	9	2	x					x
Bomlitz	1.000-3.000	Soltau	3-6	12	11	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Walsrode	3-6	14	14	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Walsrode	3-6	9	3	x				x	
Dorfmark	>3.000	Soltau	6-12	18	18	x			x		
Dorfmark	>3.000	Walsrode	6-12	18	18	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Walsrode	3-6	20	19	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Walsrode	3-6	19	19	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Soltau	3-6	7	4	x				x	
Neuenkirchen	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	11	6	x				x	
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	8	6	x				x	
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Nienburg	3-6	12	9	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Verden	3-6	9	8	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Soltau	6-12	19	20	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	19	19	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Walsrode	6-12	19	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Soltau	6-12	10	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Munster	6-12	9	4		x				x

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung						
				an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien			
						Kategorie			Kategorie			
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			A	B	C	A	B	C	
Munster	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x				x	
Munster	>3.000	Walsrode	6-12	13	9	x					x	
Munster	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	16	14	x				x		
Munster	>3.000	Winsen	6-12	10	10		x				x	
Munster	>3.000	Uelzen	6-12	10	10		x				x	
Soltau	>3.000	Walsrode	6-12	18	18	x				x		
Soltau	>3.000	Verden	6-12	19	17	x				x		
Soltau	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	25	25	x				x		
Soltau	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x				x		
Soltau	>3.000	Winsen	6-12	25	25	x				x		
Walsrode	>3.000	Langenhagen	6-12	19	19	x				x		
Walsrode	>3.000	Nienburg	6-12	18	18	x				x		
Walsrode	>3.000	Verden	6-12	10	7		x				x	
Walsrode	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	23	22	x				x		

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-5****Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)**

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Ahlden (Aller)	Walsrode	16	24	27	3	1	7		x	
Bad Fallingb.ostel	Soltau	19	29	32	19	1	0	x		
Bad Fallingb.ostel	Walsrode	9	14	15	19	0	2	x		
Benefeld	Walsrode	11	17	19	8	4	2		x	
Bispingen	Soltau	17	26	29	3	3	3		x	
Bispingen	Munster	17	26	29	0	1	8			x
Bomlitz	Soltau	24	36	41	0	0	13			x
Bomlitz	Walsrode	13	20	22	9	3	3		x	
Buchholz/Aller	Walsrode	18	27	31	0	0	5			x
Dorfmark	Soltau	12	18	20	20	0	0	x		
Dorfmark	Walsrode	16	24	27	18	0	0	x		
Hodenhagen	Walsrode	11	17	19	20	0	0	x		
Lindwedel	Walsrode	28	42	48	19	0	0	x		
Neuenkirchen	Soltau	9	14	15	4	1	3		x	
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	26	39	44	0	0	11			x
Rethem (Aller)	Walsrode	17	26	29	3	2	3		x	
Rethem (Aller)	Nienburg	26	39	44	0	2	10			x
Rethem (Aller)	Verden	26	39	44	9	0	0	x		
Schneverdingen	Soltau	18	27	31	19	0	0	x		
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	32	48	54	21	0	0	x		
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	30	45	51	0	0	21			x
Schwarmstedt	Walsrode	22	33	37	20	0	1	x		
Wietzendorf	Soltau	15	23	26	0	0	10			x
Wietzendorf	Munster	23	35	39	0	0	10			x

gut: ÖV<1,5*MIV

genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Munster	Soltau	20	30	34	9	0	0	x		
Munster	Walsrode	36	54	61	0	0	14			x
Munster	Buchholz i.d.N.	54	81	92	1	1	15			x
Munster	Winsen	43	65	73	0	1	9			x
Munster	Uelzen	34	51	58	11	0	0	x		
Soltau	Walsrode	24	36	41	17	1	0	x		
Soltau	Verden	40	60	68	0	3	16			x
Soltau	Rotenburg (W.)	36	54	61	0	0	25			x
Soltau	Buchholz i.d.N.	46	69	78	20	0	0	x		
Soltau	Winsen	44	66	75	0	0	27			x
Walsrode	Langenhagen	36	54	61	19	0	0	x		
Walsrode	Nienburg	43	65	73	0	0	20			x
Walsrode	Verden	21	32	36	0	0	10			x
Walsrode	Rotenburg (W.)	35	53	60	0	0	23			x

gut: ÖV<1,5*MIV

genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			Kategorie			Kategorie		
						A	B	C	A	B	C
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	8	4	x				x	
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Bremen	6-12	21	21	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Celle	6-12	17	17	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Hamburg	6-12	20	20	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Hannover	6-12	18	18	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Celle	3-6	14	6	x				x	
Bispingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	6	x				x	
Bispingen	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	16	6	x				x	
Bomlitz	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	9	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Celle	3-6	12	11	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Hamburg	3-6	11	11	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Hannover	3-6	13	11	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Hannover	3-6	7	3	x				x	
Dorfmark	1.000-3.000	Hannover	3-6	18	18	x			x		
Düshorn	1.000-3.000	Hannover	3-6	10	77	x			x		
Harber	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	6	x				x	
Hodenhagen	1.000-3.000	Celle	3-6	18	18	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	18	18	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hannover	3-6	19	19	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Hannover	3-6	19	19	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Bremen	3-6	6	5		x			x	
Neuenkirchen	1.000-3.000	Celle	3-6	5	5		x			x	
Neuenkirchen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	5	x				x	
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	7	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	12	8	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Celle	6-12	19	19	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Celle	6-12	8	5		x				x
Wietzendorf	>3.000	Hamburg	6-12	8	5		x				x
Wietzendorf	>3.000	Hannover	6-12	9	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Lüneburg	6-12	8	5		x				x
Wolterdingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	18	18	x			x		

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			Kategorie			Kategorie		
						A	B	C	A	B	C
Munster	>3.000	Bremen	6-12	10	10		x			x	
Munster	>3.000	Celle	6-12	9	9		x			x	
Munster	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Munster	>3.000	Hannover	6-12	13	13	x			x		
Munster	>3.000	Lüneburg	6-12	10	10		x			x	
Soltau	>3.000	Bremen	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Celle	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Soltau	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Lüneburg	6-12	24	24	x			x		
Walsrode	>3.000	Bremen	6-12	21	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Celle	6-12	18	18	x			x		
Walsrode	>3.000	Hamburg	6-12	16	16	x			x		
Walsrode	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Walsrode	>3.000	Lüneburg	6-12	20	19	x			x		

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)**

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
		[min]	[min]	[min]				A	B	C
Ahlden (Aller)	Hannover	47	71	80	5	1	4		x	
Bad Fallingb.ostel	Bremen	52	78	88	0	0	25			x
Bad Fallingb.ostel	Celle	44	66	75	0	0	20			x
Bad Fallingb.ostel	Hamburg	60	90	102	0	0	20			x
Bad Fallingb.ostel	Hannover	43	65	73	18	0	0	x		
Bispingen	Celle	56	84	95	0	0	14			x
Bispingen	Hamburg	41	62	70	0	0	12			x
Bispingen	Lüneburg	35	53	60	0	0	15			x
Bomlitz	Bremen	56	84	95	0	0	14			x
Bomlitz	Celle	53	80	90	0	0	16			x
Bomlitz	Hamburg	67	101	114	0	0	14			x
Bomlitz	Hannover	53	80	90	5	1	8		x	
Buchholz/Aller	Hannover	31	47	53	0	1	6			x
Dorfmark	Hannover	44	66	75	18	0	0	x		
Düshorn	Hannover	44	66	75	1	0	9			x
Harber	Hamburg	43	65	73	0	0	14			x
Hodenhagen	Celle	43	65	73	0	0	19			x
Hodenhagen	Hamburg	63	95	107	0	0	19			x
Hodenhagen	Hannover	40	60	68	19	0	0	x		
Lindwedel	Hannover	32	48	54	19	0	0	x		
Neuenkirchen	Bremen	65	98	111	0	0	9			x
Neuenkirchen	Celle	56	84	95	0	0	6			x
Neuenkirchen	Hamburg	63	95	107	1	6	2		x	
Rethem (Aller)	Bremen	48	72	82	6	3	3		x	
Rethem (Aller)	Hannover	51	77	87	0	1	12			x
Schneverdingen	Hamburg	49	74	83	20	0	0	x		
Schwarmstedt	Celle	34	51	58	0	0	19			x
Schwarmstedt	Hannover	35	53	60	19	0	0	x		
Wietzen.ort	Celle	42	63	71	0	0	10			x
Wietzen.ort	Hamburg	58	87	99	0	0	10			x
Wietzen.ort	Hannover	58	87	99	0	0	10			x
Wietzen.ort	Lüneburg	55	83	94	0	0	10			x
Wolterdingen	Hamburg	49	74	83	20	0	0	x		

gut: ÖV<1,5*MIV

genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Verbindungsqualität III (Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
		[min]	[min]	[min]				A	B	C
Munster	Bremen	70	105	119	1	7	8		x	
Munster	Celle	46	69	78	1	8	1		x	
Munster	Hamburg	52	78	88	0	0	17			x
Munster	Hannover	65	98	111	8	2	4		x	
Munster	Lüneburg	42	63	71	6	3	3		x	
So.tau	Bremen	58	87	99	9	0	10		x	
So.tau	Celle	40	60	68	0	0	19			x
So.tau	Hamburg	50	75	85	18	2	0	x		
So.tau	Hannover	52	78	88	7	11	1		x	
So.tau	Lüneburg	49	74	83	0	9	17			x
Walsrode	Bremen	42	63	71	0	0	26			x
Walsrode	Celle	41	62	70	0	0	20			x
Walsrode	Hamburg	63	95	107	0	0	20			x
Walsrode	Hannover	43	65	73	19	0	0	x		
Walsrode	Lüneburg	60	90	102	0	0	20			x

gut: ÖV<1,5*MIV

genügend: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV