Nahverkehrsplan Landkreis Celle
Fortschreibung ab 2023

Kreistagsbeschluss, Celle 28. Juni 2023

Erarbeitet durch:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin
Projektleitung:	Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20)
Mitarbeit:	Dipl.-Ing. Boris Eitel, Dipl.-Geogr. Martin Liebing Dipl.-Geogr. Martin Meier, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring
Ergänzung durch:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG
Ergänzung durch:	KCW GmbH, Bernburger Str. 27, 10963 Berlin

Celle/Berlin, 28. Juni 2023

Beschluss des Kreistages vom 28. Juni 2023

Gliederung

Seite

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

2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV 2

2.1 Raumstrukturelle u. verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung 2

2.1.1 Lage und Raumstruktur 2

2.1.2 Verwaltungs- und zentralörtliche Struktur 3

2.1.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen 4

2.2 Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV 5

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 5

2.2.2 Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV) 6

2.2.3 Anbindung an zentrale Orte, Bedienungsstandard im Stadt- und Regionalverkehr 16

2.2.4 Angebotsqualität 16

2.3 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage 18

2.4 Mängelfeststellung, Ableitung von Handlungs- und Untersuchungsbedarf 19

Seite

Abbildungen 1 bis 16 zu Abschnitt 2 21 - 36

3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage 37

3.1 Strukturdaten 37

3.1.1 Einwohner 37

3.1.2 Schüler und Schulstandorte 40

3.1.3 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Berufspendler 42

3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung 45

3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal split und Mobilität 45

Abbildungen 17 bis 25 zu Abschnitt 3 47 - 55

4 Angebots- und Maßnahmenplan 56

4.1 Verkehrspolitische Zielstellungen der ÖPNV-Gestaltung und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises 56

4.2 Festlegung eines quantitativen Bedienungsstandard im ÖPNV 61

4.2.1 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Regionalverkehr 61

4.2.2 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Stadtverkehr Celle 66

4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung 70

4.2.4 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen 72

4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes 75

4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV 76

4.4.1 Prüfung und Modifizierung von Bedienungsstandards im Regional- und Stadtverkehr sowie im Schülerverkehr 76

4.4.2 Kategorisierung und Zuordnung der Relationen und Netzelemente im Regional- und Stadtverkehr 78

4.4.3 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-System und Gestaltung der Zugangsstellen 81

4.4.4 Planungsmaßnahmen und Prüfaufträge zur Anpassung der Verkehrsangebote 88

4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement 92

		Seite
4.5.1	Qualitätskriterien	92
4.5.2	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	92
4.5.3	Eingesetztes Personal	93
4.5.4	Fahrzeugeinsatz	93
4.5.5	Fahrgastinformation im ÖPNV/ÖPSV	95
4.5.6	Vertrieb und Kundenservice im ÖPNV/ÖSPV	95
4.5.7	Zustand und Ausstattung der Haltestellen im ÖPNV/ÖSPV	96
4.5.8	Störungs- und Beschwerdemanagement, Qualitätsmanagement	96
4.6	Dekarbonisierung des ÖPNV	98
Karten 26 bis 35 zu Abschnitt 4		100 - 109
5	Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing	110
5.1	Organisation und Strategie der Sicherstellung des ÖPNV	110
5.2	Linienbündelung und Genehmigungserteilung	111
5.3	Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	124
5.4	Marketing	126
6	Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung	127
6.1	Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers	127
6.2	Bedarf und Finanzierung	129
6.2.1	Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur	129
6.2.2	Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur	129
7	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV	131
7.1	Aufwands- und Ertragsentwicklung, Tarifsystem	131
7.1.1	Aufwendungen	131
7.1.2	Erlöse, Tarif und Erträge	132
7.2	Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan	134

Tabellen

		Seite
1	Linienübersicht Bahn- und Busverkehr	7
2	Spezifisches Leistungsangebot im Busverkehr	10
3	Bedienungskomponenten der Stadtlinien	14
4	Beförderungsaufkommen im Schüler- und Jedermannverkehr 2009 und 2016	18
5	Anzahl Haltestellenabfahrten vor und nach Betriebsaufnahme nach der Vergabe 2015	19
6	Entwicklung der Einwohnerzahlen 2000 - 2025 (Gesamtwerte)	38
7	Altersgruppenstruktur der Einwohner im Landkreis Celle 2015 bis 2025	38
8	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinden 2015 bis 2025	39
9	Schülerzahlen	41
10	Datenreihen Beschäftigung und Pendler	43
11	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte	63
12	Reisezeitvorgaben Erreichbarkeit Regionalverkehr	63
13	Zusammenfassung wegezeitbezogener Vorgaben für die Schülerbeförderung	71
14	Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten	72
15	Einhaltung der Bedienungsvorgaben nach geltender Kategorisierung im Regionalverkehr	73
16	Bedienungsvorgaben für die Stadtteile in Celle und ihre Verbindung mit dem Stadtzentr.	77
17	Kategorisierung des Hauptnetzes im Regionalverkehr	79
18	Realisierte Verknüpfungen	83
19	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	85
20	Hauptparameter für die barrierefreie Haltestellengestaltung im Landkreis Celle	88
21	Grundformen flexibler/alternativer Bedienung	91
22	Hauptparameter für barrierefreie Fahrzeuge	94
23	Ziele für den barrierefreien Haltestellenausbau	96
24	Bewertung und Ersatzbedarf Fahrzeuge	130
25	Leistungsumfang und Finanzierung der reinen Verkehrsleistung (Daseinsvorsorge) des Vertrages	135

Seite

Karten

1	Einwohnerverteilung	21
2	Zentralörtliche Gliederung	22
3	Liniennetz Regionalverkehr	23
4	Liniennetz Stadtverkehr Celle	24
5	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Schultag	25
6	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Ferientag	26
7	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Samstag	27
8	Angebotshäufigkeit Regionalverkehr Sonn- und Feiertag	28
9	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Schultag	29
10	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Ferientag	30
11	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Samstag	31
12	Angebotshäufigkeit Stadtverkehr Celle Sonntag	32
13	Erschließung Stadtverkehr Celle Ferientag	33
14	Erschließung Stadtverkehr Celle Samstag	34
15	Veränderung der Bedienungshäufigkeiten von Haltestellen Regionalverkehr	35
16	Veränderung der Bedienungshäufigkeiten von Haltestellen Stadt Celle	36
17	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Celle 2011 - 2015	47
18	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Celle 2015 – 2023	48
19	Schulstandortsystem	49
20	Arbeitsplätze und Pendlersalden der Gemeinden 2016	50
21	Kreisinterne Pendlerverflechtungen der Gemeinden 2016	51
22	Veränderung der kreisinternen Pendlerverflechtungen 2016 zu 2012	52
23	Kreisexterne Pendlerverflechtungen der Gemeinden 2016	53
24	Veränderung der kreisexternen Pendlerverflechtungen 2016 zu 2012	54
25	Motorisierungsgrad der Gemeinden 2016	55
26	Anbindungsanalyse zu den Grundzentren am Schultag	100
27	Anbindungsanalyse zu den Grundzentren am Ferientag	101
28	Anbindungsanalyse zu den Mittelzentren am Schultag	102
29	Anbindungsanalyse zu den Mittelzentren am Ferientag	103
30	Anbindungsanalyse zu den Oberzentren am Schultag	104
31	Anbindungsanalyse zu den Oberzentren am Ferientag	105

		Seite
32	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte Regionalverkehr	106
33	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte Stadtverkehr	107
34	Ausbaustand barrierefreie Haltestellen Landkreis Celle	108
35	Ausbaustand barrierefreie Haltestellen Stadt Celle	109

Anlagen

1	Linienverzeichnis
2	Siedlungseinheiten (als Verkehrszellen) mit Einwohnerzahlen
3	Anbindungsanalyse nach Bedienungsstandard
4	Realisierte Verknüpfungen an kategorisierten Verknüpfungspunkten
5	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren 2018/2019
6	Abwägungsdokumentation zur Abfrage der Gemeinden vom 27. Juni 2022
7	Abwägungsdokumentation Beteiligungsverfahren 2023

Abkürzungen und Begriffe

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

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

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

1 Rechtliche Grundlagen, Veranlassung, Zweck und Inhalt des Nahverkehrsplans

Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge in Verantwortung der Länder. Nach der Legaldefinition ist der ÖPNV „ (…) die allgemein zugängliche Beförderung von Personen (…), die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ [1]

Der ÖPNV umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahn und den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Straßenbahnen, Obussen[2] und Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs.[3] Der ÖPNV soll der Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung, der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur, der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. In Ballungsgebieten soll der ÖPNV darüber hinaus als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden und zu dessen Dämpfung beitragen. Für die Aufgabenwahrnehmung der Aufgabenträger des ÖPNV unverändert große Bedeutung hat die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des PBefG. Neben der Übernahme der vergaberechtlichen Regelungen der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße[4] in das nationale Personenbeförderungsrecht, wurden die Vorgaben zur Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV und Ausgestaltungsmöglichkeiten festgelegt.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verbandsräume ist nach § 4 Absatz 1 Ziffer 2 des Nahverkehrsgesetzes des Landes Niedersachsen (NNVG)[5] das Land Niedersachsen. Wahrgenommen wird diese Aufgabe durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).

In die Trägerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte[6] des Landes Niedersachsen fällt nach § 4 Absatz 1 Ziffer 3 NNVG Aufgabenträger der übrige öffentliche Personennahverkehr (üÖPNV)[7] sowie nach § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG) die Schülerbeförderung[8]. Der üÖPNV umfasst im Landkreis Celle hauptsächlich den öffentlichen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (Busse bzw. als Pkw zugelassene Fahrzeuge für den Einsatz in flexiblen Bedienungsformen).

Die zuständigen Aufgabenträger haben gemäß § 6 NNVG jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Bei Veränderungen in den rechtlichen Grundlagen, bei veränderten Planungen des SPNV, zur Berücksichtigung von

---

1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I, S. 2378), zuletzt geändert 16. Dezember 2022 (BGBl I, S. 2052)

2 Omnibusse mit Elektromotor, die ihre Energie durch Oberleitungen erhalten

3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (GBl I, S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl I, S. 822)

4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007. Am 29.03.2017 sind Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission zur VO (EG) 1370/2007 erschienen und zum 24.12.2017 ist die Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 zur VO (EG) 1370/2007 in Kraft getreten.

5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 1 G zur Änderung des NahverkehrsG vom 23. März 2022, Nds. GVBl. S. 188

6 soweit sie nicht zur Region Hannover oder zum Regionalverband Großraum Braunschweig gehören

7 entspricht dem ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes

8 für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler sowie Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder an besonderen Sprachfördermaßnahmen teilnehmen; Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) i. d. F. vom 03.03.1998, zuletzt geändert am 16. Dezember 2021, Nds. GVBl S. 883

Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie bei Veränderungen des Verkehrsbedarfs oder von Finanzierungsinstrumenten ist der NVP nach Bedarf auch vor Ablauf der Fünfjahresfrist anzupassen und fortzuschreiben.

Der NVP enthält nach § 6 Abs. 1 NNVG zwingend folgende Bestandteile:

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

Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen. Weiterhin sind die Kommunen, Verbände und Fahrgastinteressenvertreter, benachbarte Aufgabenträger und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) im Anhörungsverfahren zu beteiligen. Der Nahverkehrsplan ist dem Land vorzulegen. Für den Landkreis Celle wurde erstmals im Jahre 1998 ein NVP aufgestellt. Nach mehreren Fortschreibungen und einer Neuaufstellung im Jahre 2011, wurde er zuletzt im Jahre 2019 an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst.

Der Nahverkehrsplan ist das durch die politischen Gremien legitimierte strategische Planungsinstrument für den Bereich des ÖPNV im Landkreis Celle. Er dient der Umsetzung der in § 2 NNVG vorgegebenen Ziele und Grundsätze für die Gestaltung des ÖPNV unter den landkreisspezifischen Bedingungen. Der Nahverkehrsplan als abstrakt-strategisches Grundsatzpapier, aber auch die auf dessen Grundlage konkret getroffenen vertraglichen Regelungen mit ÖPNV-Unternehmen sollen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG den Charakter von Rahmenvorgaben erhalten. Die unternehmerische Eigenverantwortung ist dabei nicht mehr einzuschränken, als im öffentlichen Interesse notwendig.

2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.1 Raumstrukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung

2.1.1 Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Celle liegt im östlichen Teil des Landes Niedersachsen. Im Norden und Nordwesten grenzt er an den Landkreis Heidekreis, im Nordosten und Osten an die Landkreise Uelzen und Gifhorn sowie im Süden und Südwesten an die Region Hannover.

Zum 31.12.2021 betrug die Einwohnerzahl im Landkreis Celle 179.915 Personen auf einer Fläche von 1.545 km². Als sog. Flächenlandkreis mit einer Bevölkerungsdichte von 116 Einw./km² gehört der Landkreis Celle zu den dünner besiedelten Gebieten Niedersachsens (Landesdurchschnitt 167 Einw./km²) und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesdurchschnitt 233 Einw./km²). Die Dichtewerte im Landkreis Celle sind weitgehend stabil mit einer leicht zunehmenden Tendenz im südlichen Kreisgebiet, einer leicht abnehmenden Tendenz im nördlichen Kreisgebiet.

Die Nachbarlandkreise Uelzen (64 Einw./km²), Heidekreis (75 Einw./km²) und Gifhorn (111 Einw./km²) weisen eine weitgehend noch dünnere Besiedlung auf. Der angrenzende Raum der Region Hannover erreicht mit einer Bevölkerungsdichte deutlich über 500 Einw./km² einen höheren Wert als der Bundesdurchschnitt. Vor diesem Hintergrund

nimmt die Region Hannover auch in Hinblick auf den ÖPNV eine mit dem Landkreis Celle nicht vergleichbare Sonderrolle ein.

Bei der Verteilung der Bevölkerung und der bedeutsamen Wirtschaftsstandorte bestehen zwischen dem Raum Celle und den daran südlich angrenzenden Teilräumen einerseits sowie dem nahezu gesamten übrigen Kreisgebiet mit Ausnahmen etwa wie in Unterlüß andererseits, erhebliche Unterschiede. Dabei treten ganze Landstriche im Bereich der Südheide und insbesondere der Lohheide (militärisches Sperrgebiet) auf, die nahezu unbesiedelt sind (vgl. Karte 1). Ansätze für eine Dispersion der Siedlungsstruktur finden sich dabei im Unterschied zu vergleichbaren Räumen jedoch lediglich im nördlichen Kreisgebiet etwa zwischen Hermannsburg und Bergen sowie südlich und östlich der Stadt Celle (hier in Anpassung an die Moorlandschaft, teilweise aber auch als Ansätze von Zersiedlungstendenzen im Stadt-Umland-Bereich der Kreisstadt).

Das Landschaftsbild ist von ausgedehnten – oftmals wie etwa beim Naturpark Südheide geschlossenen - Waldgebieten, der Aller-Niederung sowie vor allem in den Randbereichen des Kreisgebietes Moorlandschaften. Am West- und am Nordrand des Kreises ist es zudem von ausgedehnten Truppenübungsplätze als militärische Sperrgebiete geprägt.

In Ermangelung industrieller Großstandorte, konzentrieren sich die wichtigen Standorte des produzierenden Gewerbes weitgehend auf die Kreisstadt Celle, den Standort Unterlüß und entsprechende Ansiedlungen in der Gemeinde Wietze. Die Wirtschaftsregion Celle strebt eine sowohl konzentrierte als auch alle Teilgebiete umfassende Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Basis unter anderen durch Ausweisung von insgesamt 23 Gewerbeflächen an geeigneten, vor allem verkehrsgünstig gelegenen Standorten, an. Die Wirtschaftsregion Celle ist damit unter anderem mit der erdölverarbeitenden Industrie, als Rüstungsstandort aber auch als Standort von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ein wichtiger Wirtschaftsstandort in Niedersachsen. Von Bedeutung sind ebenfalls industrienahe Einrichtungen der Ausbildung, wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Faßberg, die Deutsche Managementakademie Niedersachsen in Celle und die Deutsche Bohrmeisterschule in Celle.

2.1.2 Verwaltungs- und zentralörtliche Struktur

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Celle umfasst folgende Einheiten:

20 Gemeinden

- 8 als Einheitsgemeinde fungierende Gemeinden inklusive der großen selbstständigen Stadt Celle
- 12 Gemeinden in 3 Samtgemeinden

sowie

1 Gemeindefreier Bezirk in Trägerschaft der Bundesfinanzverwaltung.

Im Landesraumordnungsprogramm von 2012[9] und im Regionalen Raumordnungsprogramm 2016[10] für den Landkreis Celle sind nach dem Zentrale-Orte-System folgende Zentren festgelegt (vgl. Karte 2):

1 Oberzentrum:	Stadt Celle
Kein Mittelzentrum:	Die Stadt Celle nimmt zusätzlich zur oberzentralen Funktion auch die mittelzentrale Funktion wahr

[9] In der Fassung der letzten Änderung 2017
[10] Vorliegender Entwurfsstand vom Februar 2017

sowie

12 Grundzentren: Stadt Bergen, Gemeinden Südheide (Ortsteil Hermannsburg), Südheide (Ortsteil Unterlüß), Eschede, Faßberg, Hambühren, Lachendorf, Nienhagen, Wathlingen, Wietze, Winsen (Aller), Wienhausen/Eicklingen[11]

Benachbarte Oberzentren sind die Landeshauptstadt Hannover, Hildesheim sowie der Oberzentrenverbund Brauschweig/Salzgitter/Wolfsburg, alle südlich des Landkreises Celle gelegen, und die Stadt Lüneburg im Norden. Die nächstgelegenen Oberzentren in Richtung Norden, Nordwesten und Westen sind Hamburg, Bremen, Oldenburg und Osnabrück. Der Landkreis Celle gehört zur Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg. Besonderer Fokus ist hierbei für den Landkreis Celle im Zusammenschluss von 56 Kommunen und kommunalen Verbänden die Stadt-Land-Kooperation.

Im gesamten südlichen Teil des Kreisgebietes ist eine hohe Dichte und gute Flächenabdeckung infolge der zentralen Orte mit ihren Einzugsbereichen festzustellen. Für den nördlichen Teil des Kreisgebietes gilt dies vor dem Hintergrund der Einwohnerverteilung eingeschränkt ebenfalls. Der mittlere Teil weist infolge der isolierten Lage des Grundzentrums Eschede und den insgesamt sehr große Entfernungen Erreichbarkeitsdefizite auf.

2.1.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die relativ zentrale Lage des Oberzentrums Celle im Kreisgebiet und die hohe Dichte und gute Flächenabdeckung der Grundzentren im südlichen Teil des Kreisgebietes mit Einzugsbereichen geringer Ausdehnung führen dort zu günstigen Erreichbarkeitsvoraussetzungen und ebensolchen Gestaltungsbedingungen für öffentliche Verkehrsangebote.

Im nördlichen Teil des Kreisgebietes sind wesentlich größere Entfernungen zu überwinden, was sich weniger in Problemen bei der Erreichbarkeit der Grundzentren, jedoch spürbar bei der Erreichbarkeit von Kreisstadt und Oberzentrum Celle bzw. über Celle nach Hannover auswirkt. Die Hauptverkehrsrichtungen aus allen Teilen des Kreisgebietes sind Celle und Hannover.

Diesem Problem kann nur mit ausgeprägten schnellen Radialachsenverkehren begegnet werden, was im Bereich der Busbedienung bereits seit März 2008 umgesetzt worden war. An den Achsenverkehren ist der Schienenverkehr nur mit einer einzigen, von Nordost nach Südwest verlaufenden, zwischen Celle und Hannover in zwei Teilachsen aufgespaltenen Strecke beteiligt, was ein erheblicher verkehrsinfrastruktureller Nachteil gegenüber vergleichbaren ländlichen Räumen ist. Immerhin kann die Hauptlast der öffentlichen Verkehrsnachfrage zwischen Celle und Hannover von dieser SPNV-Achse aufgenommen werden. Die einzig verbleibenden SPNV-Zugangsstellen Eschede und Unterlüß sind mithin mit erheblich aufgewerteter Verknüpfungsfunktionalität versehen. Außerhalb des Kreisgebietes werden noch die Bahnhöfe Ehlershausen in der Region Hannover sowie Schwarmstedt im Heidekreis durch Fahrgäste aus dem südlichen und südwestlichen Randgebiet, insbesondere Wathlingen und Flotwedel sowie Wietze genutzt. Der SPNV erfüllt mangels bestehendem umfassendem Netz keine Erschließungsfunktion im Landkreis Celle, sondern kann lediglich eine eingeschränkte Verbindungsfunktion erfüllen. Die auf dem Straßenpersonennahverkehr ruhende Belastung ist folglich stärker ausgeprägt als in vergleichbaren Räumen.

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

In den Bereichen des Naturparks Südheide, der Truppenübungsplätze sowie der Moorlandschaften steht nur ein eingeschränktes, weitmaschiges Straßennetz zur Verfügung.

2.2 Gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

- KBS 110 Hamburg - Uelzen - Celle – Hannover (- Göttingen)
  - schneller Regionalverkehr im Stundentakt
  - Halte im Kreisgebiet sind Unterlüß, Eschede und Celle
  - Die Fahrzeit zwischen Unterlüß und Celle beträgt 16 min, zwischen Eschede und Celle 9 min; zwischen Unterlüß und Hannover 44 min, zwischen Eschede und Hannover 37 min sowie zwischen Celle und Hannover 27 min.
  - Betreiber ist seit 10.12.2005 die metronom Eisenbahngesellschaft mbH.
  - Dazu gibt es auf dieser Strecke noch mehrere IC-Verbindungen (2-stündlich, HVZ stündlich) jedoch nur mit Halt in Celle, die schnelle Verbindungen nach Hamburg (ca. 1:15 h) und Hannover herstellen und darüber hinaus je nach Zug auch z.B. nach Schwerin, Karlsruhe (über Frankfurt a.M.) und Berchtesgaden (über München) verkehren.

- KBS 360 Celle - (Lehrte) - Hannover
  - S-Bahnlinien S 6 (Schnellverbindung mit 37 min Fahrzeit) und S 7 (über Lehrte, mit Umstiegsmöglichkeit von/nach KBS 300, mit 44 min Fahrzeit). In Lehrte außerdem Umstiegsmöglichkeit von/nach Hildesheim/Göttingen, Braunschweig und Wolfsburg.
  - Halt im Kreisgebiet ist nur Celle. Für Fahrgäste von/nach dem Raum Wathlingen ist auch der Bahnhof Ehlershausen in der Region Hannover nutzbar.
  - Betreiber ist die transdev GmbH.
  - Beide Linien verkehren im Stundentakt. Zwischen metronom und S 7 besteht ein Taktversatz von 20/40 min, so dass in der Summe annähernd ein Halbstundentakt entsteht. Zwischen S 6 und S 7 ist der Takt um ca. 30 min versetzt. Zwischen metronom und S 6 ist der Takt lediglich um 6-10 min versetzt, allerdings so, dass hier keine kurzen Umsteigezeiten angeboten werden, da der Metronom in Richtung Uelzen vor der S-Bahn abfährt bzw. nach ihr ankommt.
  - Mit S 6 und S 7 ist eine besonders gute Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt Hannover gewährleistet.

In den südwestlichen Bereichen des Kreisgebiets wird in begrenztem Umfange auch die so genannte Heidebahn mit dem Bahnhof Schwarmstedt als SPNV-Angebot für den Landkreis Celle wirksam.

- KBS 123 und 360.4 Buchholz (Nordh) - Soltau – Mellendorf - Hannover
  - Auf der Heidebahn (KBS 123) besteht etwa stündlich einmal die Möglichkeit zwischen Schwarmstedt und Hannover zu fahren, was für Fahrgäste von/nach dem Raum Wietze nutzbar ist. Die Fahrzeit beträgt etwa 35 min.
  - Zwischen Bennemühlen und Hannover wird auf der S 4 ein 30-min-Takt mit einer Fahrzeit von 26 min zwischen Bennemühlen und Hannover angeboten. Eine Umstiegsmöglichkeit zwischen S-Bahn und Regionalverkehr ergibt sich in Mellendorf, da die Regionalzüge nicht in Bennemühlen halten.

Die Verbindungsfunktionen des vorhandenen SPNV-Angebotes werden auch unter dem Aspekt der Betriebszeiten (auch am Wochenende) quantitativ und qualitativ sehr gut wahrgenommen. Insbesondere die kurzen und in den

letzten Jahren immer weiter verkürzten Fahrzeiten, moderne Doppelstockfahrzeuge auf der metronom-Strecke sowie eine vergleichsweise hohe Pünktlichkeit haben ebenso wie die Tarifgestaltung (Kombitarif für GVH-Zeitkartennutzer mit 20 % Rabatt im Busverkehr für Celle, Eschede und Unterlüß) zu hoher Akzeptanz beigetragen.

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

2.2.2 Straßenpersonennahverkehr (übriger ÖPNV)

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

Das gegenwärtige Liniennetz der CeBus umfasst insgesamt 38 Linien.

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

Vor dem Hintergrund bestehender Synergieeffekte wurde der teilweise kombinierte Betrieb von Stadt- und Regionallinien technologisch weitergeführt, wobei das Nummernsystem kundenfreundlicher gestaltet wurde. Mehrere Regionallinien mit den Hunderter Liniennummern unterstützen und verdichten zudem den Stadtverkehr in Celle, um unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient und effektiv einzusetzen.

Der ÖPNV wird außerhalb der auf Dauer angelegten Daseinsvorsorge aktuell von 5 Bürgerbusvereinen auf 6 Linien innerhalb der von der LNVG und des Vergaberechts vorgegebenen Rahmenbedingungen ergänzt.

Die Netzstruktur ist zusammengefasst wie folgt zu charakterisieren:

Regionalverkehr

- Starke radiale Ausrichtung auf Kreisstadt und Oberzentrum Celle mit verstärktem Angebot und weitgehend Taktverkehr,
- Verbindung zwischen den radialen Achsen durch aufgewertete Tangentiallinien mit hohem Taktverkehrsanteil und attraktiver Gestaltung der Verknüpfungen,
- Nahräumliche Erschließungsverkehre in engster Ausrichtung auf den nur noch durch Einzelfahrten nach Freistellungsverordnung unterstütztem Schülerverkehr,
- Ergänzende nahräumliche Feinerschließung des ÖPNV außerhalb der Daseinsvorsorge durch Bürgerbus-Angebote
- Über die Linien der CeBus hinaus verkehren auf dem Gebiet des Landkreises nur zwei Regionallinien kreisfremder Unternehmen, die wichtige Verbindungen zu den Bahnhöfen Ehlershausen und Schwarmstedt her-

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

- Die Reduzierung kreisgrenzenübergreifender Verbindungen ist eine insbesondere bei Flächenlandkreisen in den vergangenen Jahren zu beobachtende Tendenz. Neben dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ist dies dem Abstimmungsbedarf zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern geschuldet. Zu beachten ist hier auch die besondere Relevanz des SPNV für die effektive und effiziente kreisgrenzenübergreifende Verbindung. Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis setzen sich deshalb unter Federführung des Landkreises Celle aktiv bei der der LNVG für eine Reaktivierung vorhandener Güterverkehrsstrecken zur SPNV-Nutzung und Schaffung kreisgrenzenübergreifender Verbindungen ein.

Stadtverkehr Celle

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

Tabelle 1 Linienübersicht Bahn- und Busverkehr (Stand: Juni 2023)

Betreiber L-Nr.	Linienverlauf
SPNV-Linien	
RE2 (ME)	Hamburg - Uelzen - Celle – Hannover
RE3 (ME)	Uelzen – Celle – Hannover - Göttingen
S 6 (Transdev)	Celle – Hannover
S 7 (Transdev)	Celle - Lehrte – Hannover
Stadtlinien nach § 42 PBefG	
CeBus 2	Schlossplatz – Groß Hehlen – Hustedt – Wittbeck
CeBus 3	Schlossplatz – Vorwerk – Garßen
CeBus 4	Schlossplatz – Altenhagen - Bostel – Garßen
CeBus 5	Schlossplatz - Altencelle
CeBus 7	Schlossplatz – Schützenhaus – Neues Land
CeBus 9	Schlossplatz – Bahnhof – Jugendherberge - Klein Hehlen – Boye

CeBus 11	Schlossplatz – Neuenhäusen – Windmühlenstraße
CeBus 12	Schlossplatz – Bahnhof – Heeseplatz – Marienwerderallee
CeBus 13	Schlossplatz – Bahnhof – HBG – Wietzenbruch
CeBus 14	Schlossplatz – Blumlage – Braunschweiger Heerstraße
Regionallinien nach § 42 PBefG	
CeBus 100	Celle – Klein Hehlen – Groß Hehlen - Bergen
CeBus 110	Winsen/Aller – Belsen - Bergen
CeBus 120	Altensalzkoth - Sülze – Hassel – Bergen
CeBus 130	Salzmoor – Huxahl – Bollersen – Bergen
CeBus 160	Becklingen – Bleckmar – Nindorf – Bergen
CeBus 200	Celle – Altensalzkoth – Hermannsburg
CeBus 210	Bergen – Hermannsburg
CeBus 220	Faßberg – Müden/Örtze – Hermannsburg
CeBus 230	Baven – Barmbostel – Hermannsburg
CeBus 260	Unterlüß – Hermannsburg
CeBus 261	Faßberg – Unterlüß
CeBus 300	Celle - Altenhagen - Burghorn – Eschede
CeBus 310	Lachendorf - Marwede - Höfer – Eschede
CeBus 400	Celle – Lachendorf
CeBus 460	Eldingen – Gockenholz - Jarnsen – Lachendorf
CeBus 470	Ummern - Hohne - Ahnsbeck – Lachendorf
CeBus 500	Celle - Altencelle – Wienhausen
CeBus 510	Wiedenrode - Langlingen – Wienhausen – Eicklingen
CeBus 600	Celle - Adelheidsdorf - Wathlingen – Eicklingen
CeBus 610	Neuschepelse - Langlingen - Bröckel – Eicklingen
CeBus 700	Celle - Dasselsbruch - Großmoor – Adelheidsdorf
CeBus 800	Celle - Hambühren - Ovelgönne – Wietze
CeBus 810	Wietze - Wieckenberg – Jeversen
CeBus 820	Wietze - Hornbostel - Winsen/Aller
CeBus 900	Celle - Klein Hehlen - Boye - Winsen/Aller
CeBus 910	Winsen/Aller - Oldau – Ovelgönne

CeBus 960	Thören - Meißendorf - Winsen/Aller
Schulbuslinien nach der Freistellungsverordnung (FVO), öffentlich nutzbar	
CeBus 880	Hambühren – Wietze/Thören – Schwarmstedt
Regionalinien kreisfremder Betreiber nach § 42 PBefG	
VNN/VH 650	Schwarmstedt – Jeversen
RegioBus 927	Wathlingen – Ehlershausen
Genehmigte Anrufsammeltaxis[12]	
AST Celle	Stadtgebiet Celle
AST Wietze	Wietze – Hambühren – Celle
Bürgerbusse als Ergänzung des ÖPNV	
BB 201	Südheide/Hermannsdorf – (Barmbostel, Bondorf, Hetendorf/Unterlüß/Weesen)
BB 202	Faßberg – (Müden/Unterlüß/Faßberg/Munster)
BB 301	Eschede/Garßen/Lachendorf – (Habighorst, Höfer, Beedenbostel, Burghorn)
BB 601	Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Wienhausen)
BB 602	Flotwedel (Samtgemeindegebiet – Eicklingen/Lachendorf)
BB 901	Winsen/Aller – (Bannetze, Meißendorf, Thören, Südwinsen, Walle, Wolthausen)

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

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

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

- 0,836 Mio. Zug-km im Eisenbahn-Regional- und S-Bahnverkehr[13],
  davon 0,581 Mio Zug-km RegionalBahn und 0,255 Mio. Zug-km S-Bahn,
- 4.761 Mio. Fahrplan-km im Buslinienverkehr nach § 42 und 43 PBefG sowie FVO-Linie 880 auf Linien der CeBus, einschl. der angebotenen Rufbusleistungen (aber ohne Anruf-Sammeltaxis),

[12] Die LNVG als zuständige Behörde hat die Anrufsammeltaxis als Taxenverkehr gemäß § 47 PBefG genehmigt. Die Genehmigung und die damit verbundene Konzession läuft am 31.03.2025 aus. Als Taxenverkehr nach § 47 PBefG unterfällt dieser nicht der Zuständigkeit des Landkreises Celle als ÖPNV-Aufgabenträger.

[13] Nur auf Streckenabschnitten innerhalb des Kreisgebiets.

- 0,437 Mio. Fahrplan-km der als Ergänzung zum ÖPNV angebotenen Leistungen der mittlerweile 5 Bürgerbusse

Aus diesen Gesamtwerten wurden die in Tabelle 2 dargestellten spezifischen Angebotsumfänge im ÖPNV je Einwohner und Flächeneinheit ermittelt und mit hinsichtlich Einwohnerdichte und Verteilung ähnlich strukturierten ländlichen Räumen vergleichend bewertet.[14]

In einer Gesamtbewertung kann festgestellt werden, dass bezogen auf die Fläche das ÖPNV-Angebot im Landkreis Celle im Durchschnitt vergleichbarer Landkreise liegt, auf der Straße sogar darüber. Unter Einbeziehung des SPNV und bezogen auf das mittels der Einwohnerzahl ermittelten rechnerischen Fahrgastpotenziales liegt es jedoch unterhalb der als Vergleichsgrößen herangezogenen Referenzregionen.

Dies ist letztlich unmittelbar und mittelbar auf ein unter den Vergleichswerten liegendes SPNV-Angebot zurückzuführen. Dieses Angebot ist auf nur eine, im Süden auf zwei Äste aufgeteilte Strecke - allerdings mit dort relativ starkem Angebot – beschränkt, während im Durchschnitt der Vergleichslandkreise überwiegend zwei solche Bahnstrecken in die Bewertung eingehen.

Somit besteht auch beim ÖPNV der sich fortführende Nachteil, dass das Angebot des SPNV im Landkreis Celle kein Netz bildet und damit nur einen geringen Beitrag zur Realisierung der Verbindungsfunktionen und faktisch keinen Beitrag zur Realisierung der Flächenerschließungsfunktionen leistet.

Tabelle 2 Spezifisches Leistungsangebot im Busverkehr

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

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

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

Karte 3 zeigt das Liniennetz des gesamten ÖPNV-Angebotes. Aus einer Auswertung des Liniennetzes lässt sich ableiten, dass

- Netzcharakter und eine Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises gewährleistet sind
- die Bürgerbusse als den ÖPNV ergänzende Feinerschließung außerhalb der Daseinsvorsorge fungieren,
- Netzlücken vorwiegend landschaftsstrukturell und damit verkehrsinfrastrukturell begründet sind.[15]
- sich durch Linienverkehre im Takt oder durch Überlagerung mehrerer Linien Angebotsachsen deutlich abheben, diese sind vorrangig radial auf das Oberzentrum Celle ausgerichtet,
- trotz fehlendem Netzcharakter des SPNV die Hauptachse der Verkehrsnachfrage, insbesondere der Pendlernachfrage, zwischen Celle und Hannover durch den SPNV abgedeckt wird,
- Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus nur im Falle der Verbindung Eschede - Celle (Linie 300) näher zu beleuchten sind; wegen Unerheblichkeit und viel zu langer Fahrzeit der Busse ist dort bestenfalls von einer Angebotsergänzung auszugehen.
- Das die Kreisgrenzen überschreitende Netz ist bedarfsorientiert mit nur fünf Verbindungen und einem Bürgerbus schwach ausgeprägt. Die Reduzierung kreisgrenzenübergreifender Verbindungen ist eine insbesondere bei Flächenlandkreisen in den vergangenen Jahren zu beobachtende Tendenz. Kreisgrenzenübergreifende Verkehre sind aktuell aufgrund zu geringer Bedarfe und des erhöhten Finanzbedarfes nicht beauftragt. Zu beachten ist hier auch die besondere Relevanz des SPNV für die effektive und effiziente kreisgrenzenübergreifende Verbindung. Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis setzen sich deshalb unter Federführung des Landkreises Celle aktiv bei der der LNVG für eine Reaktivierung vorhandener Güterverkehrsstrecken zur SPNV-Nutzung und Schaffung kreisgrenzenübergreifender Verbindungen ein.

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

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

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

[15] Bedarfsorientiert fehlende Tangenten wie Eschede-Bergen/Hermannsburg oder Langlingen-Hohne-Eldingen sind mittelbare Folge einer Unterrepräsentanz des SPNV.

Aus Karte 4 sind folgende Erkenntnisse abzuleiten:

- Das Angebot ist Netz bildend, feingliedrig und erreicht eine gute Gesamtabdeckung der Fläche des Stadtgebietes.
- Auch alle von der Kernstadt entfernt liegenden Ortsteile[16] gut in das Netz eingebunden; ggf. sind fehlende Tangentialverbindungen zwischen den äußeren Stadtbereichen näher zu untersuchen. Frühere Untersuchungen haben keinen hinreichenden Bedarf ergeben.
- Das Netz selbst zeigt keine wesentlichen Erschließungslücken[17].

- Stadtstrukturell bedingt kommt es zu einer starken Überlagerung mehrerer Linien im Bereich des Stadtkerns (Schlossplatz) sowie in einer ganz besonders stark ausgeprägten, in Südwest-Nordost-Richtung verlaufenden Hauptachse:

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

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

  Torplatz – Union - Finanzamt.

  Eine weitere Hauptachse hat sich in Südost-Richtung herausgebildet:

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

In den Karten 5 bis 8 ist die Angebotshäufigkeit im Regionallinienverkehr nach den einzelnen Verkehrstagen Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag/Feiertag kartografisch dargestellt.[18] Dargestellt wird abschnittsweise die richtungsbezogene Fahrtenanzahl je Tagesart im Bahnverkehr und im Regionalbusverkehr.

- Aus den Abbildungen gehen die starken Unterschiede zwischen dem an allen Tagesarten fast gleichen Zugangebot und den nach Tagesarten immer noch sehr, aber vermindert unterschiedlichen Fahrtenangeboten im Buslinienverkehr (üÖPNV) hervor.
- Das Rückgrat des Regionalbusverkehrs bilden die allesamt radial auf das Oberzentrum Celle ausgerichteten Linien mit den Hunderter Liniennummern 100, 200, 400, 500, 600, 700, 800, 900. Diese verkehren überwiegend im 60-min-Takt an allen Schul- und Ferientagen, Linie 200 im 120-min-Takt mit Verdichtung in der HVZ. An Samstagen wird in der Regel ein 120-min-Takt angeboten, an Sonn- und Feiertagen mehrere Fahrten (häufig auch als Rufbus).
- Auf diesen radialen Verkehrsachsen ergeben sich an Schultagen zwischen 15 und 28 Fahrten je Richtung, teilweise auch bis 38 Fahrten je Richtung.

[16] Ausnahme: Osterloh (Grund: Kein Bedarf bzw. Bislang kein artikulierter Bedarf).

[17] näher beleuchtet wird dies an späterer Stelle anhand einer Abbildung der Haltestelleneinzugsbereiche.

[18] Es ist an dieser Stelle auf die tabellarische Korrespondenz mit Anlage 1 „Linienverzeichnis“ hinzuweisen.

- An Ferientagen werden diese radialen Achsen mit 85 bis 90 % der Häufigkeit des Angebotes an Schultagen bedient, was ein sehr guter Wert ist.
- Das Regionallinienangebot wird komplettiert durch die Linien, die durch eine Benummerung mit nicht ganzen Hundertern[19] gekennzeichnet sind. Anders als vor dem Vergabeverfahren 2014 verkehren aber auch diese Linien Montag – Freitag weitgehend im Takt (120-min-Takt). Hauptaufgaben dieser Angebote sind
  - die Realisierung von Zubringerfunktionen zu den Radialverkehren und der tangentialen Verbindungen zwischen den radialen Achsen,
  - die Flächenerschließung zwischen den radialen Achsen und
  - die Gesamtabdeckung des Schülerverkehrs.

  Das Angebot auf diesen Erschließungslinien ist an Schultagen in der Regel infolge der stark erhöhten Nachfrage deutlich ausgeprägter. Auch an Ferientagen fällt es jedoch lediglich auf durchschnittlich etwa50 % ab, um trotzdem noch einen angebotsorientierten ÖPNV zu gewährleisten.
- Im Vergleich zwischen Schultag und Ferientag wird die flächendeckende Erschließung am Ferientag durch das Busliniennetz nicht nur erreicht, die Bedienungshäufigkeit in der Fläche ist auch noch so hoch, dass eine gute Nutzbarkeit des Angebotes gewährleistet ist.
- An Samstagen ist im Regionalbusverkehr die für einen Flächenlandkreis zu diesen Zeiten nicht selbstverständliche flächenhafte Erschließung gewährleistet. Um eine Auswahlmöglichkeit zu gewährleisten, stehen dabei meist zwischen 4 und 6 Fahrtenpaaren zur Verfügung.
- Auch an Sonn- und Feiertagen wird überwiegend ein Grundangebot von 2 bis 3 Fahrtenpaaren angeboten.

In den Karten 9 bis 12 ist die Angebotshäufigkeit im Stadtlinienverkehr Celle nach den einzelnen Verkehrstagen Schultag, Ferientag, Samstag, Sonntag/Feiertag kartografisch dargestellt.[20] Dargestellt wird abschnittsweise die richtungsbezogene Fahrtenanzahl je Tagesart im Stadtlinienverkehr und auf den Regionallinien im Stadtgebiet.

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

[19] z.B. Linie 910 zwischen Winsen und Hambühren. Im Gegensatz zur Linie 900 Winsen - Celle oder 800 Hambühren – Celle.

[20] Es ist an dieser Stelle wieder auf die tabellarische Korrespondenz mit Anlage 1 Linienverzeichnis hinzuweisen.

- Eine Übersichtsdarstellung, einschl. der täglichen Betriebszeiten enthalten Tabelle 3 und Anl. 1:

Tabelle 3 Bedienungskomponenten der Stadtlinien

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

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

- Die bei der Liniennetzstruktur herausgearbeitete, in der Struktur des Straßennetzes begründete starke Überlagerung der Angebote wird bestätigt. Dies betrifft insbesondere die Bereiche
  - zwischen Torplatz, Schlossplatz und Thaerplatz/Union mit ca. 200 Fahrten pro Schul-/ Ferientag und Richtung,
  - zwischen Thaerplatz und Sägemühlenstraße/Jägerstraße mit 120 und weiter bis Finanzamt mit 60 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - zwischen Thaerplatz und Bahnhof mit 70 und weiter dann bis Heese/Fuhrberger Straße mit 60 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - zwischen Torplatz und Stadtfriedhof mit 75 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,
  - östlich entlang der Bahntrasse (Biermannstraße) zwischen Heese/Bahnhof und Petersburgstraße als einzige innerstädtische Tangentiale mit 70 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung,

- an Schultagen weisen die Abschnitte zum HBG und zum Schulzentrum Burgstraße sichtbare stärkere Angebote auf als an Ferientagen.
- Ansonsten werden auf den meisten Abschnitten des Stadtverkehrs, die vorrangig der Erschließung dienen, knapp 30 Fahrten pro Schul-/Ferientag und Richtung angeboten, was einem 30-min-Takt entspricht. An den Wochenenden werden anteilig weniger (gemäß Tabelle 3) Fahrten angeboten.
- Die Verbindungsfunktionen werden innerhalb des Stadtgebiets und zwischen den Ortsteilen im Außenbereich und dem Stadtkern nahezu ohne Einschränkungen gegenüber den geltenden Vorgaben erfüllt. Die wenigen Einschränkungen werden im Abschnitt 4 thematisiert. Gleichfalls wird dort auch die Problematik von fehlenden Tangentialverbindungen einer erneuten Bedarfsklärung unterzogen.

In den Karten 13 und 14 wurde mit Hilfe einer Isochronendarstellung[21] ausgewählt für den Ferientag und den Samstag die Erschließung des Stadtgebietes durch Netz und Haltestellen veranschaulicht. Die dabei gewählten Isochronen wurden mit einem Radius von 400 m stadtverkehrstypisch gewählt, woraus sich bei exakter Einhaltung ein mittlerer Haltestellenabstand von 800 m ergibt. Die Auswertung bringt folgende Ergebnisse:

- Das gesamte Stadtgebiet ist sehr gut erschlossen. Das gilt uneingeschränkt für den gesamten innerstädtischen Bereich. Soweit innerhalb des zulässigen Radius liegende Haltestellen – wie etwa im Bereich der Senioren-Wohnanlage Wehlstraße/Ecke 77er Straße oder bei der ÖPNV-Erschließung des neuen Rathauses- insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen als zu weit empfunden werden, ist eine Anbindung über eine Bushaltestelle in unmittelbarer Standortnähe anzustreben.
- Größere Erschließungsdefizite werden in folgenden Bereichen sichtbar:
  - Wittekop am südlichen Stadtrand, entlang der Bahntrasse
  - Osterloh

  Sofern in diesen Bereichen erhöhte Bedarfe festgestellt würden, wäre eine operative Nachsteuerung erforderlich.
- Geringfügige Erschließungsdefizite werden in folgenden Bereichen sichtbar:
  - Wietzenbruch, Am Flugplatz
  - nördlicher Rand von Boye.

  Sofern in diesen Bereichen erhöhte Bedarfe festgestellt würden, wäre eine operative Nachsteuerung erforderlich.

Angebotsverknüpfung von SPNV und ÖPNV

Anhand der Netzstruktur ist jede Haltestelle, an der mindestens zwei Linien von SPNV und/oder übrigem ÖPNV zusammentreffen, ein potenzieller Verknüpfungspunkt. Der potenzielle Verknüpfungspunkt wird dann zum tatsächlichen, wenn auch eine sinnvolle Umstiegsmöglichkeit besteht.

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

- den Umstiegsmöglichkeiten und der Anschlussgestaltung

  vor allem die

[21] 400 m Luftlinie umgerechnet in Wegstrecke ergibt eine durchschnittliche Zu- und Abgangszeit von 6 min. (6-min-Isochrone).

- Fahrgastfrequentierung

  und die

- erforderliche Ausstattung und bauliche Gestaltung.

Letztere gewinnt insbesondere unter dem Aspekt der gesetzlich verpflichtenden barrierefreien Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur und der bereits vollumfänglich bestehenden Barrierefreiheit der eingesetzten Busse eine sprunghaft zunehmende Bedeutung.

Die Schaffung und bauliche Gestaltung obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis, als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue und vorhandene Haltestellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können. Im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes seit 2011 haben die Kommunen mit Unterstützung des Landkreises erheblich in die Haltestelleninfrastruktur investiert. Die coronabedingt verzögerte Kategorisierung der Haltestellen (Grund: Keine validen Fahrgastzahlen infolge Nutzerrückgangs) wird zeitnah nachgeholt.

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

Die Erschließung des ländlichen Raumes und die Erreichbarkeit zentraler Orte sind wichtige Kriterien für die Bewertung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum im Interesse der Mobilitätssicherung. Erreichbarkeit und Mobilitätssicherung sind wesentliche Merkmale der Attraktivität von Städten, Räumen und einzelnen Standorten und sind Ausdruck von Lebensniveau. Dementsprechend werden in den meisten Nahverkehrsplänen derartige Standards in Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen des Aufgabenträgers mit bindendem oder zumindest empfehlendem Charakter vorgegeben. Dabei werden in differenzierter Weise für Stadtverkehre und für Regionalverkehre derartige Standards in der Regel für Mindesterschließung bzw. Erschließungsgrad, die Erreichbarkeit zentraler Orte bzw. des Stadtzentrums in bestimmter Fahrzeit und mit bestimmter Häufigkeit und ggf. Regelmäßigkeit (Takt) vorgegeben.

Infolge der engen Verknüpfung mit den Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes wird die Auswertung zentral im Abschnitt 4 „Angebots- und Maßnahmenplan“ an den jeweils geeigneten Punkten vorgenommen.

2.2.4 Angebotsqualität

Die Qualität des Beförderungsprozesses wird durch die folgenden Faktoren bestimmt:

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

Hinsichtlich des Punktes Erschließungsgrad ist auf die Ausführungen unter 2.2.3 zu verweisen.

Bei den Kriterien Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherheit wurden die Abläufe der Berichterstattung des Betreibers an den Aufgabenträger formalisiert. Auf diesem Wege kann etwaiges Verbesserungspotenzial unmittelbar erkannt und weitergeleitet werden. Über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) wurde zudem die echtzeitdatenbasierte Fahrgastinformation in Verknüpfung mit den gängigen Mobilitätsapps aufgewertet. Im Stadtgebiet hat die Ausstattung von Kreuzungen mit LSA-Ansteuerung zu einer ÖPNV-Bevorrechtigung geführt. Das System stößt gleichwohl zu Stoßzeiten infolge des dann zähfließenden Verkehrs an Grenzen.

Bei grundsätzlich auskömmlichen Platzangebot konnten die Reisezeiten bei gleichzeitigem Anstieg der Taktverbindungen auf den Hauptrelationen infolge der Angebotsstruktur und der Achsenverbindungen positiv gestaltet werden. Auch abseits der Hauptrelationen konnte das Angebot deutlich verbessert werden. Verkehrsgeographische und strukturelle Grenzen (Entfernungen, Straßennetz, dünne Besiedlung) begrenzten eine weitere Ausweitung bei Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und der zur Verfügung gestellten Mittel erheblich.

Ein Fokus der Angebotsausweitung lag auf Verbesserungen außerhalb der Schultage und an Samstagen.

Die eingesetzten 108 eingesetzten Fahrzeuge[22] entsprechen hinsichtlich der Barrierefreiheit . den Vorgaben der durchgeführten Ausschreibung oder übertreffen diese sogar. Gleiches gilt für Fahrzeugalter und Schadstoffklasse.

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

- Fahrplanaushänge und weitere Informationen an der Haltestelle.
  Zukünftig sollte die Orientierung – insbesondere für ortsunkundige Fahrgäste –über eine klare Benennung der Haltestellen und die Angabe der dort verkehrenden Linien – erleichtert werden. Positiv hervorzuheben ist die Vollständigkeit und mit Ausnahme von nicht dem Unternehmen anzulastenden Schäden durch Vandalismus gute Lesbarkeit der Aushänge. Bei der Gestaltung der Fahrplanaushänge sollte weiter optimiert werden, um für die Fahrgäste ein noch besseres Ergebnis in Punkto Lesbarkeit und Komfort zu bieten. Die Möglichkeiten der Digitalisierung und der Fahrplanauskunft etwa über mobile Endgeräte wird hier weitere Abhilfe schaffen.
  - Fahrplanheft bzw. spezielle Printmedien wie Fahrplan-Flyer.
    Ein Fahrplanheft gibt es gegenwärtig nicht. Fahrplanbuchseiten können jedoch online heruntergeladen werden, zugesandt werden und im Abo bezogen werden.
    Positiv zu bewerten ist die Herausgabe eines Flyers mit den Liniennetzen von Stadt- und Regionalverkehr, der eine gute Übersicht bietet, jedoch keine Informationen zu Fahrplänen und Tarifen beinhaltet. Die Möglichkeiten der Digitalisierung und der Fahrplanauskunft etwa über mobile Endgeräte wird hier weitere Abhilfe schaffen.
  - Elektronische Fahrplanauskunft
    Auf den Internetseiten der CeBus können alle Fahrpläne und aktuelle Informationen eingesehen und heruntergeladen werden, auch die Schülerlinien (die es so zwar nicht mehr gibt, aber eine Orientierungshilfe für Schüler und Eltern darstellen). Die Möglichkeit der Verbindungsauswahl bietet die Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen (EFA-System), ebenfalls via Internet, diese allerdings wie-

[22] Stand: Oktober 2022.

derum ohne das Angebot der Schülerlinien. Die Möglichkeiten der Digitalisierung und der Fahrplanauskunft etwa über mobile Endgeräte wird hier weitere Abhilfe schaffen.

- Kundencenter / Mobilitätszentralen o. ä.
  Der derzeitige Standort des CeBus-Betriebshofes in Celle, kann die Funktion eines Kundencenters aufgrund der ungünstigen standörtlichen Lage nicht erfüllen. Grundsätzlich erfüllt aber auch der Standort der Tourist Information Celle im Service- und Infocenter der Stadtwerke Celle am Markt in Celle in Teilen die Funktionen eines Kundencenters.
- Neben dem Vertrieb von Fahrausweisen im Bus über elektronische Fahrausweisdrucker stehen in der Stadt Celle 11 und im übrigen Kreisgebiet weitere 8 Vorverkaufsstelle in den meisten Grundzentren, überwiegend Agenturen, zur Verfügung.

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

2.3 Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage

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

Durch den ÖPNV-Betreiber CeBus GmbH & Co. KG liegen jetzt für das Jahr 2019 vollständige Angaben zu Beförderungsfällen und Fahrausweisverkäufen nach Fahrausweisarten vor. Diese ergeben ein Gesamtaufkommen von 6,33 Mio. Beff./a, mit einem Anteil von 29,9 % für den Jedermannverkehr (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4 Beförderungsaufkommen im Schüler- und Jedermannverkehr 2016 und 2019

Aufkommensart	2016		2019	
	Beff/a	Anteil	Beff/a	Anteil
Schüler	4.144.688	64,5 %	4.440.076	70,1 %
Jedermann	2.284.883	35,5 %	1.897.878	29,9 %
Gesamt	6.429.551	100,0 %	6.337.953	100,0 %
Entwicklung für Gesamt			-91.598 -1,4 %	

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

Es ergibt sich ein Rückgang des Fahrgastaufkommens um -1,4 %, darunter beim Jedermannverkehr um -16,9 %. Beim Schülerverkehr ergibt sich ein leichter Anstieg. Die Jahre 2020 bis 2022 können aufgrund der Coronapandemie nicht zu einem Vergleich herangezogen werden.

2.4 Mängelfeststellung, Ableitung von Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Aus den vorstehenden Punkten der Angebotsanalyse und Bestandsaufnahme wurde eine Gesamtbewertung erstellt. Dabei wurden die wesentlichen als faktische oder wahrscheinliche Mängel zu bewertenden Punkte herangezogen und nachfolgend stichpunktartig aufgelistet:

Gesamtbewertung

- Es ist im Ergebnis der Neuvergabe der ÖPNV-Leistungen ab April 2015 ein quantitativ und qualitativ wesentlich verbessertes Bedienungsniveau erreicht worden.
- Die angebotene Leistung ist von einem zwischenzeitlichen Tiefstand um 30 % erhöht worden, in der Stadt Celle sogar um 39 %. Das Angebot wurde insgesamt vereinheitlicht, angebotsorientiert ausweitend ausgestaltet und zusätzlich in den Verkehrsachsen mit hoher Nachfrageerwartung besonders verstärkt.
- Die Anzahl der Haltestellenabfahrten hat sich nach Tabelle 5 und den Karten 15 und 16 erhöht. Neben der Stadt Celle gab es die stärksten relativen Zuwächse für Langlingen, Unterlüß, Adelheidsdorf und Scharnhorst:
  In der Stadt Celle wurden die Anfahrten in fast allen Stadtteilen gesteigert. Die Hauptursachen lagen in Taktverdichtungen für Altenhagen/Bostel, Westercelle und verbesserter Erschließung z. B. für Altencelle.

Tabelle 5 Anzahl Haltestellenabfahrten vor und nach Betriebsaufnahme

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

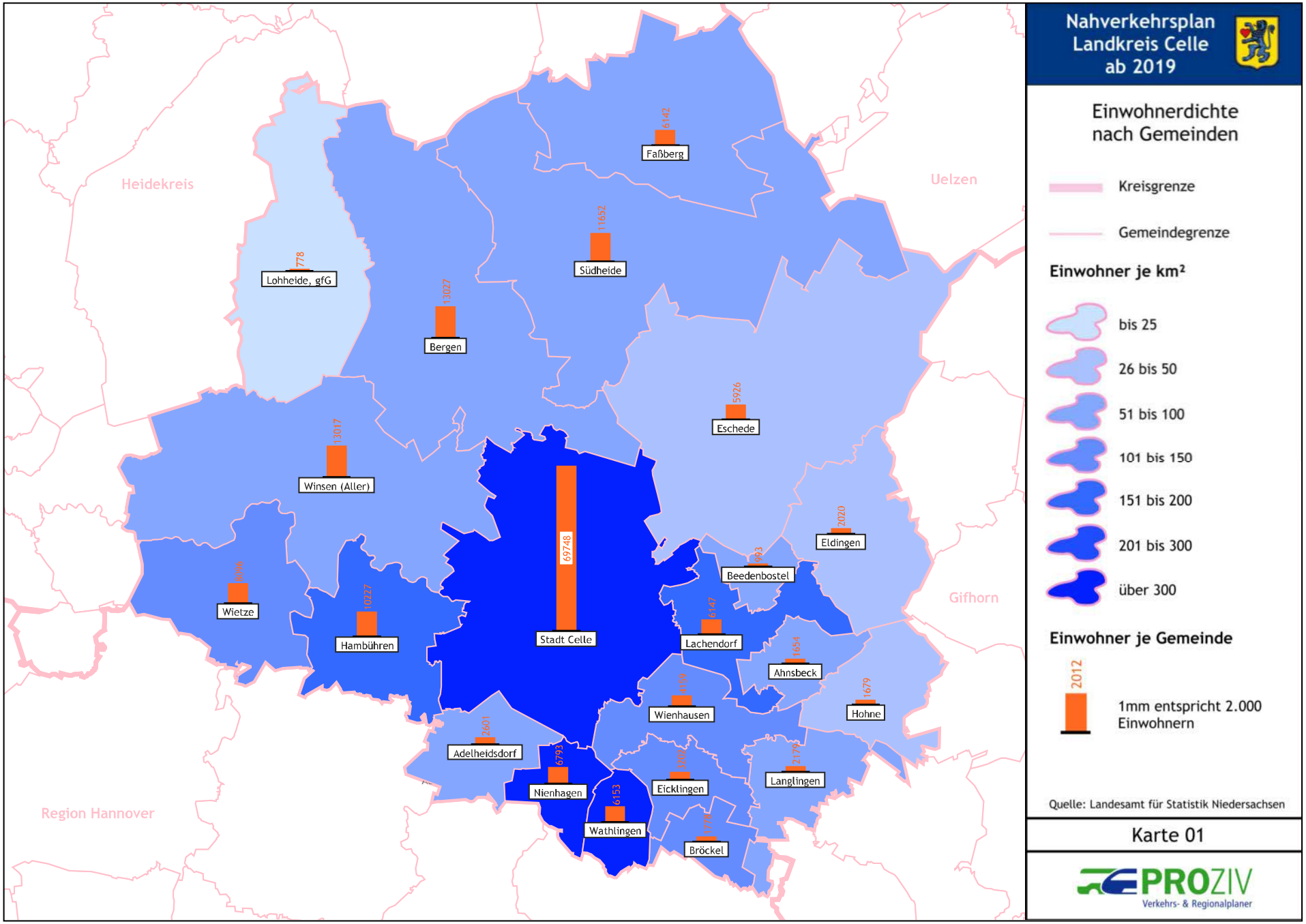
- Der Anteil der Taktverkehre hat sich von 40 % auf 60 % erhöht.
- Reisezeitüberschreitungen im Schülerverkehr sind weitestgehend beseitigt und Elemente einer Schülerverkehrsoptimierung umgesetzt.
- Der eingesetzte Fuhrpark wurde grundsätzlich modernisiert und auf ein gutes Komfortniveau gebracht. Der Fuhrpark ist vollständig barrierefrei und liegt – gemessen an den Möglichkeiten kohlenstoffbasierter Antriebe – in einem Bereich geringer Schadstoffbelastung.
- Mängel treten nur noch als Einzelprobleme auf und sind nicht auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung oder der Organisation der Leistungsdurchführung zurückzuführen.

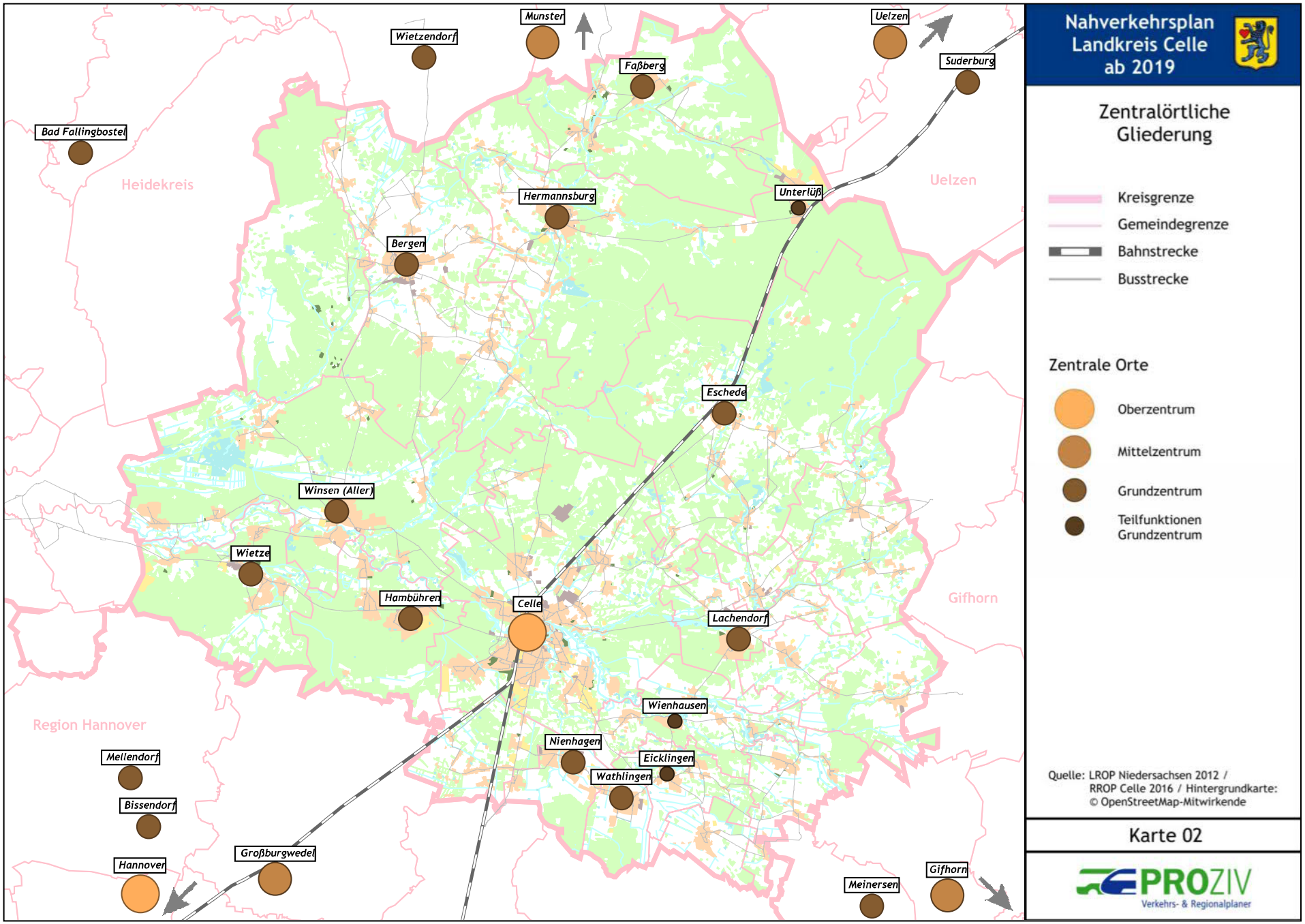
Handlungs- und Untersuchungsbedarf

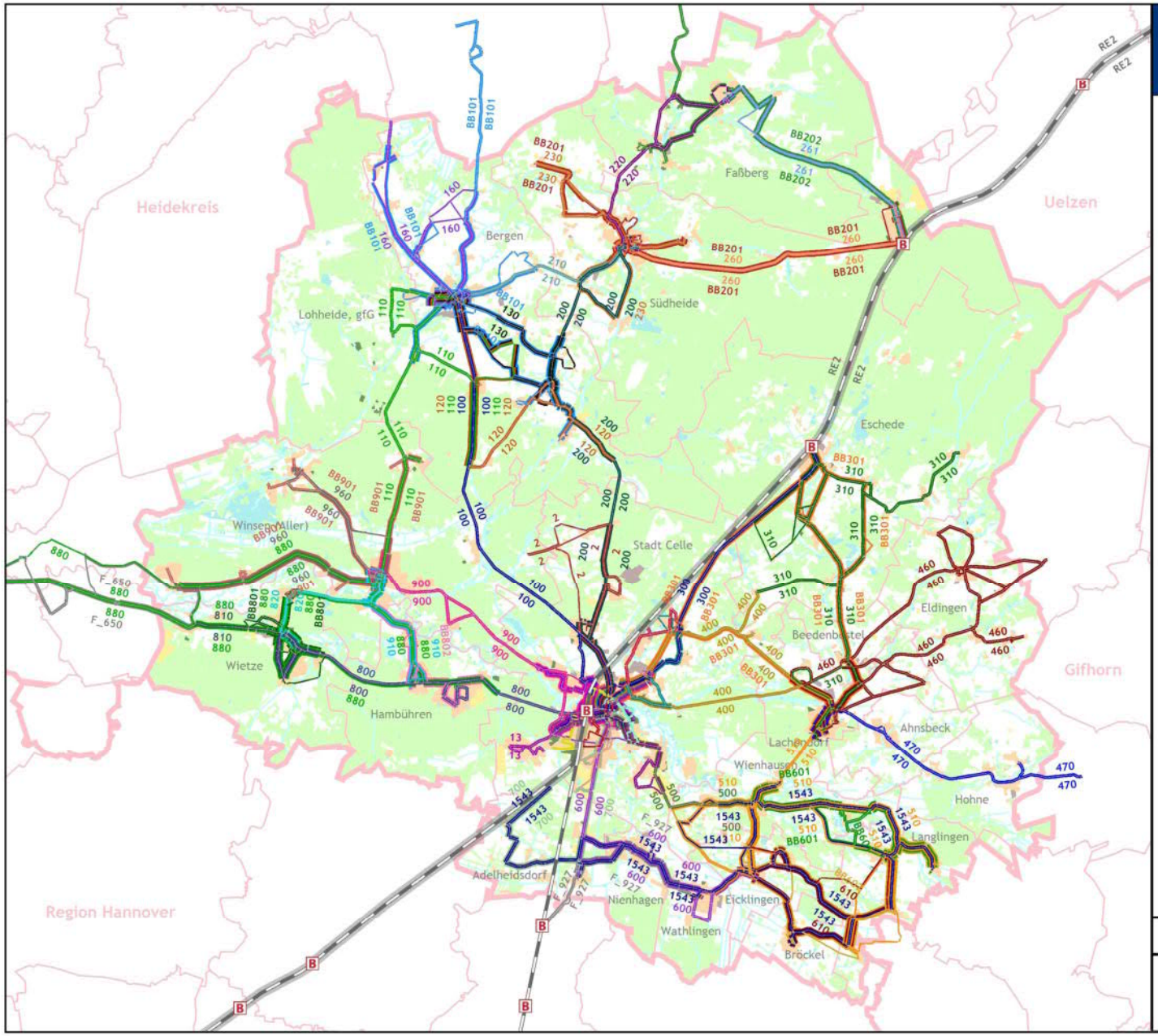
- Grundsätzliche Sicherung der im Ergebnis der Leistungsausschreibung erreichten Angebotsverbesserungen.
- Anforderungsgerechte Prüfung der Kategorisierung des Netzes und Prüfung auf Anpassungsbedarf der Angebote in den verkehrlichen Hauptrelationen, ggf. über den Einsatz von automatischen Zählsystemen. Prüfung der Sachgerechtheit der Erschließungsvorgaben und Beseitigung bzw. Abmilderung noch verbliebener Erschließungsmängel;

- Prüfung sich verändernder Anforderungen für den Schülerverkehr sowie Prüfung einer Integration letzter verbliebener Verkehre nach der Freistellungs-Verordnung in das Gesamtlinienbündel nach § 42 PBefG;
- Prüfung auf Schlussfolgerungen aus der zu erwartenden Nachfrageentwicklung durch mögliche Veränderungen bei den allgemeinen Potenzialen oder die Anspruchsberechtigung im Schülerverkehr sowie das Verkehrsverhalten;
- Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV, Einleitung weiterer notwendiger Maßnahmen zur Schaffung der organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die Aufstellung und Umsetzung eines Ausbauprogramms für Haltestellen;
- Permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Verknüpfungen, unter Nutzung der Möglichkeiten eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL);
- Mängel im Verkehrsfluss durch zu geringe Fahrzeugdurchsatzkapazität am Schlossplatz bzw. Zu- und Abfahrten; zusätzlich verminderte Übersichtlichkeit für den Fahrgast;
- schrittweise weitere Verbesserung der Fahrgastinformation und des Kundenservice.

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


Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Einwohnerdichte
nach Gemeinden
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Einwohner je km²
bis 25
26 bis 50
51 bis 100
101 bis 150
151 bis 200
201 bis 300
über 300
Einwohner je Gemeinde
1mm entspricht 2.000
Einwohnern
Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen
Karte 01
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner
Heidekreis
Uelzen
Gifhorn
Region Hannover
Faßberg
6142
Südheide
11652
Lohheide, gfG
778
Bergen
13027
Eschede
5926
Winsen (Aller)
13017
Eldingen
2020
Beedenbostel
993
Wietze
8046
Hambühren
10227
Stadt Celle
69748
Lachendorf
6147
Ahnsbeck
1654
Wienhausen
1139
Hohne
1679
Adelheidsdorf
2601
Nienhagen
6793
Eicklingen
3803
Langlingen
2179
Wathlingen
6153
Bröckel
1778


Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Zentralörtliche
Gliederung
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Bahnstrecke
Busstrecke
Zentrale Orte
Oberzentrum
Mittelzentrum
Grundzentrum
Teilfunktionen
Grundzentrum
Quelle: LROP Niedersachsen 2012 /
RROP Celle 2016 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Karte 02
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner
Munster
Wietzendorf
Uelzen
Suderburg
Faßberg
Bad Fallingbostel
Heidekreis
Uelzen
Hermannsburg
Unterlüß
Bergen
Eschede
Winsen (Aller)
Wietze
Hambühren
Celle
Gifhorn
Lachendorf
Region Hannover
Wienhausen
Nienhagen
Eicklingen
Wathlingen
Mellendorf
Bissendorf
Großburgwedel
Hannover
Meinersen
Gifhorn



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

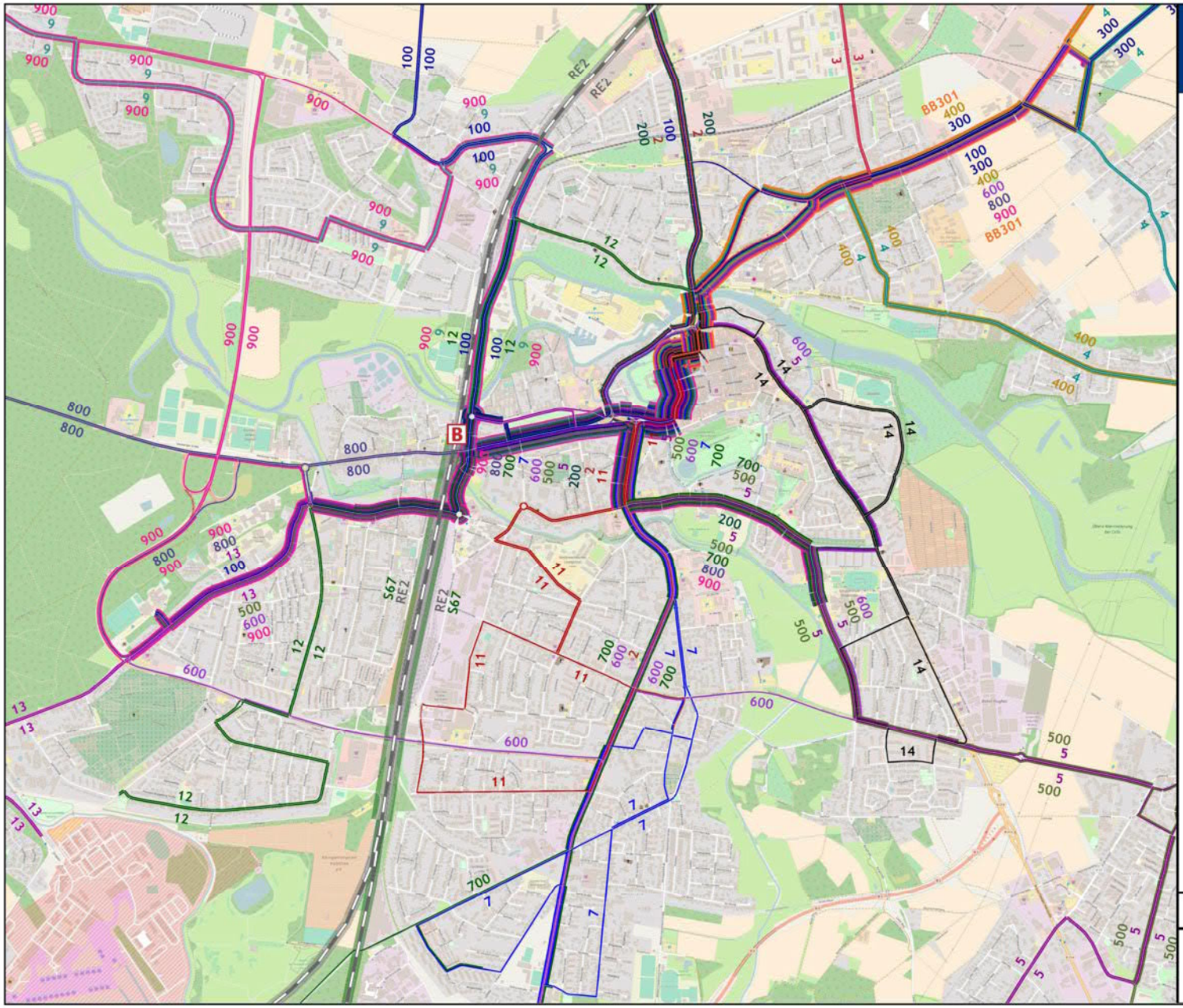
Liniennetz

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

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 03

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

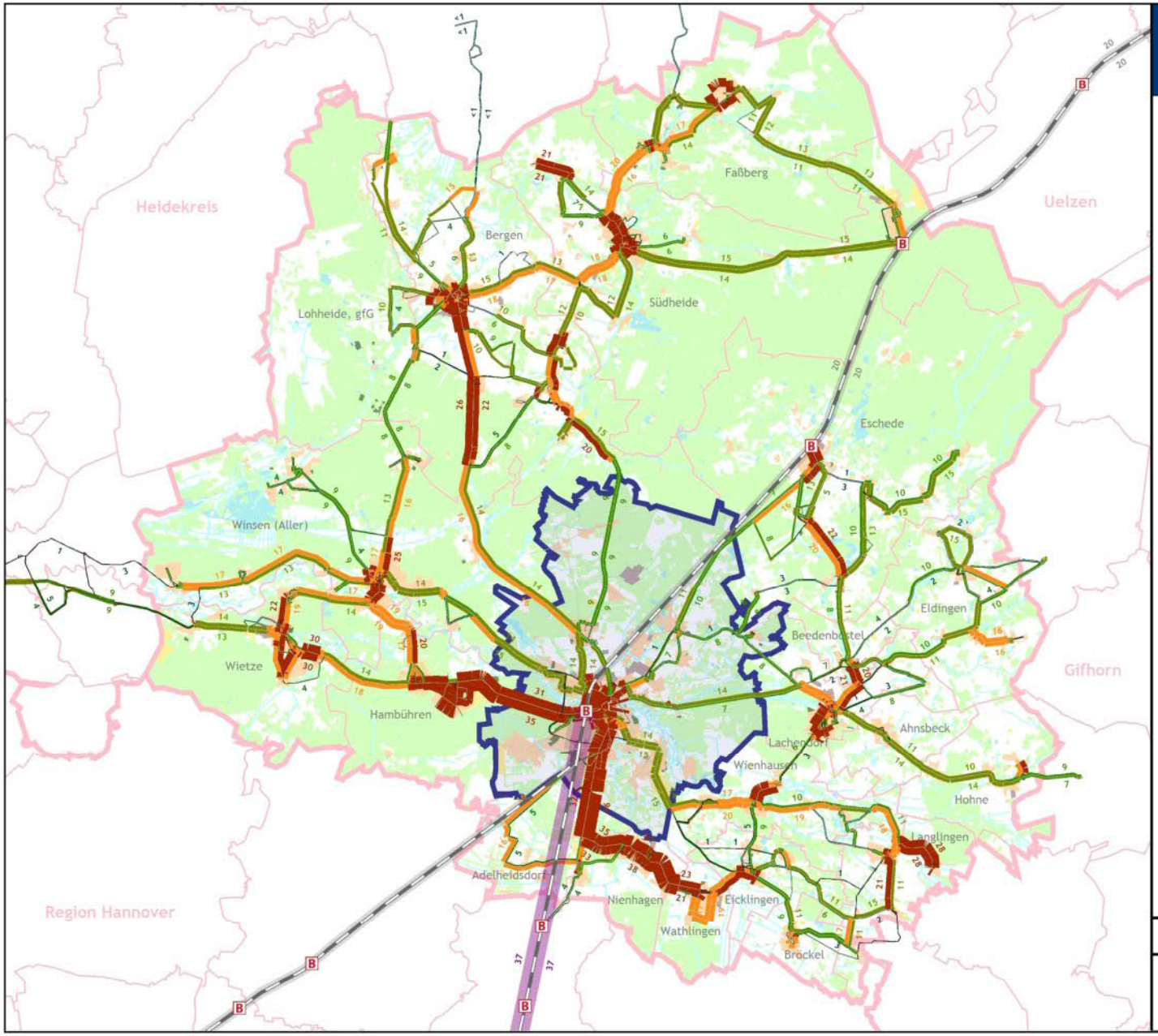
Liniennetz Stadt Celle

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

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 04

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Schultag

Regionalverkehr

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

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

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

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

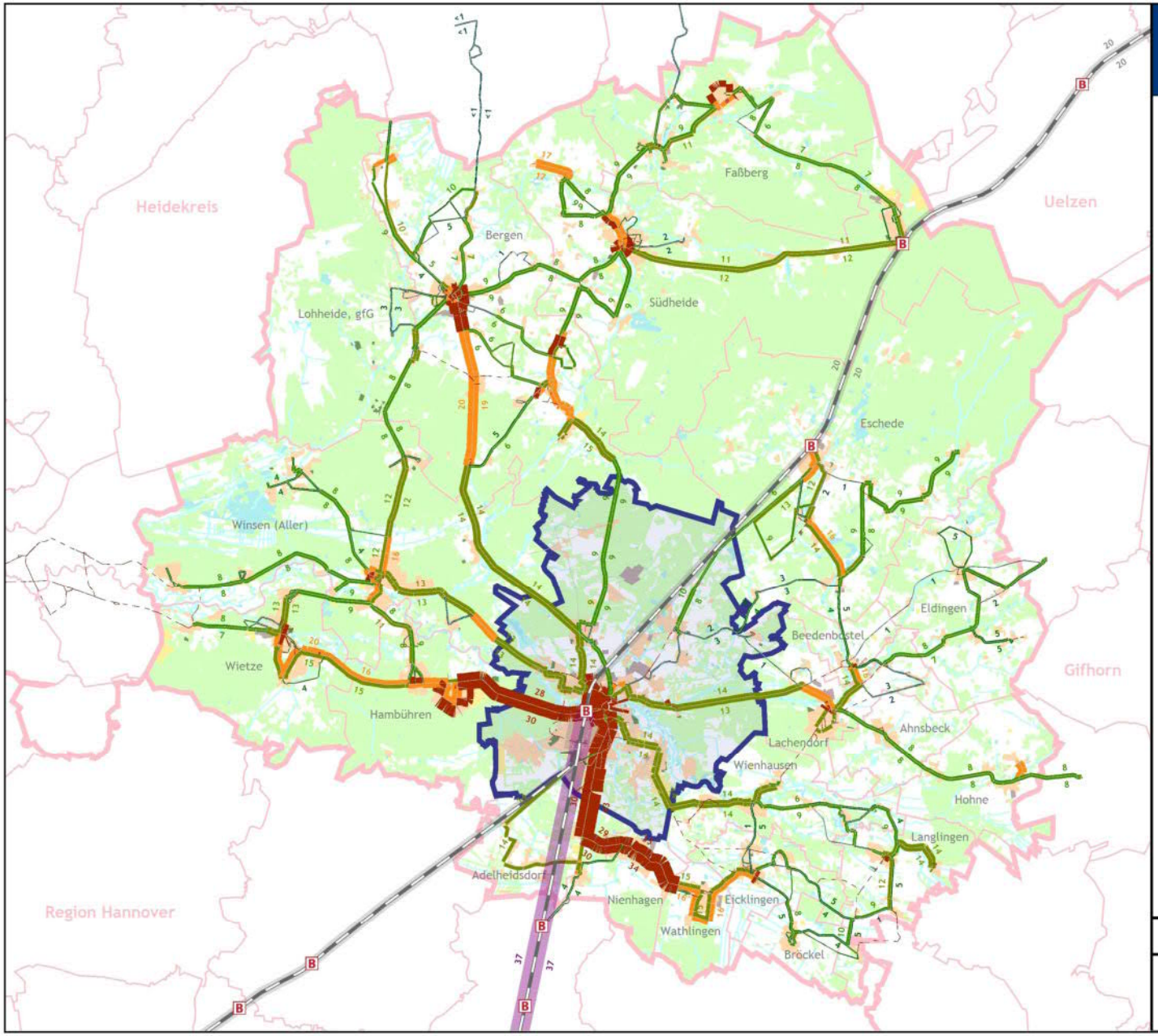
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 05

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Ferientag

Regionalverkehr

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

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

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

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

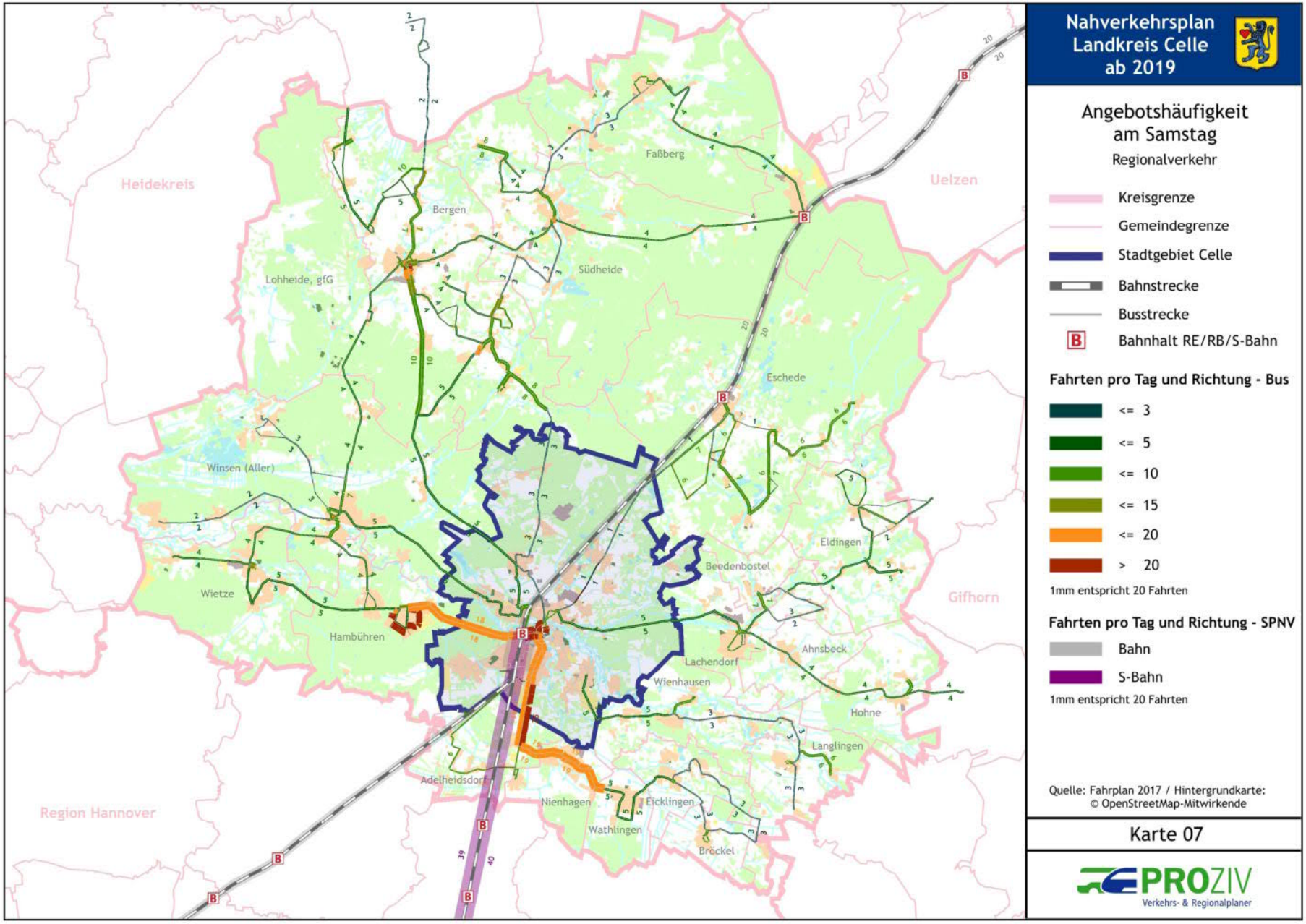
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 06

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Samstag

Regionalverkehr

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

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

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

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

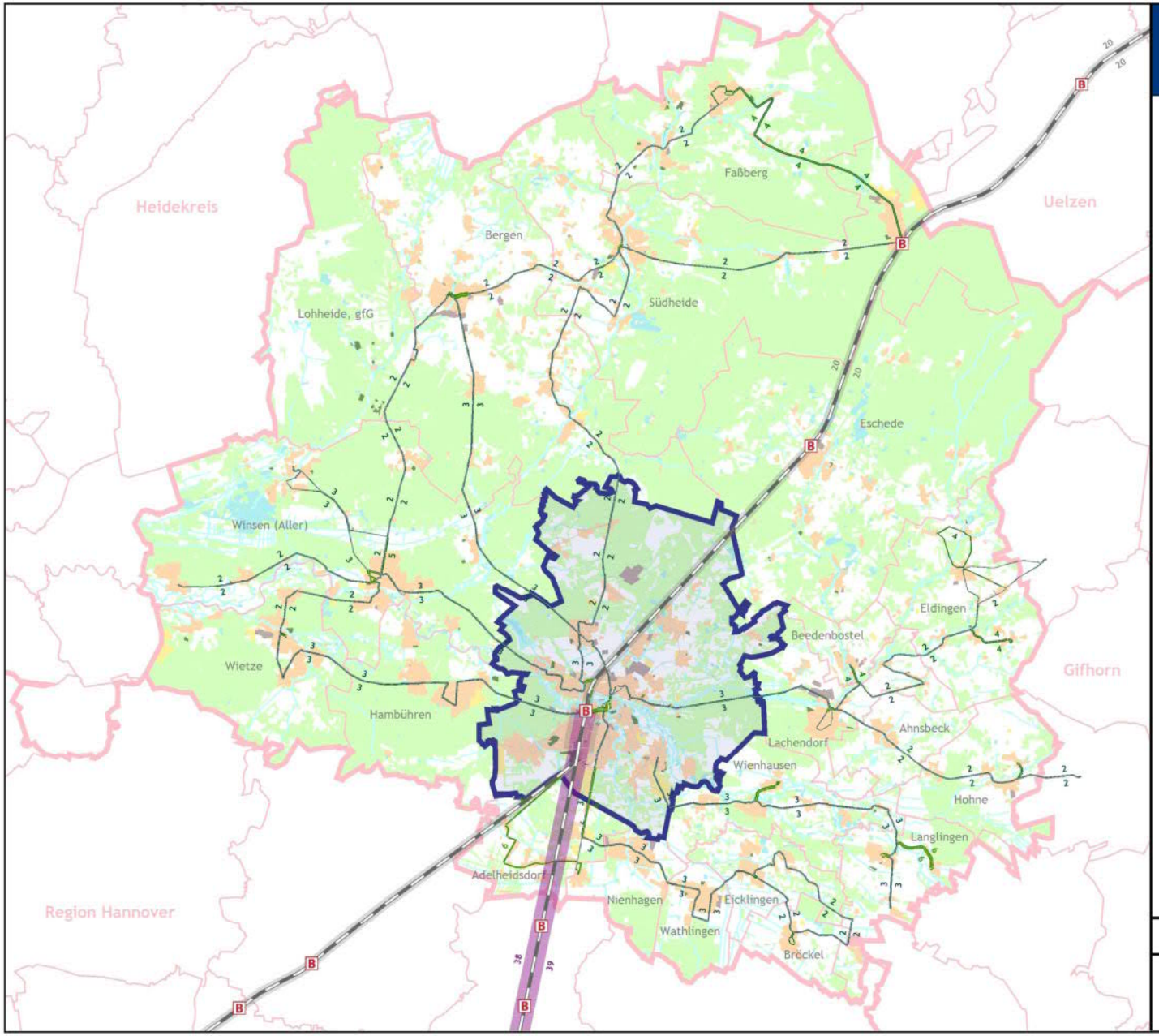
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 07

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit am Sonn- und Feiertag

Regionalverkehr

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

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

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

1mm entspricht 20 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV

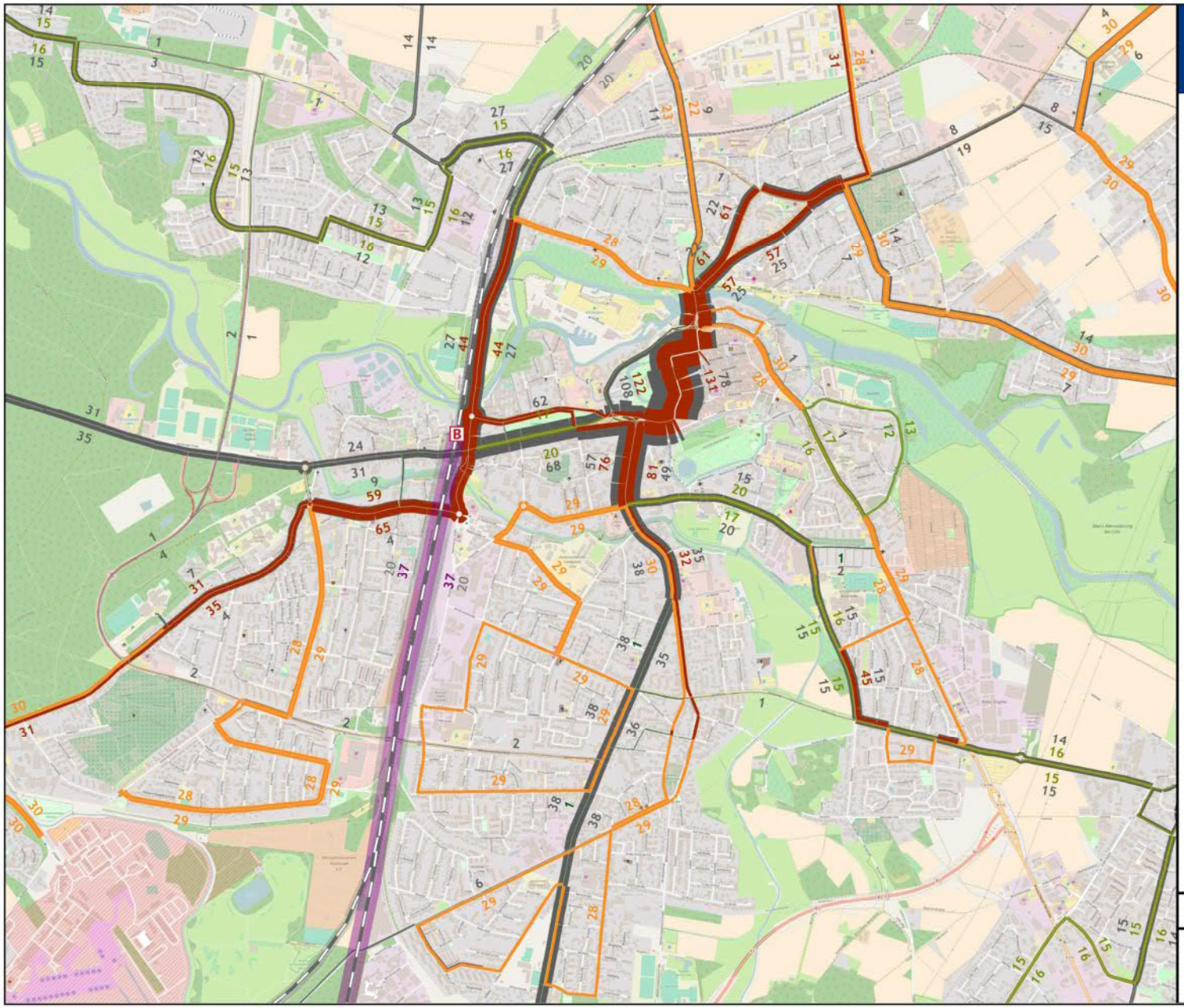
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 08

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Schultag

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

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

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

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

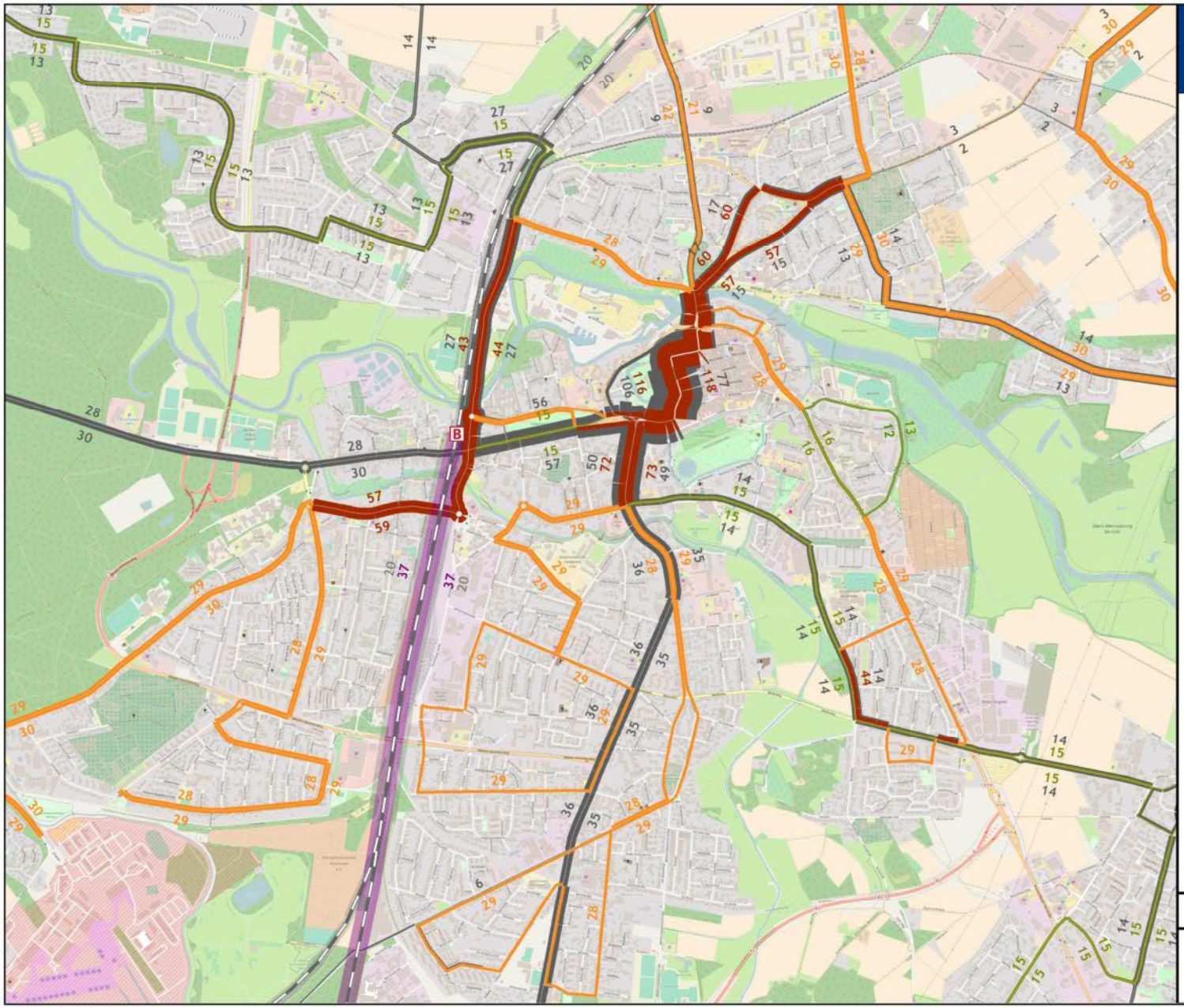
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 09

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Ferientag

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

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

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

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

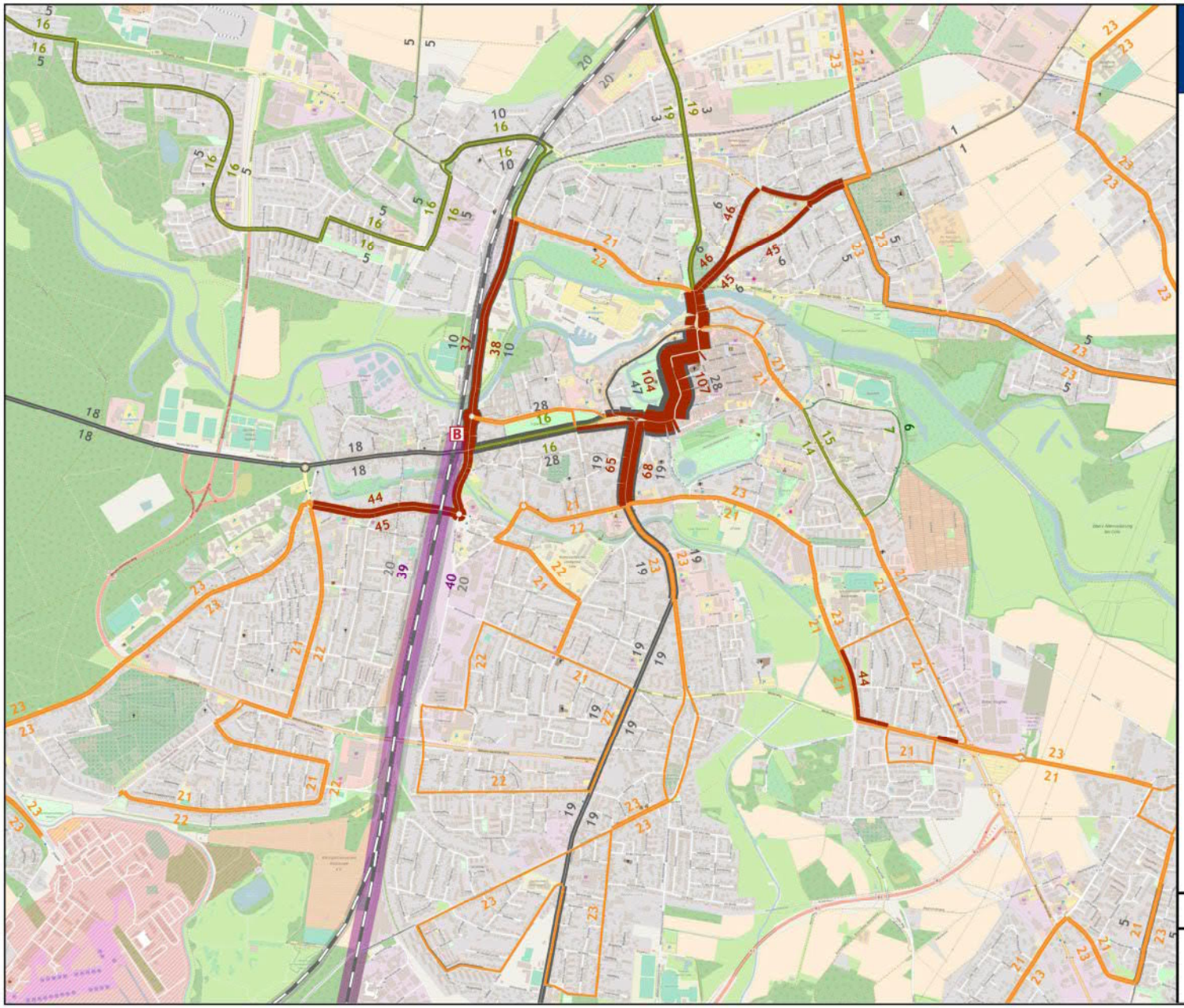
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 10

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Samstag

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

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

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

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

- Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

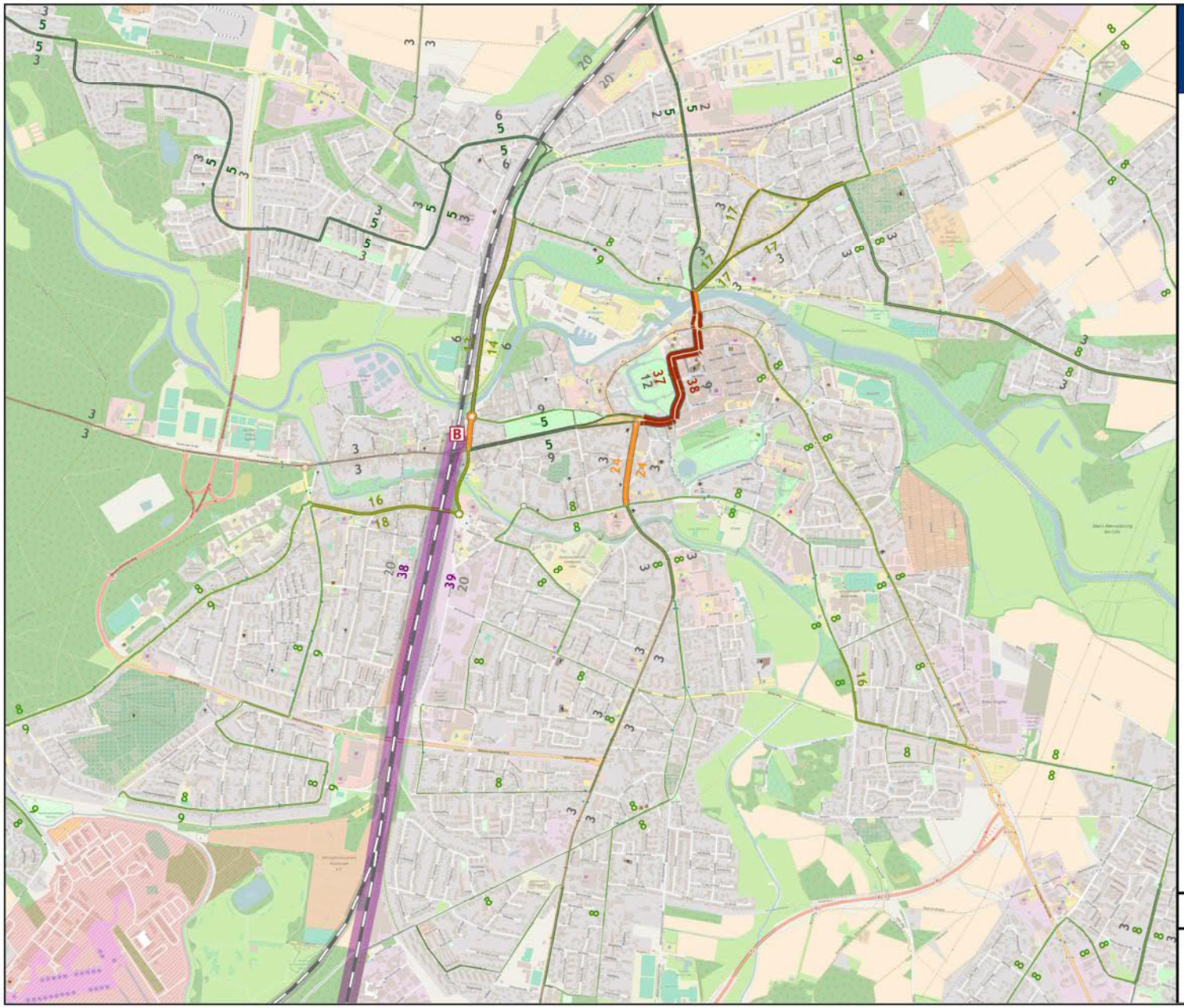
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 11

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr Celle am Sonntag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

B Bahnhalt RE/RB/S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus Celle

<= 6

<= 12

<= 20

<= 30

> 30

1mm entspricht 50 Fahrten

Fahrten pro Tag und Richtung sonstiger Verkehr

Regionalbus

1mm entspricht 40 Fahrten

Bahn

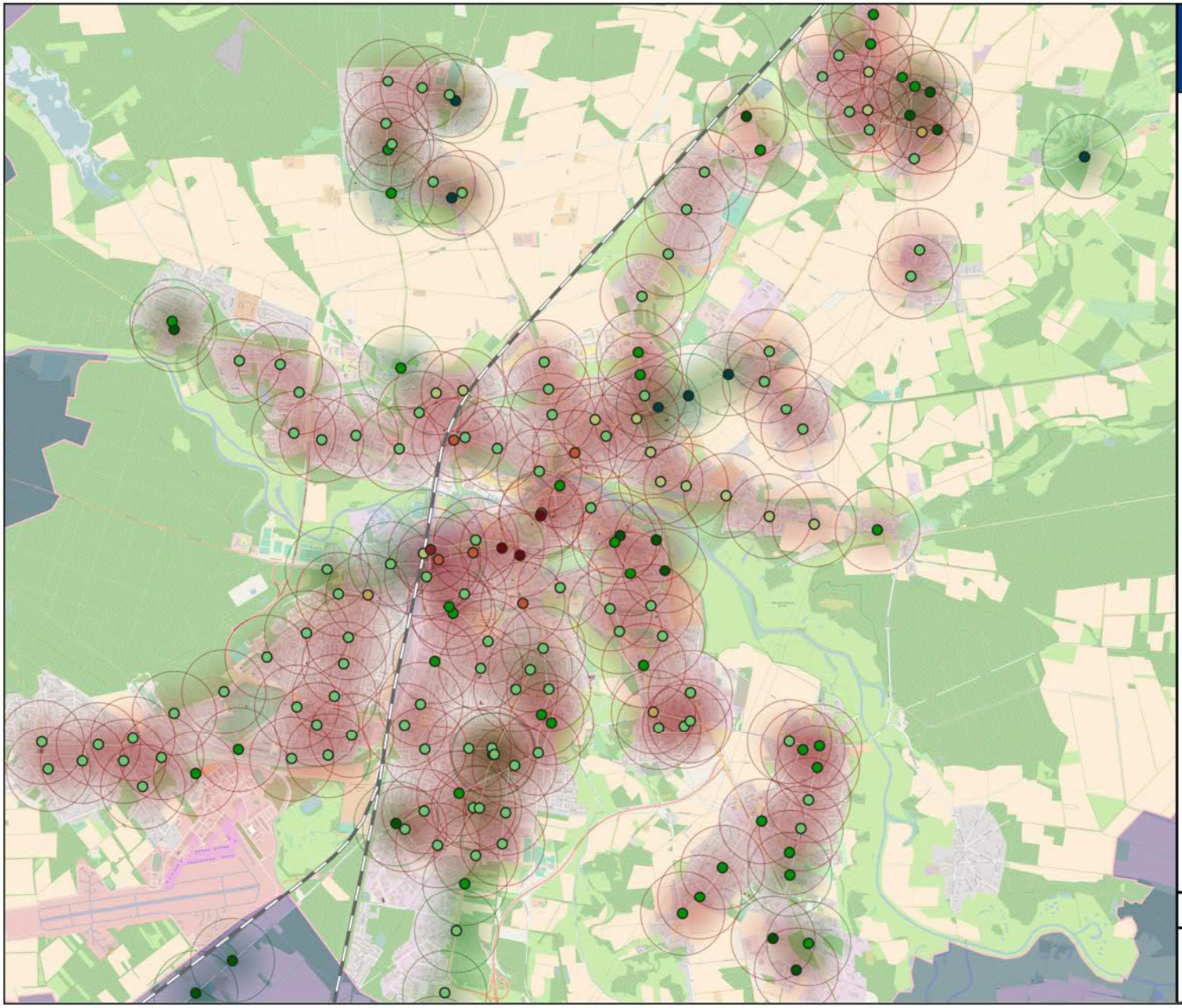
S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 12

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Haltestellenbedienung und Einzugsbereiche Stadt Celle am Ferientag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

Haltestellenabfahrten am Ferientag

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

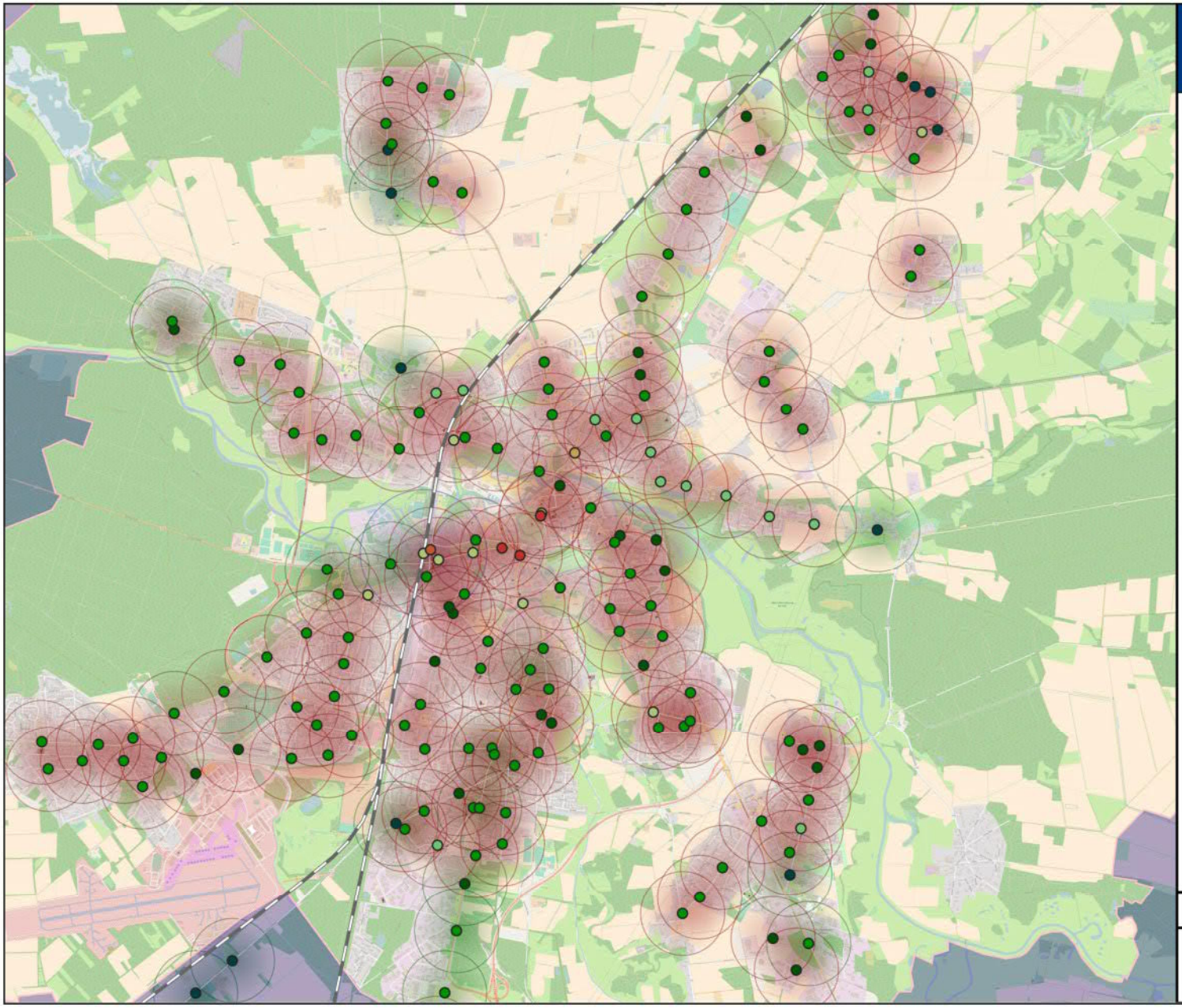
Haltestelleneinzugsbereiche

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

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 13

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Haltestellenbedienung und Einzugsbereiche Stadt Celle am Samstag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

Haltestellenabfahrten am Ferientag

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

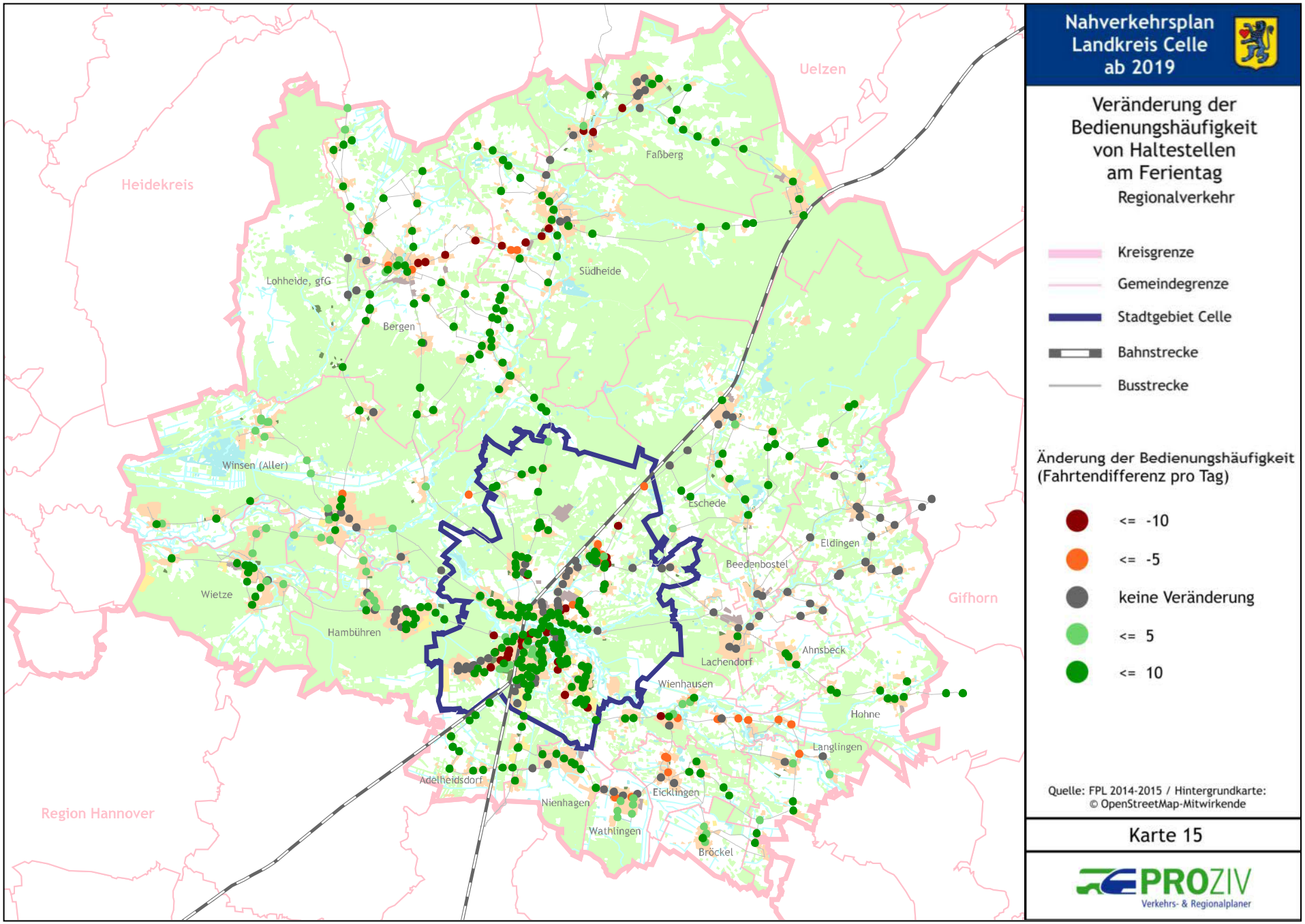
Haltestelleneinzugsbereiche

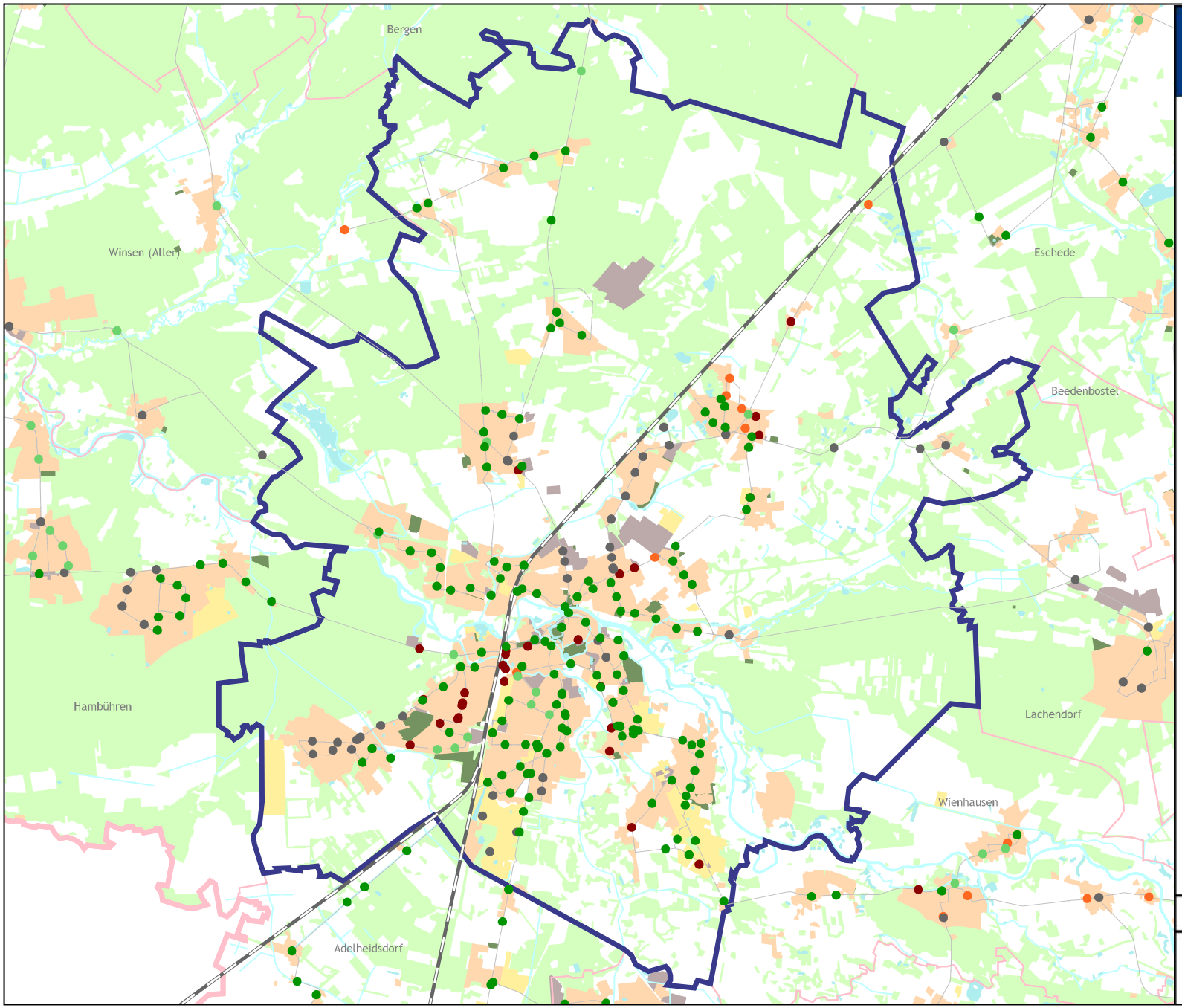
- Bahnhof RE/RB/S-Bahn (600m)
- Stadtbushaltestelle (400m)
- Regionalbushaltestelle (400m)

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 14

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner


Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Veränderung der
Bedienungshäufigkeit
von Haltestellen
am Ferientag
Regionalverkehr
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Stadtgebiet Celle
Bahnstrecke
Busstrecke
Änderung der Bedienungshäufigkeit
(Fahrtendifferenz pro Tag)
<= -10
<= -5
keine Veränderung
<= 5
<= 10
Quelle: FPL 2014-2015 / Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Karte 15
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner
Uelzen
Heidekreis
Gifhorn
Region Hannover
Faßberg
Südheide
Lohheide, gfG
Bergen
Winsen (Aller)
Wietze
Hambühren
Eschede
Eldingen
Beedenbostel
Ahnsbeck
Lachendorf
Wienhausen
Hohne
Langlingen
Adelheidsdorf
Nienhagen
Eicklingen
Wathlingen
Bröckel



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Bedienungshäufigkeit von Haltestellen am Ferientag

Stadtverkehr

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiet Celle
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Änderung der Bedienungshäufigkeit (Fahrtendifferenz pro Tag)

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

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

Karte 16

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

3 Entwicklung von Strukturdaten und ÖPNV-Nachfrage

3.1 Strukturdaten

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

Als Hauptstrukturdaten wurden verwendet:

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

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

3.1.1 Einwohner

Gesamtentwicklung

Die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahl des Landkreises Celle korrespondiert mit der des Landes Niedersachsen insofern, dass seit dem Jahr 2005 eine Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen ist. Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Celle war bis 2004 durch eine leichte Zunahme gekennzeichnet, v. a. Ende der 1980er Jahre stieg die Einwohnerzahl im Landkreis, bedingt durch hohe Wanderungsüberschüsse, stark an. Die hohen Wachstumsraten nahmen seit 1995 deutlich ab und gingen in eine Phase des leichten kontinuierlichen Anstiegs über, bis im Jahre 2004 ein Höchstwert von 182.555 Einwohnern erreicht wurde. Dieser Wert ist in den darauffolgenden Jahren stetig gesunken, bis auf 177.971 Einwohner per 31.12.2015, was einer Abnahme gegenüber 2004 von ca. 2,5 % entspricht. Aktuell ist eine leichte Steigerung zu erkennen – 179.915 Einwohner per 31.12.2021.

Aktuell ist im Gegensatz zu früheren Prognosen nunmehr nicht mit einem weiteren moderaten Rückgang der Einwohnerzahlen zu rechnen, sondern zwischenzeitlich von einem Wiederanstieg auszugehen. Auch der demographische Wandel wird nicht ganz so gravierende Auswirkungen haben, wie bisher angenommen. Dabei wurde das Zwischenjahr 2023 durch den Gutachter extrapoliert. Im Anschluss ist aber damit zu rechnen, dass der Anstieg ausläuft und die Werte stabil bleiben.

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

Den konkreten Werten in den Tabellen 6 und 7 liegt die Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2020 und 2025 des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) aus 2017 zugrunde.

Tabelle 6 Entwicklung der Einwohnerzahlen 2000 - 2025 (Gesamtwerte)

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

Altersstrukturentwicklung

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

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

Tabelle 7 Altersgruppenstruktur der Einwohner im Landkreis Celle 2015 bis 2025

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

Tabelle 7 zeigt das Auseinanderfallen der Entwicklungsreihen bei den dargestellten Altersgruppen:

- Die Anzahl der Personen im Vorschulalter nimmt nicht permanent ab, sondern steigt kurzfristig noch leicht an und stabilisiert sich danach, ebenso deren Anteil an der Gesamtbevölkerung.
- Die Anzahl der Personen im Schulalter nimmt nicht stetig ab, sondern steigt nach einem leichten kurzfristigen Rückgang wieder auf das Ausgangsniveau an, ebenso deren Anteil an der Gesamtbevölkerung; allerdings laufen die Trendlinien bei den Unteraltersgruppen nicht ganz parallel.
- Stark rückläufig entwickeln sich Anzahl und Anteil der Bevölkerung im Erwerbsalter.
- Prägnant ist der Anstieg bei der Personengruppe im Nacherwerbsalter um über 7.000 Personen. Gemessen am prozentualen Bevölkerungsanteil tritt hier die stärkste Strukturverschiebung unter den untersuchten Gruppen um etwa 3,9 Prozentpunkte auf.

Räumliche Differenzierung (vgl. Tabelle 8 und Karte 17 und Karte 18 am Ende des Kapitels 3)

Der Verlauf der Bevölkerungsentwicklung war in den vergangenen Jahren innerhalb des Kreisgebietes sehr unterschiedlich. Dabei ist eine deutliche Differenzierung zwischen bestimmten Bereichen im Umland der Kreisstadt Celle einerseits und dem übrigen Kreisgebiet andererseits festzustellen. So nahm in den letzten Jahren die Bevölkerung in den im Westen an die Kreisstadt angrenzenden Gemeinden Hambühren und Winsen (Aller), aber auch in Wietze zu. Ebenso konnten die südöstlich an Celle angrenzenden Samtgemeinden Lachendorf, Wathlingen und Flotwedel leichte Bevölkerungsgewinne verzeichnen. In allen anderen Gemeinden, insbesondere im Norden des Kreisgebietes und einschließlich der Kreisstadt Celle selbst kam es zu einem Rückgang der Bevölkerung. Deutliche Verluste sind in den peripher im Nordosten des Landkreises gelegenen Gemeinden Unterlüß, Hermannsburg (jetzt Südheide) und Faßberg sowie auch in Eschede aufgetreten.

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

Tabelle 8 Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinden 2015 bis 2025

Verwaltungseinheit	2015	2020	2023	2025
	Pers./Prozent zu 2015			
Bergen, Stadt	13.027	13.004	12.995	12.981
	100 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,4 %
Celle, Stadt	69.748	70.480	71.036	71.212
	100 %	+1,0 %	+1,8 %	+2,1 %
Faßberg	6.142 %	5.926	5.802	5.710
	100 %	-3,5 %	-5,5 %	-7,0 %
Hambühren	10.227	10.381	10.468	10.535
	100 %	+1,5 %	+2,4 %	+3,0 %
Wietze	8.096	8.048	8.029	8.000
	100 %	-0,6 %	-0,8 %	-1,2 %

Winsen (Aller)	13.017	13.351	13.512	13.685
	100 %	+2,6 %	+3,8 %	+5,1 %
Eschede	5.926	5.659	5.480	5.392
	100 %	-4,5 %	-7,5 %	-9,0 %
Südheide	11.652	11.367	11.175	11.082
	100 %	-2,4 %	-4,1 %	-4,9 %
Flotwedel	11.318	11.219	11.168	11.120
	100 %	-0,9 %	-1,3 %	-1,7 %
Lachendorf	12.493	12.575	12.608	12.657
	100 %	+0,7 %	+0,9 %	+1,3 %
Wathlingen	15.547	16.027	16.334	16.507
	100 %	+3,1 %	+5,1 %	+6,2 %
Lohheide	778	737	718	696
	100 %	-5,3 %	-7,7 %	-10,5 %
Landkreis Celle	177.971	178.774	179.325	179.577
	100 %	+0,5 %	+0,8 %	+0,9 %

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

3.1.2 Schüler und Schulstandorte

Derzeit gibt es im Landkreis Celle 64 Schulen, davon

- 38 Grundschulen [GS] mit insgesamt 7. 175 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr: 6.785)
  - 16 in Celle (einschl. Montessori)
  - 1 in Eschede
  - 2 in Faßberg
  - 3 in Flotwedel und die Außenstelle Bröckel der GS Eicklingen/Bröckel)
  - 3 in Lachendorf,
  - 3 in Wathlingen
  - 4 in Bergen
  - 2 in Hambühren
  - 2 in Südheide
  - 1 in Wietze,
  - 1 in Winsen (Aller)

- 8 Oberschulen [ObS], darunter 5 mit gymnasialem Angebot, mit insgesamt 5.039 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr: 4.997)
  - 2 in Celle,
  - 1 in Bergen
  - 1 in Flotwedel
  - 1 in Südheide (Hermannsburg)
  - 1 in Lachendorf
  - 1 in Wathlingen,
  - 1 in Winsen (Aller)

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

- 1 Integrierte Gesamtschule [IGS] in Celle (mit Oberstufe) mit 1.237 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr 1.151)

- 6 Gymnasien [Gym] mit insgesamt 5.747 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr: 5.644)
  - 4 in Celle (Anmerkung: das Hölty Gymnasium wächst in Hambühren zum Westkreisgymnasium auf)
  - 1 in Lachendorf
  - 1 in Südheide (Hermannsburg)

- 5 Förderschulen [FS] mit insgesamt 613 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr: 627)
  - 3 in Celle
  - 1 in Bergen
  - die Sprachheilschule Celle befindet sich aktuell in Hambühren

- 3 Berufsbildende Schulen [BBS] mit insgesamt 4.700 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2022/2023 (Vorjahr: 4.885)

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

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

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

Tabelle 9 Schülerzahlen

Schuljahr	Allgemeinbildende Schulen	Berufsbildende Schulen	Insgesamt
2021/2022	19.204	4.885	24.089
2022/2023	19.811	4.700	24.511
Entwicklung	+3,2 %	-3,8 %	+1,8 %

Quelle: Landkreis Celle, Amt für Bildung, Kultur und ÖPNV 02/2023,
ohne Montessori-Schulen

Die Entwicklung der Zahlen im Planungszeitraum und darüber hinaus ist durch die Gesamtentwicklung der Einwohnerzahlen und insbesondere durch die Entwicklung der Geburtenraten geprägt. Auswirkungen auf das Schulstandortsystem im Sinne von Schulschließungen, Zusammenlegungen von Standorten u. ä. sind in ihrer Gesamtheit bisher noch nicht absehbar. Der Landkreis hat 2019 ein Investitionskonzept für die Schulen in Trägerschaft des Landkreises Celle erstellt und dieses 2022 fortgeschrieben. Ab dem Schuljahr 2023/2024 bestehen für alle Oberschulen im Landkreis Celle Schulbezirke. Seit dem Schuljahr 2020/2021 wächst am Schulstandort Hambühren das neue Westkreisgymnasium (Hölty-Gymnasium) auf.

3.1.3 Erwerbstätigkeit, Arbeitsplätze und Berufspendler

Analyse

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

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

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

Tabelle 10 Datenreihen Beschäftigung und Pendler

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

Karte 20 zeigt die sozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen (Beschäftigte am Wohnort), die Beschäftigten am Arbeitsort und den Pendlersaldo der einzelnen Gemeinden des Landkreises. Dabei hebt sich das Oberzentrum Celle als Arbeitsplatz- und Einpendlerschwerpunkt mit einem Einpendlerüberschuss von etwa 10.900 Personen deutlich heraus, was nicht zuletzt ihrer raumordnerischen Funktion entspricht. Unterlüß als infolge eines industriellen Einzelstandsorts (ehemalige) Gemeinde mit Einpendlerüberschüssen ist in der Gemeinde Südheide aufgegangen, die insgesamt einen Überschuss auspendelnder Personen aufweist.

Alle anderen Gemeinden weisen mehr oder minder starke Auspendlerüberschüsse auf, am stärksten die Gemeinden im westlichen, nordwestlichen und östlichen Umland von Celle. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die gleichen Gemeinden, die auch die günstigste Einwohnerentwicklung hatten und haben werden. Das Prinzip Stadt-Umland-Wanderung und anschließende Auspendlung zum vorherigen Wohn- und Arbeitsort ist also auch im Landkreis Celle nachvollziehbar, am deutlichsten bei der Gemeinde Hambühren.

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

Die Pendlerverflechtungen des Landkreises Celle sind folgendermaßen zu charakterisieren:

(vgl. Karten 21 bis 24)

A. Kreisinterne Pendlerverflechtungen:

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

Neben den dominierenden Pendlerverflechtungen der einzelnen Gemeinden zur Kreisstadt gibt es v. a. im Norden des Kreisgebietes tangentiale Pendlerverflechtungen, insbesondere im Dreieck Südheide – Bergen - Faßberg sowie zwischen Bergen und Lohheide. Dagegen fehlen tangentiale Pendlerverflechtungen von bedeutendem Umfang (dargestellt werden alle Verflechtungen ab 25 Personen) zwischen fast allen anderen Zentralen Orten im tangentialen Ring (Eschede - Hermannsburg, Bergen - Winsen, Eschede - Lachendorf - Wienhausen - Wathlingen usw.). Die festgestellten Netzlücken im Regionalbusverkehr in eben diesen Relationen korrespondieren dort also unmittelbar mit einer geringen Pendlernachfrage. Die Verflechtungen entlang der einzigen SPNV-Achse im nördlichen Teil des Landkreises (Unterlüß – Eschede – Celle) sind weniger intensiv als die Ströme zwischen Bergen, Winsen (Aller) und Wietze zur Kreisstadt Celle, die nur vom übrigen ÖPNV abgedeckt werden können.

Die Darstellung der Veränderung der kreisinternen Pendlerverflechtungen von 2012 bis 2016 zeigt Zunahmen bei fast allen Relationen, insbesondere zwischen Hambühren und Celle, von Wietze nach Celle und zwischen Südheide und Celle. Rückgänge werden nur vereinzelt und in geringem Umfang festgestellt, am stärksten von Bergen nach Celle.

B. Kreisexterne Pendlerverflechtungen (über die Kreisgrenzen pendelnde Personen):

Die kreisexternen Verflechtungen werden überragend dominiert durch in beide Richtungen zwischen der Kreisstadt Celle und der Landeshauptstadt Hannover pendelnde Personen. In der Summe sind es fast 3.300 Personen, wobei etwa zwei Drittel aus Celle nach Hannover auspendeln.

Darüber hinaus sind die Ströme aus den Gemeinden und Samtgemeinden im Süden des Landkreises nach Hannover auffällig. Die von dort (z. B. aus Winsen, Wietze, Hambühren, Lachendorf, Wienhausen) pendelnden Personen nutzen jedoch häufig – etwa über eine P+R-Verbindung – den PKW und/oder SPNV. Dem entsprechend bestehen keine umsteigefreie und damit attraktive ÖPNV-Verbindungen nach Hannover. Vielmehr sind die pendelnden Personen auf einen Umstieg in Celle oder Schwarmstedt angewiesen. Für die pendelnden Personen der Gemeinden im Süden des Landkreises (Adelheidsdorf, Nienhagen und Wathlingen) besteht die Möglichkeit den S-Bahnhof Ehlershausen außerhalb des Landkreises zu nutzen, um nach Hannover zu gelangen.

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

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

Vorausschätzung

Die Arbeitsmarktentwicklung war im Landkreis Celle vergleichsweise positiv ausgerichtet. Der Landkreis Celle unterliegt mit einer mittelständisch geprägten, vielfältigen Struktur weder im Negativen noch im Positiven den Verwerfungen eines Industriestandortes. Folglich wird davon ausgegangen, dass die wirtschaftliche und Arbeitsmarktentwicklung des Landkreises im Zeitraum bis 2025 den moderaten Wachstumskurs fortsetzt. Infolge der Altersstrukturentwicklung und des damit einhergehenden Deckungsmangels an Erwerbstätigen ist jedoch in unterschiedlicher Ausprüfung und auf unterschiedlichen Niveau mit einem in der Gesamtbetrachtung zunehmend abgeschwächten Tempo zu rechnen.

In Bezug auf Pendelverflechtungen ist eine ganz eindeutige Trendaussage möglich:

- Das unverändert bestehende Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten verbunden mit einer erhöhten Flexibiltät von arbeitnehmenden als auch arbeitgebenden Personen die zunehmende Spezialisierung in der Arbeitswelt und die generell geforderte Mobilitätsbereitschaft werden sich als allgemeine Trends der gesellschaftlichen Entwicklung durchsetzen. Dieser allgemeingültige Trend wird nur verstärkt oder abgeschwächt durch die jeweils gerade herrschende konjunkturelle oder regionalspezifische Situation.
- Die Hauptverflechtungen zeigen erhebliche Verstärkungen bei den Stadt-Umland-Verflechtungen der Stadt Celle und den Einpendlungen aus dem Raum Südheide sowie bei den Auspendlungen nach Hannover.
  Bergen und Faßberg orientieren sich zunehmend nach Norden (in Richtung Soltau, Munster, Neumünster). Diese Trends werden sich fortsetzen, wobei auch die Einpendlungen nach Celle aus Hannover wieder zunehmen werden.

3.1.4 Standortentwicklung / Bauleitplanung

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

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

als eher untypisch darstellen.

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

3.2 Entwicklung von Verkehrsverhalten, Fahrgastnachfrage, Modal Split und Mobilität

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

Auf die Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV des Landkreises Celle wirken damit vorrangig folgende Einflüsse:

in positiver Richtung (Nachfrage erhöhend)

- die Altersstruktur der Bevölkerung
  - nur noch geringfügig Nachfrage steigernd, weil Anzahl und Anteil der Senioren mit geringerem Führerscheinbesitz mit den nach 1950 Geborenen bereits stark abgenommen hat

  - dauerhafte Wirkung der Altersstruktur durch generell ÖPNV-affineres Verkehrsverhalten von Senioren, in hohem Alter auch Fahruntauglichkeit

- weiter leicht zunehmende Erwerbstätigkeit und Beschäftigung sowie stabile Schülerzahlen
- der weitere Anstieg des Pendleraufkommens
- die Altersstruktur der Schüler (Primarstufe → Sekundarstufe)
- die zugenommene und weiter zunehmende Attraktivität des ÖPNV, sofern bestimmte in Kapitel 4 erläuterte Maßnahmen umgesetzt werden, weitere Integration der Angebote
- die noch weiter zunehmende Integration innovativer Elemente in die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes und dessen Vermarktung (Flexibilisierung, Fahrgastinformation, kundenfreundlicher Vertrieb)
- weiter verbesserte Vermarktung des Angebots
- verändertes Verkehrsverhalten in Richtung zunehmendes Umweltbewusstsein

in negativer Richtung (Nachfrage reduzierend bzw. -begrenzend)

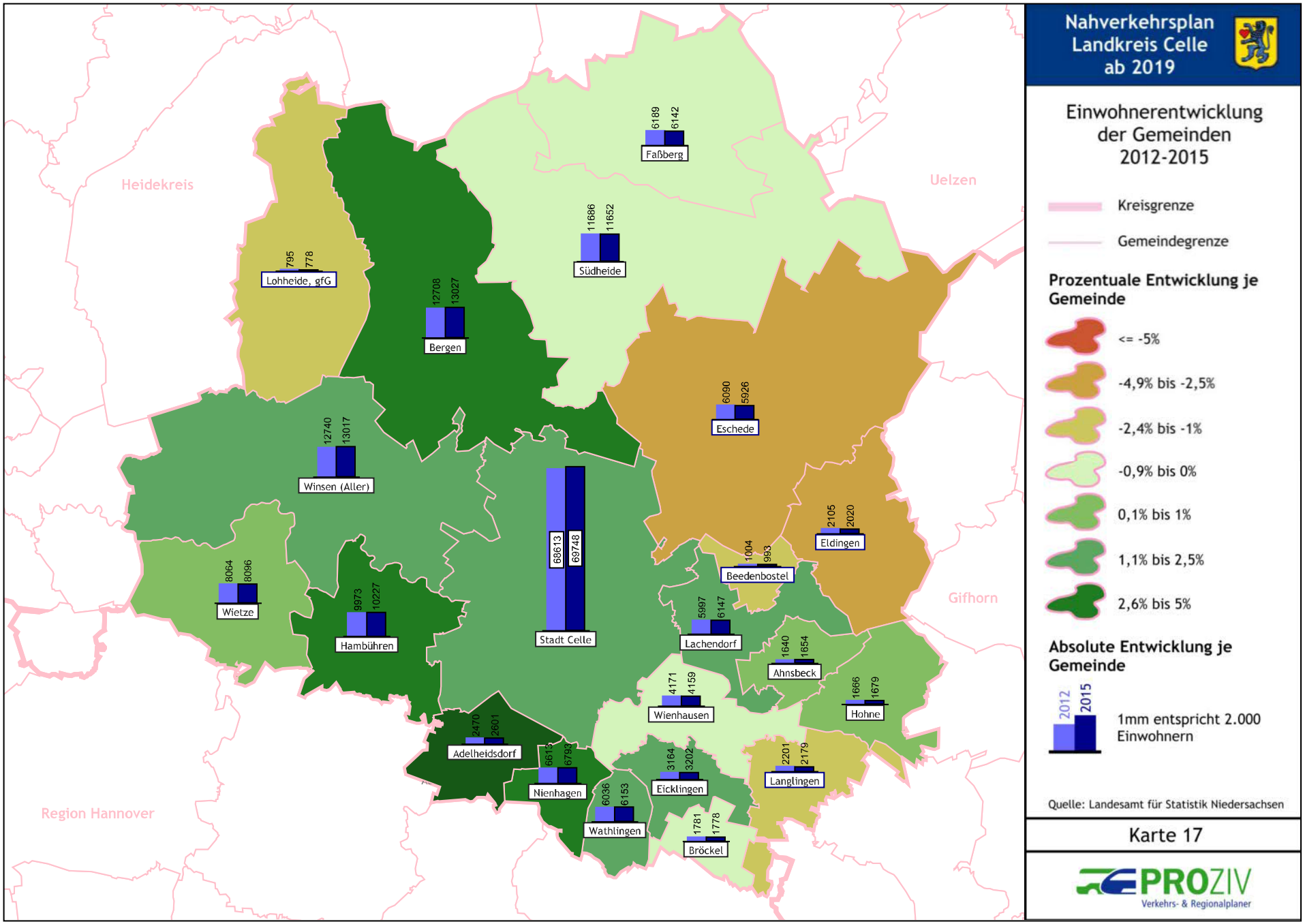
- die noch weiter leicht ansteigende individuelle Motorisierung
- der zunehmende Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, der nicht nur Mobilität vom Pkw abzieht, sondern auch und in den Städten vor allem vom ÖPNV
- die Begrenztheit der finanziellen Spielräume für die Gestaltung der ÖPNV-Angebote (Sparzwang).

Dabei wurden zusätzlich verschiedene Randbedingungen beachtet, wie

- in der Gesamtheit sukzessive rückläufige Pkw-Nutzungshäufigkeit und Nutzfahrleistung; in diesem Zusammenhang ist jedoch die Konzentration dieses Trends auf Metropolen und Großstädte zu beachten und damit eine mangelnde Übertragbarkeit auf Flächenlandkreise
- die sich im Planungszeitraum weiter erhöhende Attraktivität des SPNV, die positive Auswirkungen auf die Nachfrage im übrigen ÖPNV hat, weil keine Konkurrenzsituation eintritt, sondern gegenseitige Synergieeffekte genutzt werden können

  etc.

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



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2012-2015

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Prozentuale Entwicklung je Gemeinde

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

Absolute Entwicklung je Gemeinde

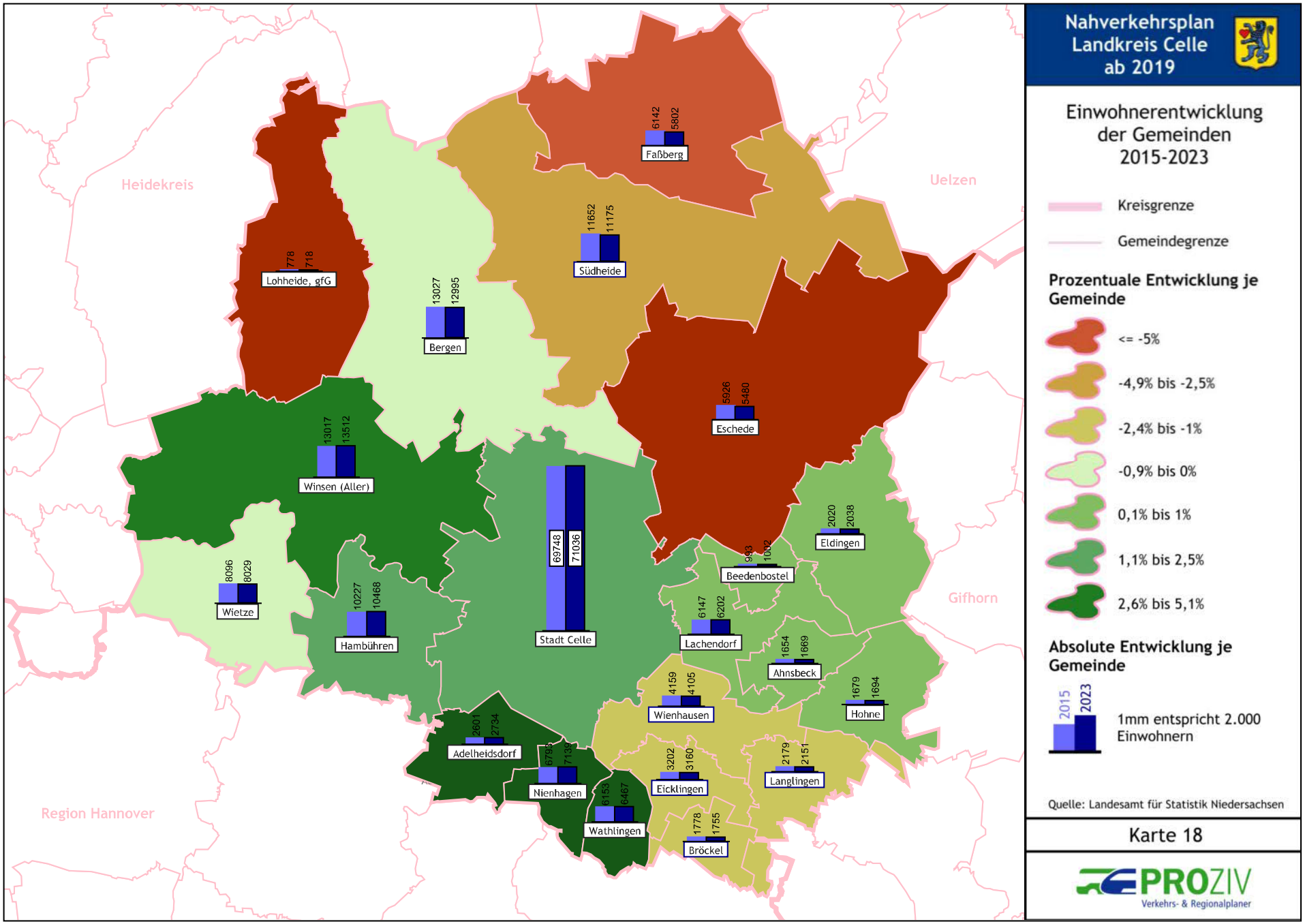
2012 2015

1mm entspricht 2.000 Einwohnern

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 17

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2015-2023

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Prozentuale Entwicklung je Gemeinde

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

Absolute Entwicklung je Gemeinde

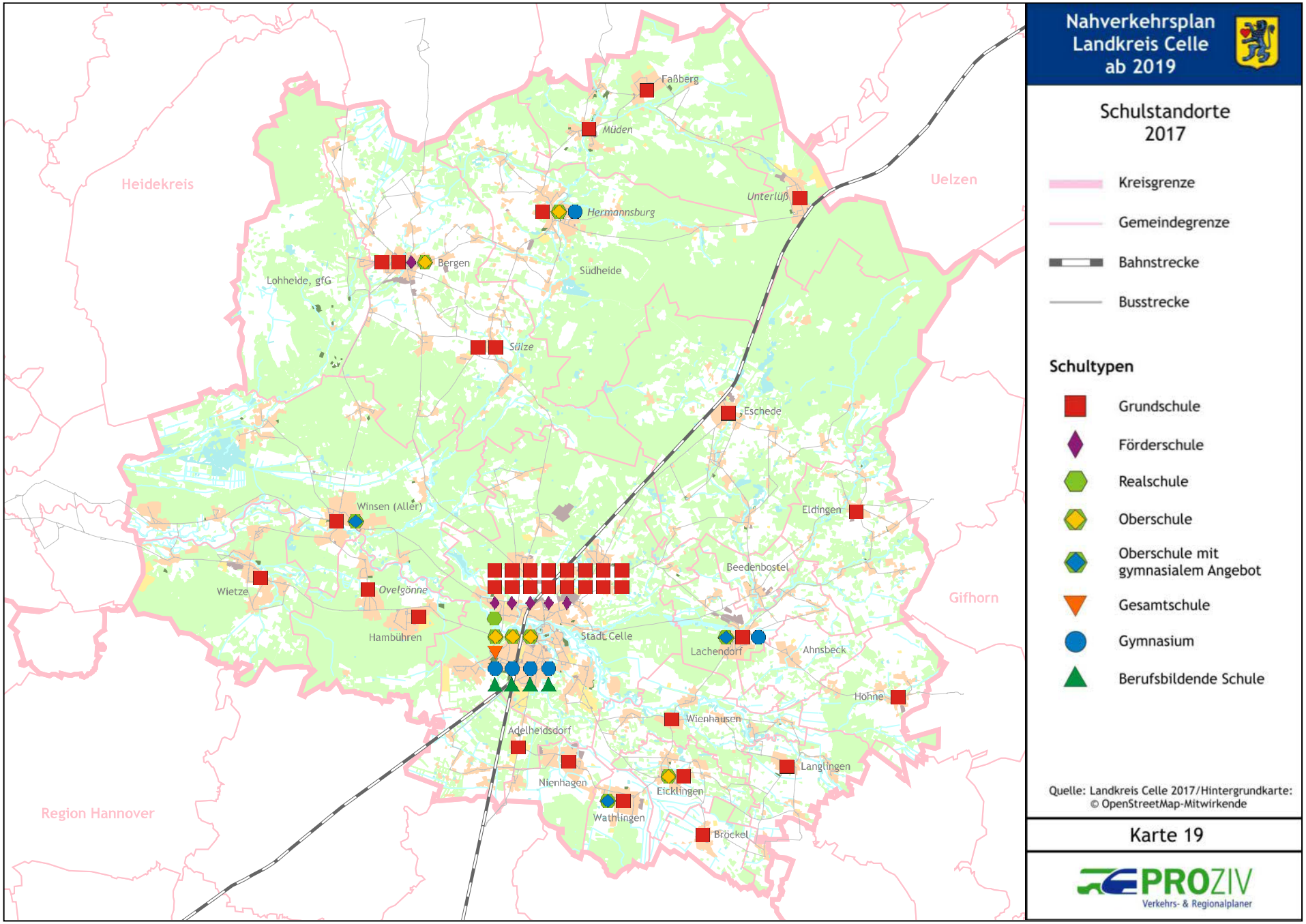
2015 2023

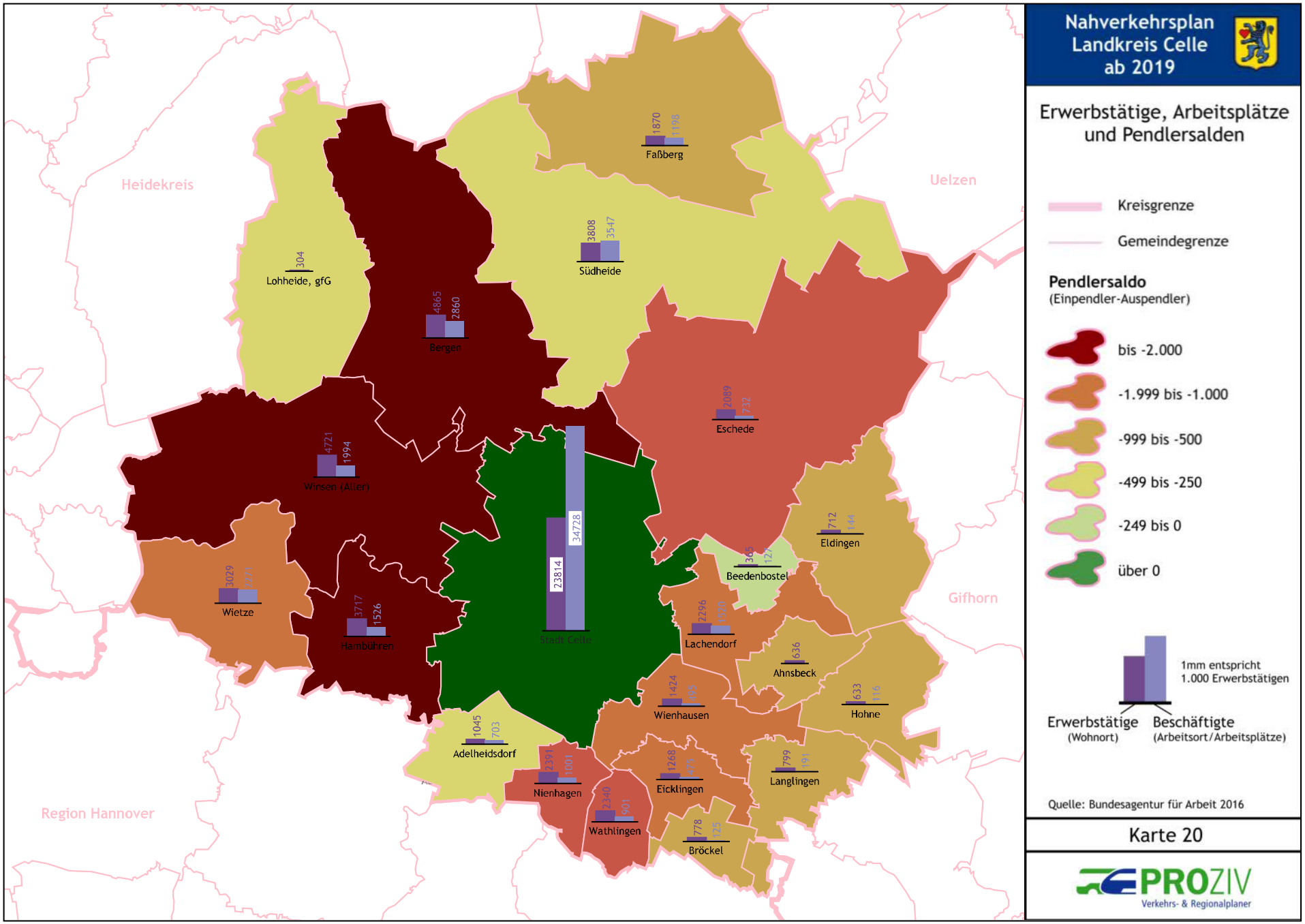
1mm entspricht 2.000 Einwohnern

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Karte 18

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner


Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Schulstandorte
2017
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Bahnstrecke
Busstrecke
Schultypen
Grundschule
Förderschule
Realschule
Oberschule
Oberschule mit gymnasialem Angebot
Gesamtschule
Gymnasium
Berufsbildende Schule
Heidekreis
Uelzen
Gifhorn
Region Hannover
Faßberg
Müden
Unterlüß
Hermannsburg
Bergen
Lohheide, gfG
Südheide
Sülze
Eschede
Winsen (Aller)
Eldingen
Wietze
Ovelgönne
Hambühren
Beedenbostel
Stadt Celle
Lachendorf
Ahnsbeck
Höhne
Wienhausen
Adelheidsdorf
Langlingen
Nienhagen
Eicklingen
Wathlingen
Bröckel
Quelle: Landkreis Celle 2017/Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Karte 19
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Pendlersalden

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Pendlersaldo
(Einpendler-Auspendler)

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

1mm entspricht
1.000 Erwerbstätigen

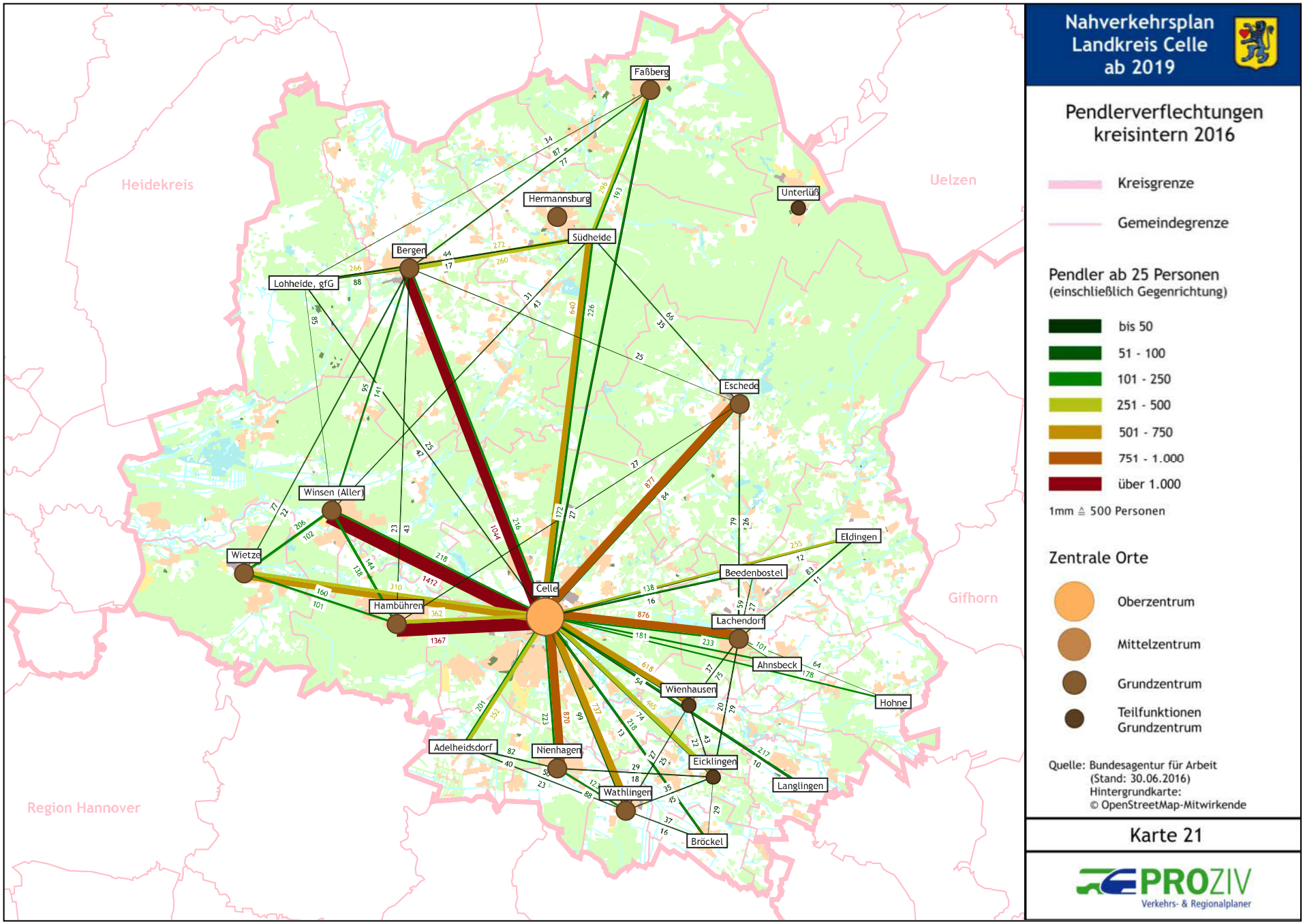
Erwerbstätige (Wohnort)

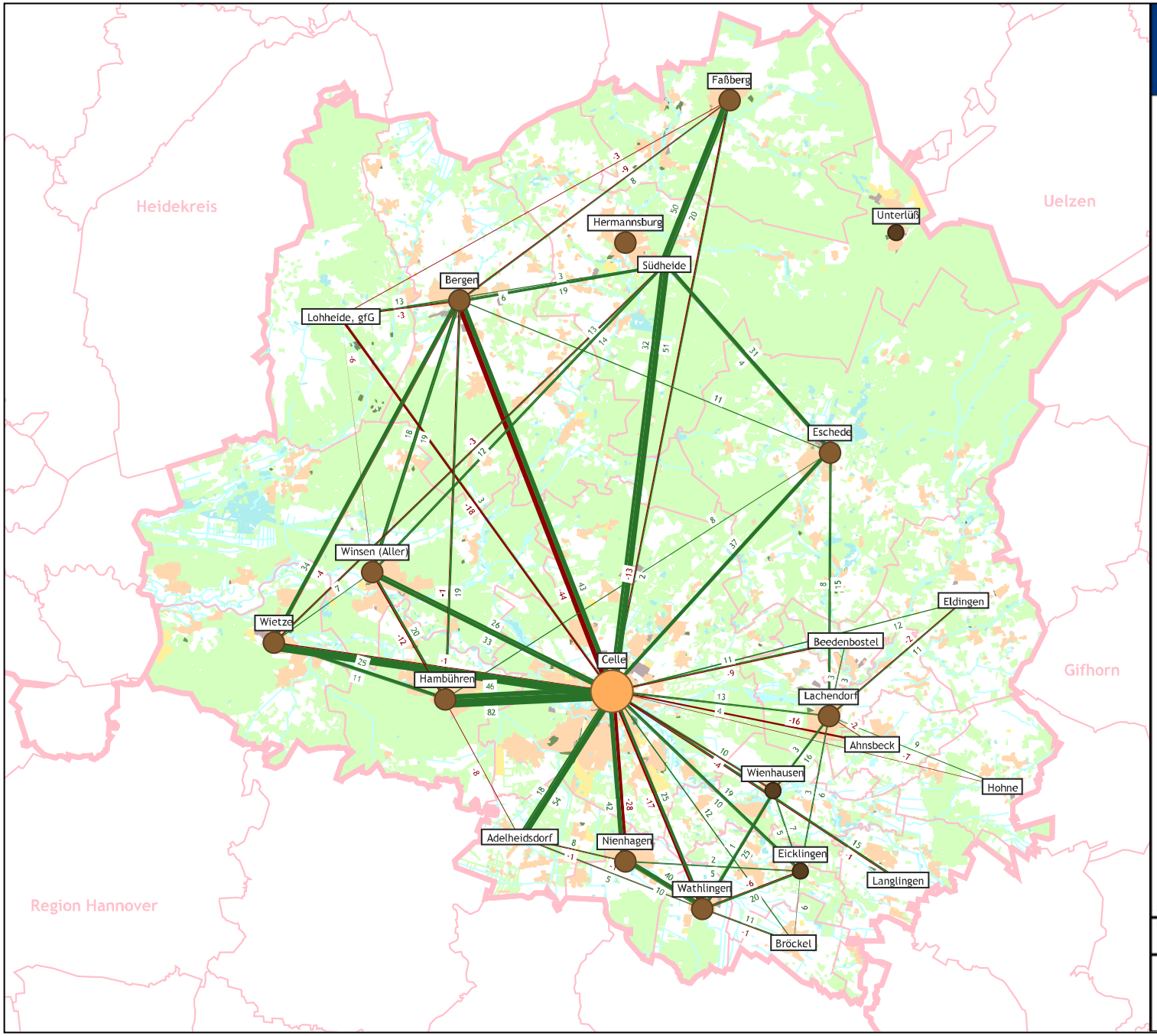
Beschäftigte (Arbeitsort/Arbeitsplätze)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2016

Karte 20

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner


Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Pendlerverflechtungen
kreisintern 2016
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Pendler ab 25 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)
bis 50
51 - 100
101 - 250
251 - 500
501 - 750
751 - 1.000
über 1.000
1mm ≙ 500 Personen
Zentrale Orte
Oberzentrum
Mittelzentrum
Grundzentrum
Teilfunktionen Grundzentrum
Quelle: Bundesagentur für Arbeit
(Stand: 30.06.2016)
Hintergrundkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende
Karte 21
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner
Heidekreis
Uelzen
Gifhorn
Region Hannover
Faßberg
Hermannsburg
Unterlüß
Südheide
Bergen
Lohheide, gfG
Eschede
Winsen (Aller)
Wietze
Hambühren
Celle
Eldingen
Beedenbostel
Lachendorf
Ahnsbeck
Hohne
Wienhausen
Adelheidsdorf
Nienhagen
Eicklingen
Langlingen
Wathlingen
Bröckel



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Pendlerverflechtungen kreisintern 2016-2012

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Vergleich der Pendlerströme ab 25 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

Abnahme der Pendlerzahl

Zunahme der Pendlerzahl

1mm ≙ 50 Personen

Zentrale Orte

Oberzentrum

Mittelzentrum

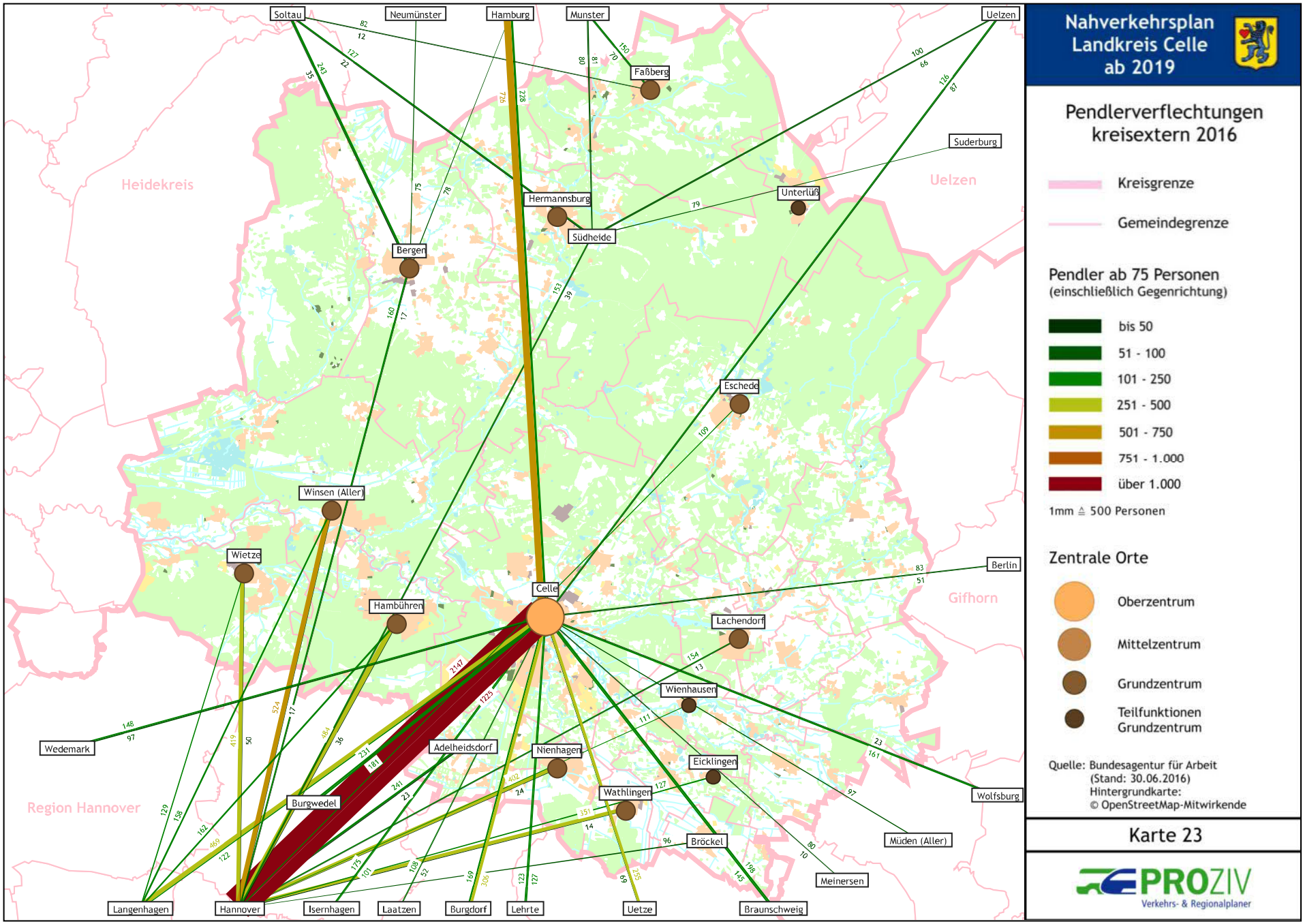
Grundzentrum

Teilfunktionen Grundzentrum

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

Karte 22

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Pendlerverflechtungen kreisextern 2016

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Pendler ab 75 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

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

1mm ≙ 500 Personen

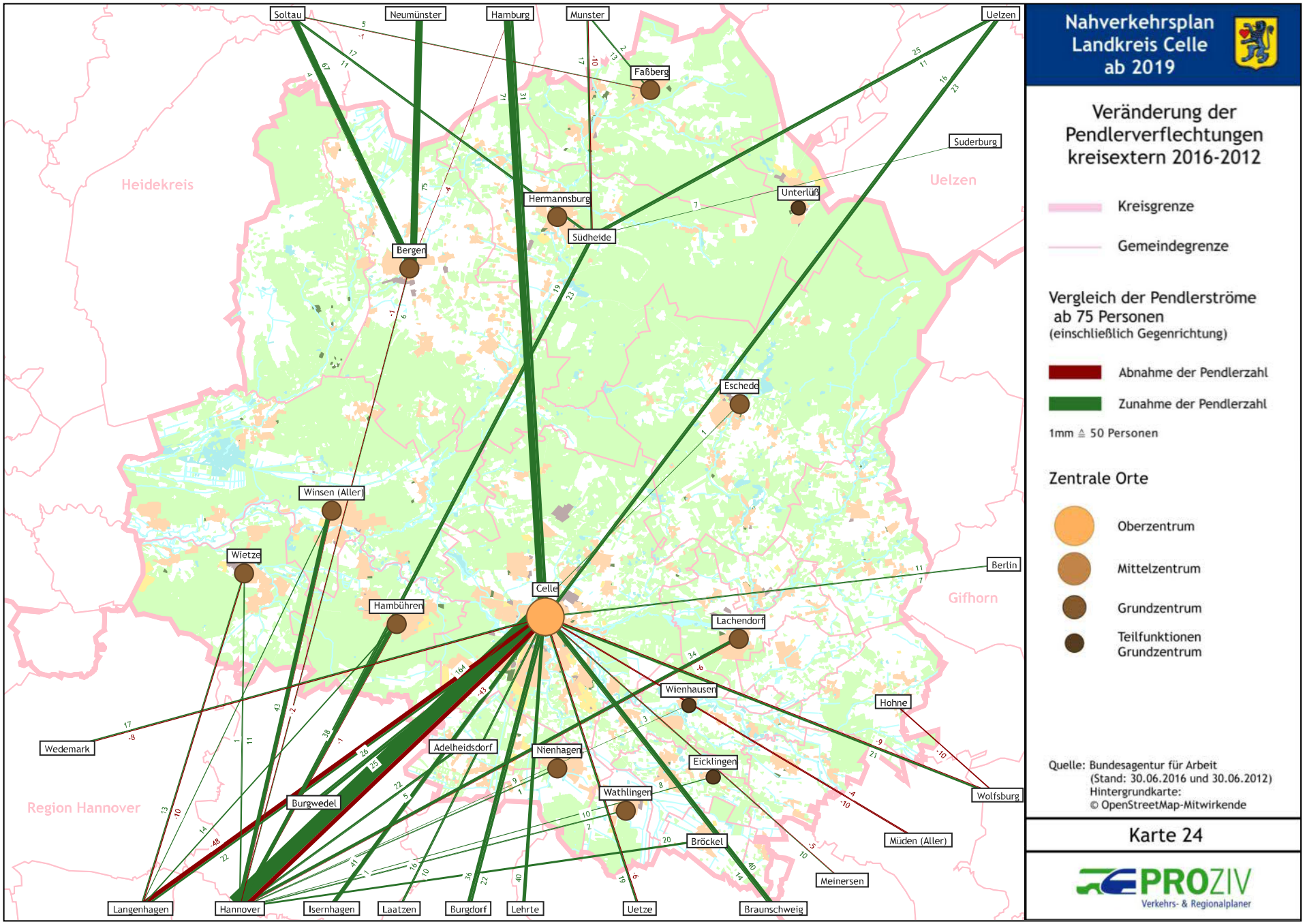
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

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

Karte 23

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Veränderung der Pendlerverflechtungen kreisextern 2016-2012

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Vergleich der Pendlerströme ab 75 Personen
(einschließlich Gegenrichtung)

Abnahme der Pendlerzahl

Zunahme der Pendlerzahl

1mm ≙ 50 Personen

Zentrale Orte

Oberzentrum

Mittelzentrum

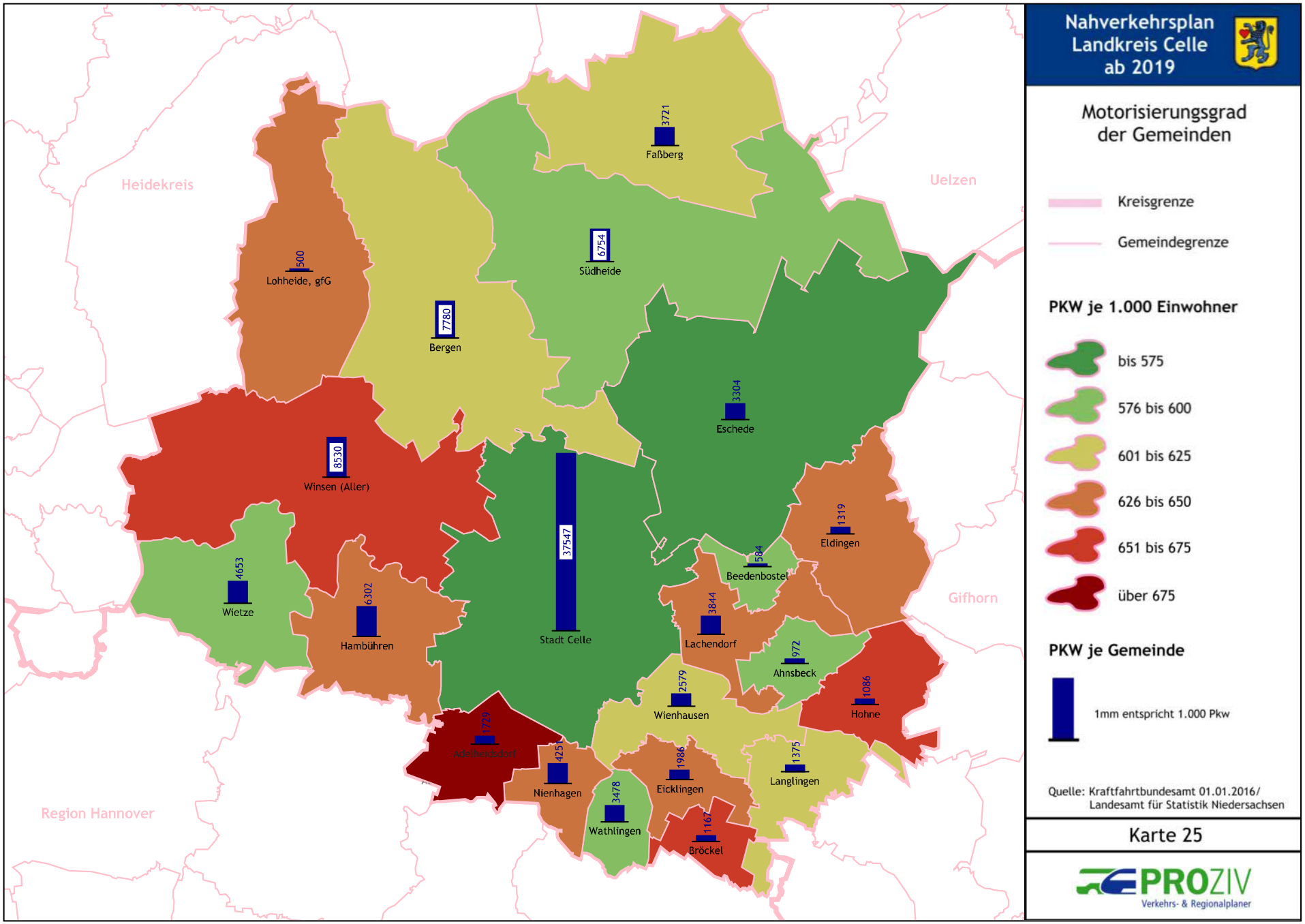
Grundzentrum

Teilfunktionen Grundzentrum

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

Karte 24

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner


Heidekreis
Uelzen
Gifhorn
Region Hannover
Faßberg
3721
Südheide
6754
Lohheide, gfG
500
Bergen
7780
Eschede
3304
Winsen (Aller)
8530
Stadt Celle
37547
Eldingen
1319
Beedenbostel
584
Wietze
4653
Hambühren
6302
Lachendorf
3844
Ahnsbeck
972
Wienhausen
2579
Hohne
1086
Adelheidsdorf
1729
Nienhagen
4251
Eicklingen
1986
Langlingen
1375
Wathlingen
3478
Bröckel
1167
Nahverkehrsplan
Landkreis Celle
ab 2019
Motorisierungsgrad
der Gemeinden
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
PKW je 1.000 Einwohner
bis 575
576 bis 600
601 bis 625
626 bis 650
651 bis 675
über 675
PKW je Gemeinde
1mm entspricht 1.000 Pkw
Quelle: Kraftfahrtbundesamt 01.01.2016/
Landesamt für Statistik Niedersachsen
Karte 25
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

4 Angebots- und Maßnahmenplan

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

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Celle besteht auch künftig in der Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes und des Regionalen Raumordnungsprogramms. Ziel ist ein flexibler und zukunftsoffener Nahverkehrsplan, der angebotsorientiert unter Beachtung der wirtschaftlichen und tatsächlichen Grenzen einen möglichst attraktiven ÖPNV als Daseinsvorsorge im Landkreis Celle sicherstellt. Die Leitlinien sollen in ihrer Gesamtheit zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV beitragen, um so dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen (Modal-Split) zu erhöhen. Durch die Festlegung der strategischen Ziele kann die zukunftsgerichtete Verbesserung des ÖPNVs im Landkreis Celle maßgeblich beeinflusst werden, ohne auf die notwendige Flexibilität in diesen unsicheren Zeiten verzichten zu müssen.

Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

A. Ganzheitlicher ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und Berufsverkehr

Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren, unter soweit als rechtlich möglicher Ergänzung/Einbeziehung von Bürgerbussen sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln. Der ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung. Der ÖPNV ist als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten und leistet dadurch und durch Reduzierung der durch ihn selbst verursachten Schadstoffemissionen einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärmminderung) und zur Verkehrssicherheit. Diesem Zweck dient die innerstädtische Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Beschleunigung und Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit. In regelmäßigen Abständen erfolgt eine Abstimmung mit den Unternehmen des Landkreises Celle hinsichtlich einer stärkeren Einbindung und Abstimmung in Bezug auf den ÖPNV. Etwaige Beteiligungsmöglichkeiten oder Möglichkeiten der Inanspruchnahme werden auf Basis der geltenden Rechtslage fortlaufend geprüft.

B. Gleichbehandlung aller Personengruppen und Kommunen

ÖPNV als echte Daseinsvorsorge bedingt die Gleichbehandlung aller Personengruppen und Kommunen. Gleichwohl ist die besondere Funktion des Oberzentrums Stadt Celle und der damit einhergehenden Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Stadt Celle durch gute Erreichbarkeit der Innenstadt besonders zu berücksichtigen. Damit einhergehend ist eine verbesserte Erreichbarkeit und Vernetzung der touristischen Ziele des Landkreises.

C. Dekarbonisierung

Im Sinne des Klimaschutzes ist der Busverkehr schrittweise auf emissionsfreie, energieeffizientere Antriebe unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit umzustellen. Im Rahmen dieser schrittweisen Dekarbonisierung sollen die gesetzlichen Vorgaben erfüllt und wo immer möglich übertroffen werden (siehe 4.6).

D. Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre sowie Optimierung der Liniengestaltung

Netz und Verkehrsangebot des ÖPNV sind angebotsorientiert dem Bedarf anzupassen und im Interesse der Nachfragegewinnung, Attraktivitätssteigerung, Mobilitätssicherung und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs über eine Ausweitung der Bedienzeiten sowie Taktverkehre weiterzuentwickeln. Dazu gehört die anforderungsgerechte Vorhaltung, Erneuerung und Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV.

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

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

Es ist erklärtes Ziel die Umstiege und Umstiegszeiten auf ein im Rahmen der Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit darstellbares Minimalmaß zu reduzieren. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.

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

E. Modellprojekte und Modellräume

Um die vorhandenen tatsächlichen und finanziellen Voraussetzungen bestmöglich im Interesse der Bürgerinnen und Bürger, aber auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes mit einer effektiven und effizienten Zielgenauigkeit einsetzen zu können, soll die situative Umsetzbarkeit von Weiterentwicklungen über Modellprojekte und Modellräume geprüft und abgebildet werden. Bei gegebener Nachfrage kann das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Über Modellprojekte und Modellräume wird die Möglichkeit geschaffen Erfahrungen zu sammeln ohne ein überhöhtes finanzielles Risiko einzugehen. Durch Umsetzung lediglich bedarfsorientierter Maßnahmen wird zudem die Akzeptanz für den ÖPNV gestärkt.

F. Integration in das Fernverkehrssystem, kreisübergreifende Relationen und Schienenpersonennahverkehr

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

Zur Vernetzung mit kreisübergreifenden Relationen tritt der Landkreis Celle in Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen und der Region Hannover um bedarfsorientiert und ggf. nach Erprobung über Pilotprojekte ein entsprechendes Angebot zu schaffen.

An geeigneter Stelle können beide Punkte über eine Reaktivierung des SPNV dargestellt werden. Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis setzen sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der der LNVG für eine Reaktivierung vorhandener Güterverkehrsstrecken ein.

G. Schaffung der erforderlichen Strukturen für das Oberzentrum Stadt Celle sowie die Grundzentren

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

H. Moderne ÖPNV-Konzepte, Bedarfsverkehre

Eine wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung stellt die verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen dar.

Der Prozess soll fortgeführt werden, ohne dass jedoch eine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs vorzusehen ist. On-Demand-Verkehre sollen bedarfsorientiert auf der Basis von Modellprojekten basierend auf starken Linienachsen und Ergänzung im Flächenbetrieb als Ergänzungsangebot erprobt werden. Ein On-Demand-Verkehr fährt „auf Bestellung“ ohne festgelegten Linienweg und ohne festen Fahrplan mit dem Ziel, möglichst viele Fahrgäste befördern zu können. Damit soll der On-Demand-Verkehr entweder zusätzliche Mobilität in verkehrsschwachen Zeiten und/oder in dünn besiedelten Gebieten anbieten. On-Demand-Verkehr dient jedoch auch zur Flächenerschließung im Anschluss an starke Hauptachsen. Die in Modellprojekten gesammelten Erfahrungen sollen bei bestehender Nachfrage verstetigt und auf andere Modellräume angewendet werden.

Neuartige ÖPNV-Konzepte wie etwa der Einsatz autonomer Busse werden bei Technologiereife und situativer Anwendbarkeit im Zuständigkeitsbereich über Modellprojekte erprobt und ggf. in den ÖPNV des Landkreises Celle implementiert.

I. Zentrale Einbindung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Ihrer zentralen Bedeutung im Bereich der Daseinsvorsorge und der Verpflichtung des Landkreises Celle als Träger der Schülerbeförderung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk. Durch die Einbindung in den Regelverkehr kann die Erhöhung der Attraktivität der Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen weitergeführt werden.

J. Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten, Haltestellen, Bürgerbusse

Die Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten, die über ein ganzheitliches Mobilitätskonzept[23] erfolgen kann, erfordert als Grundlage ein modernes und den aktuellen Anforderungen entsprechendes Haltestellennetz. Die Schaffung und bauliche Gestaltung obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit. Bereits während des

[23] Und damit außerhalb des auf den ÖPNV zu beschränkenden NVP.

Planungsprozesses stehen der Landkreis, als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue und vorhandene Haltestellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können. Der Landkreis Celle begrüßt dabei das Bestreben der Stadt Celle einer Verbesserung der Situation am Schlossplatz und eine etwaige Konzentration der Haltestellensituation auf den Bahnhof, nicht zuletzt aufgrund der damit einhergehenden Verbesserung für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV.

Bürgerbusse stellen eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV dar. Der ÖPNV muss eine verlässliche auf Dauer angelegte Daseinsvorsorge für den Landkreis Celle bieten. Diese Verlässlichkeit kann aus rechtlichen Gründen über Bürgerbusse nicht als „Säule des ÖPNV“ abgebildet werden. Der Landkreis Celle bemüht sich bei der LNVG um eine möglichst umfassende Einbindung und Flexibilisierung der Bürgerbusse im rechtlich möglichen Rahmen.

K. Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung

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

L. Digitalisierung mit Augenmaß

Mit diesem strategischen Ziel wird dem Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung des ÖPNVs Rechnung getragen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entspricht.

M. Tarifgestaltung, Kundenservice und Barrierefreiheit

Der Landkreis setzt sich für eine kundenfreundliche und angebotsorientierte Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und des leistungsdurchführenden Verkehrsunternehmens angemessen Berücksichtigung finden. Die Tarifgestaltung sollte auch daran orientiert sein, einkommensschwachen Gruppen gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Flankierend wird eine weitere Verbesserung des Kundenservice und des Marketings forciert. Ein besonderer Fokus wird hierbei auf die Echtzeitverfügbarkeit der Fahrdaten, damit einhergehend die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebotselemente gelegt.

Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und generell zu berücksichtigen. Diese sollen den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit des ÖPNV nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz erfüllen.

Die Einrichtung eines Fahrgastbeirates auf freiwilliger Basis für den Landkreis Celle wird von Seiten des Landkreises unterstützt und der oder die Betreiber zur Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat verpflichtet.

N. Verbindliche und möglichst hohe sowie rechtssichere Sozialstandards

Im Rahmen des rechtlich Möglichen wird bei der Ausschreibung die Gewährleistung möglichst hoher Sozialstandards berücksichtigt. Das Risiko einer vergaberechtswidrigen Festlegung von Sozialstandards ist hierbei zu ver-

meiden. Über die Festlegung erweiterter Sozialstandards wird der Landkreis Celle gleichwohl die Attraktivität der Arbeitsplätze ÖPNV steigern.

O. Nach dem Nahverkehrsplan ist vor dem Nahverkehrsplan, Datenerhebung, Evaluation

Ein unter den gegebenen Voraussetzungen optimal ausgestalteter ÖPNV unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen und die damit einhergehenden vielschichtigen und unübersichtlichen Handlungsbedarfe im Bereiche des ÖPNV bedingen eine flexible und stete Fortentwicklung des Nahverkehrsplans. Oftmals sind Anpassungen im laufenden operativen Geschäft nicht mit einer zwingenden Änderung des NVP verknüpft.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Flexibilität und der Ausrichtung auf einen Nahverkehrsplan der Zukunft kommt einer möglichst umfassenden Datenerhebung zur Ermittlung des Status quo und der Auswirkungen etwaiger Änderungen infolge von Modellversuchen und/oder gesellschaftlichen Veränderungen eine erhöhte Bedeutung zu. Die Ermittlung der erforderlichen Daten ist über geeignete Vorgaben im Rahmen der Ausschreibung für das operative Geschäft zu berücksichtigen. Dies soll über die Vorgabe von Automatischen Zählsystemen für Busse in der nächsten Ausschreibung erreicht werden. Im Rahmen eines Controllings und der zielgerichteten Fortentwicklung des Nahverkehrsplans werden flächendeckende Erhebungsdaten für alle Linien, Fahrten und Tagesarten nach Haltestellen (Ein- und Aussteiger) benötigt. Diese Daten werden zumindest für Schultage auch für die Haltestellenkategorisierung im Hinblick auf ein Ausbauprogramm zur Herstellung von Barrierefreiheit benötigt.

Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

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

B. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten Eigenwirtschaftlichkeit[24] angestrebt. Im Rahmen des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit der (EG) 1370/2007 wollen wir durch die Festlegung von Sozialstandards im Nahverkehrsplan über gute Arbeitsbedingungen eine ausreichende Fachkräfteakquise durch den Konzessionsinhaber ermöglichen. Dort, wo diese objektiv auch nach Rationalisierung nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt die notwendige ÖPNV-Bedienung auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sicher.

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

Die Kosten des Nahverkehrs sind im Landkreis Celle höher als die Einnahmen. Den nach Berücksichtigung von insbesondere Erstattungen, Fördermitteln sowie Fahrkartenverkauf fehlenden Betrag zahlt der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit aus seinem Haushalt und sorgt damit im Rahmen der Daseinsvorsorge für ein gewisses Maß an Mobilität. Bei der Planung

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

und Ausschreibung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich sind die finanziellen und tatsächlichen Spielräume zu berücksichtigen.

D. Soweit Förderprogramme des Bundes oder des Landes für Investitionen bzw. Betriebskosten des ÖPNV verfügbar sind, sind entsprechende Fördermittel zu beantragen und vorrangig einzusetzen, um den Haushalt des Landkreises zu entlasten. In eine Gesamtschau miteinzubeziehen, ist bei sog. „Anschubfinanzierungen" die langfristige Sicherstellung der Finanzierung des laufenden Betriebes. Dies stellt nicht nur zumeist eine Fördervoraussetzung dar, sondern ergibt sich unmittelbar aus der Verpflichtung des Landkreises die langfristige strukturelle Ausgeglichenheit des Gesamthaushaltes sicherzustellen.

E. Der Nahverkehrsplan hat keine direkten finanziellen und steuerlichen Auswirkungen. Er schafft lediglich den zielstrategischen Rahmen für die Ausschreibung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich. Der dem Landkreis Celle zur Verfügung stehende finanzielle wie tatsächliche Handlungsspielrahmen stellt dabei zugleich den Handlungsspielrahmen der Ausschreibung dar. Dem wird über ein „Baukastensystem" Rechnung getragen. Dabei wird ausgehend von einem im Nahverkehrsplan niedergelegten angebotsorientierten auf Daseinsvorsorge ausgerichteten Angebot situativ nachfrageorientiert nachgesteuert.

F. Im Unterschied zum bislang geltenden Nettoprinzip erfolgt bei künftigen Ausschreibungen die Anwendung des Bruttoprinzips bei gleichzeitiger Dynamisierung der variablen Kosten. Beim sog. Brutto-Verkehrsvertrag handelt es sich um einen Verkehrsvertrag, bei dem das Erlösrisiko nicht beim Verkehrsunternehmen, sondern beim Aufgabenträger liegt. D. h., das Verkehrsunternehmen erhält die vereinbarte Zahlung unabhängig davon, wie viele Fahrgäste mitfahren. Bei der Kalkulation Infolge der geänderten Rahmenbedingungen ist es für Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich, für einen Zeitraum von einem Jahrzehnt verlässliche Prognosen über Erlöse und variable Kosten abzugeben. Dieser Problematik könnten anbietende Verkehrsunternehmen nur durch Einpreisen eines entsprechend hohen Risikozuschlags in den Kalkulationen begegnen.

   Der Landkreis Celle als Aufgabenträger kann über die Anwendung des sog. Bruttoprinzips seinen Beitrag leisten, durch verbesserte Transparenz und Chancengleichheit mehr Wettbewerb bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu generieren und damit einen attraktiven Nahverkehr bei geringstmöglichem Ressourceneinsatz zu gewährleisten.

4.2 Festlegung eines quantitativen Bedienungsstandards im ÖPNV

4.2.1 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Regionalverkehr

Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall. Der Mindestbedienungsstandard soll den auslegungsbedürftigen Begriff des ÖPNV im Bereich der Daseinsvorsorge vor dem Hintergrund der spezifischen räumlichen, tatsächlichen und finanziellen Möglichkeiten im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Celle konkretisieren.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet

- Mindestvorgaben für die Raumerschließung

  und

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

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

(= zusammenhängende Bebauungsgebiete der Städte und Gemeinden, räumlich getrennte Ortsteile bzw. Wohnplätze mit eigenständigen verkehrlichen Erschließungsanforderungen).

abgegrenzt.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

Um das bestehende Angebot, dass die nachfolgenden Mindestbedienstandards unter den vorstehend genannten Bedingungen einhält weiter zu verstetigen und eine Verlässlichkeit für die Bevölkerung zu gewährleisten, sind die bestehenden Fahrpläne als „Basis-ÖPNV“ vorzugeben, um so den ÖPNV in seiner Daseinsvorsorge-Funktion fest zu verankern. Bei einer erneuten funktionalen Ausschreibung (d.h. es würden nur die Mindestbedienstandards vorgegeben und die Bieter müssten einen eigenen Fahrplan entsprechend der Vorgaben erstellen) könnten ansonsten bereits etablierte, über dem Mindestbedienstandard liegende ÖPNV-Angebote, wie z.B. der Halbstundentakt nach Hambühren und Wathlingen, entfallen, wenn sie von einem potentiellen Bieter nicht als sinnvoll erachtet würden.

Festlegungen zur Raumerschließung

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

Festlegungen zur Verbindung mit Zentralen Orten

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle 11 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden, dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Für Auswertungszwecke wird diese Mindestaufenthaltsdauer auf 2 Stunden festgelegt.

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

Tabelle 11 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte

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

Neben diesem Bezugsrahmen sollen für Siedlungseinheiten grundsätzlich 2 arbeitstägliche Fahrtenpaare zum und vom jeweiligen administrativ zuständigen Grundzentrum gewährleistet werden, wenn sie durch die Bemessungsgrundlage nach Tabelle 11 nicht bereits gewährleistet sind. Sofern flexible oder alternative Bedienungsformen eine adäquate Anbindung sicherstellen, gilt die Maßgabe ebenfalls als erfüllt.

Tabelle 12 Reisezeitvorgaben Erreichbarkeit Regionalverkehr

Zentralörtliche Kategorie	Reisezeit in min
Grundzentrum	45
Mittelzentrum	60
Oberzentrum	90

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

Die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards erfolgte in Orientierung an Landkreise mit vergleichbaren Strukturmerkmalen.[25] Dabei sind die spezifischen finanziellen und tatsächlichen Rahmenbedingungen im Landkreis Celle und beim Aufgabenträger zu berücksichtigen. Etwaige Vorgaben dürfen nicht zu einer aus finanziellen oder tatsächlichen Gründen nicht umsetzbaren Anforderungsmatrix führen. Um im Bereich der Daseinsvorsorge gleichwohl an Wochenendtagen für Hauptverbindungs-, Verbindungs- und Stadt-Umland-Relationen und damit dem Rückgrat der ÖPNV eine angebotsorientierte Wochenenderschließung zu gewährleisten werden im Rahmen der Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (vgl. nachstehend) Vorgaben für entsprechende Verbindungshäufigkeiten gemacht.

[25] vgl. insoweit auch die Ausführungen unter Abschnitt 2.2.2.

Kategorisierung der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

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

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr werden festgelegt:

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

Charakteristik der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

Hauptnetz

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

Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

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

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

- Verbindungsrelation SPNV[26]:

  Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis setzen sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der der LNVG für eine Reaktivierung vorhandener Güterverkehrsstrecken als Ergänzung und infolge der Synergieeffekte auch langfristige Stärkung des ÖPNV ein.

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

Ergänzungsnetz

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

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

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

[26] Kommt im Landkreis Celle gegenwärtig und geplant nicht vor!

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

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

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

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

4.2.2 Vorgaben für Erschließung und Verbindung im Stadtverkehr Celle

Festlegungen zur Raumerschließung

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 75 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des ÖPNV (SPNV/üÖPNV) wohnen bzw. arbeiten sollen. Der Grad der Erschließung wird anhand von Haltestellenerschließungsbereichen nachgewiesen, deren Radien 400 m Luftlinie (das entspricht mit Umwegen einer durchschnittlichen Gehzeit von 6 min.) betragen. Dabei ist es gleichgültig, ob eine Bedienung durch Stadtlinien oder Regionallinien erfolgt.[27]

[27] Zugangsstellen zum SPNV könnten – auch mit ausgedehnterem Einzugsgebiet - ebenfalls städtische Erschließungs-und Verbindungsfunktionen erfüllen. Die Möglichkeit besteht jedoch nur dann, wenn mehrere Zugangsstellen in einem Stadtgebiet bedient werden. Dies ist im Bereich des hier maßgeblichen Stadtverkehrs nicht der Fall.

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Stadtverkehr werden festgelegt:

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

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

Charakteristik der Bedienungsrelationen im Stadtverkehr:

Hauptnetz

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

Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

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

Ergänzungsnetz

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

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

- Stadt-Umland-Relation: (siehe auch vorstehend bei Regionalverkehr)
  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung größerer Städte und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird
  - regelmäßiges Fahrtangebot mit Mo – Fr mindestens der halben Anzahl Fahrten je Richtung der bedienenden Stadtlinie, taktorientiert
  - Vergleichbares Angebot auch an Samstagen
  - regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen
  - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen in Tagesrandzeiten sinnvoll
- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation im Stadtverkehr:
  - Erschließung von Achsenzwischenräumen und Siedlungsgebieten, Gewerbegebieten usw.
  - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz
  - Fahrtenangebot eher nachfrageorientiert
  - Angebot Mo - So, Stärke mindestens entsprechend den Mindestbedienungsstandards
  - Einsatz von Bussen in Niederflurbauart, Stellplätze für Rollstuhl, Kinderwagen

Festlegungen zur Bedienungshäufigkeit und zur Erreichbarkeit des Stadtzentrums

Zur angemessenen Erreichbarkeit des Stadtzentrums gelten folgende Vorgaben:

Allgemeine Vorgaben

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

Spezifische Vorgaben für Stadtgebiete und Verkehrszeiten

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

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

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Freitag 06:00 - 09:00 Uhr und 15:30 - 18:30 Uhr

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

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

Festlegungen zu den Stadtgebieten

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

Eine Präzisierung der Vorgaben für die einzelnen Relationen und Verkehrszeiten erfolgt unter Abschnitt 4.4 in der als Bestandteil des Nahverkehrsplanes angefügten Tabelle 15.

Der vorgegebene Standard für den Stadtverkehr ist ein Mindestbedienungsstandard. Der Mindestbedienungsstandard soll den auslegungsbedürftigen Begriff des ÖPNV im Bereich der Daseinsvorsorge vor dem Hintergrund der spezifischen räumlichen, tatsächlichen und finanziellen Möglichkeiten im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Celle konkretisieren. Er kann in einzelnen Fällen in angemessenem Maße unterschritten werden, wenn seine Erfüllung dort nur mit unangemessenem betriebstechnologischem Aufwand möglich wäre und wenn dem Aufgabenträger durch das Unternehmen im Ergebnis einer Fahrgastzählung mit hinreichender Stichprobe nachgewiesen wird, dass bestimmte Fahrten regelmäßig nicht nachgefragt werden. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe, Linienwegüberlagerungen) sinnvoll oder durch eine besonders hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist.

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

Um das bestehende Angebot, dass die Mindestbedienstandards unter den vorstehend genannten Bedingungen einhält weiter zu verstetigen und eine Verlässlichkeit für die Bevölkerung zu gewährleisten, ist dieses als „Basis-ÖPNV“ vorzugeben, um so den ÖPNV in seiner Daseinsvorsorge-Funktion fest zu verankern. Bei einer erneuten funktionalen Ausschreibung (d.h. es würden nur die Mindestbedienstandards vorgegeben und die Bieter müssten einen eigenen Fahrplan entsprechend der Vorgaben erstellen) könnten ansonsten bereits etablierte, über dem Mindestbedienstandard liegende ÖPNV-Angebote, wie z.B. der Halbstundentakt nach Hambühren und Wathlingen, entfallen, wenn sie von einem potentiellen Bieter nicht als sinnvoll erachtet würden.

Ebenso wie beim Regionalverkehr erfolgte die Festlegung des vorstehenden Bedienungsstandards anhand einer Vergleichseinordnung in eine größere Gruppe von Städten der gleichen Größenordnung, ähnlicher Stadtstruktur und vergleichbaren Bedienungssystemen (also z. B. ohne Straßenbahn). Auch hier sind die spezifischen finanziellen und tatsächlichen Rahmenbedingungen im Landkreis Celle und beim Aufgabenträger zu berücksichtigen. Etwaige Vorgaben dürfen nicht zu einer aus finanziellen oder tatsächlichen Gründen nicht umsetzbaren Anforderungsmatrix füh-

ren. Um im Bereich der Daseinsvorsorge gleichwohl an Wochenendtagen für Hauptverbindungs-, Verbindungs- und Stadt-Umland-Relationen und damit dem Rückgrat der ÖPNV eine angebotsorientierte Wochenenderschließung zu gewährleisten werden im Rahmen der Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (vgl. nachstehend) Vorgaben für entsprechende Verbindungshäufigkeiten gemacht.

4.2.3 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Die Grundsätze der Schülerbeförderung sind in der "Satzung des Landkreises Celle über die Mindestentfernungen in der Schülerbeförderung" i.d.F. vom 05.07.2022 festgelegt. Darüber hinaus werden im Nahverkehrsplan weitere Vorgaben an den ÖPNV-Betreiber in Bezug auf zeitliche Zielvorgaben gemacht. Zusätzlich gilt die allgemeine Schulbezirkssatzung des Landkreises vom 08.03.2023. Die nachstehenden Anforderungen und Zielvorgaben stellen unter Berücksichtigung der spezifischen finanziellen und tatsächlichen Rahmenbedingungen im Landkreis Celle eine zeitgemäße, finanzierbare und den aus der Schulträgerschaft folgenden Anforderungen entsprechende Beförderung von Schülerinnen und Schülern sicher.

(a) Mindestentfernungen für den Beförderungs-/Erstattungsanspruch nach der Schülerbeförderungssatzung in der Fassung der ab 01.08.2022 geltenden Änderungssatzung:

Kinder in der Sprachfrühförderung	> 1,0 km
Primarstufe (Klassen 1 - 4)	> 2,0 km
Sekundarstufe I (Klassen 5 -7)	> 3,0 km
Sekundarstufe I (Klasse 8 – 10)	> 4,0 km
Sekundarstufe II (Berufsbildende Schulen)	> 6,0 km

Seit dem 1. Januar 2020 haben Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II, die keinen Anspruch auf vollständige kostenfreie Beförderung haben, die Möglichkeit sich 20 % der für den Schulbesuch notwendigen Aufwendungen erstatten zu lassen. Dies gilt für alle Fahrkarten, ab der Tarifstufe D der CeBus GmbH & Co.KG (Tarifkilometer 13-17) und höher, mit Ausnahme des tarifstufenlosen Schülernetztickets (365-Ticket).

(b) Maximale Wartezeit

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

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

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

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

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

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

sofern die zuständige Schule besucht wird.

Tabelle 13 Zusammenfassung wegezeitbezogener Vorgaben für die Schülerbeförderung

Bildungsgang/ Altersgruppe	Reisezeit[28] je Richtung	Wartezeit[29] je vor u. nach Unterricht	Schulwegzeit[30], Summe beider Richtungen
Primarstufe (Kl. 1 – 4)	45 min.	20 min.	120 min.
Sekundarstufe I (Kl. 5 – 6)	60 min.	20 min.	150 min.
Sekundarstufe I (Kl. 7 – 10)	90 min.	20 min.	150 min.
Sekundarstufe II (ab Kl. 11)	90 min.	20 min.	150 min.

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

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

(f) Umsteigevorgänge:

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

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

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

[30] Summe aus Reisezeit und Wartezeit

(g) Frühster zulässiger Beginn der Außerhauszeit:

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

(h) Stehendbeförderung:

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

4.2.4 Gegenwärtige Einhaltung und Verbindlichkeit der Festlegungen

Regionalverkehr - Erschließungsfunktionen

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

Tabelle 14 Gegenwärtige Nichteinhaltung des Mindestbedienungsstandards im Regionalverkehr an Schultagen und Ferientagen (in Relation zur Gesamtzahl der Siedlungseinheiten)

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

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

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

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

Es ist prägnant, dass die Nichteinhaltung der Erschließungsvorgaben im Ergebnis des Vergabeverfahrens und der weiteren Angebotsgestaltung etwa halbiert werden konnte.

An *Schultagen* ist eine sehr weitgehende Einhaltung des Mindesterschließungsstandards gewährleistet. Anteilige Nichteinhaltungen von 3 - 4 % sind Einzelfälle, die im Rahmen der operativen Anpassung behoben werden können.

Stärkere Defizite (11 %) zeigen sich derzeit nur in der Verbindung zu einem Mittelzentrum, wobei hier die Stadt Celle nicht nur als Oberzentrum sondern infolge der entsprechenden Funktionsübernahme auch als Mittelzentrum gewertet wurde. Die erhöhte Nichteinhaltung der Vorgaben in Richtung Stadt Celle als Mittelzentrum gegenüber der Auswertung in Richtung Stadt Celle als Oberzentrum resultiert aus der strengeren Reisezeitvorgabe von 60 min in Richtung Mittelzentrum gegenüber 90 min in Richtung Oberzentrum.

An *Ferientagen* werden die Vorgaben mit Nichteinhaltungen bei 7 – 13 % der Siedlungseinheiten in weit geringerem Umfang eingehalten, in Richtung Mittelzentrum bei 20 %. Die Nichteinhaltungen bewegen sich jedoch in einem für Flächenlandkreise infolge der geringeren Nachfrage eingeschränkten Ferienangebots zu erwartenden und angemessenem Maß.

Verbindlichkeit der Festlegungen:

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

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

Regionalverkehr - Verbindungsfunktionen

Die Einhaltung der Vorgaben zu den Mindestbedienungshäufigkeiten - entsprechend der gegenwärtig geltenden Kategorisierung des Netzes im Regionalverkehr - ist entsprechend Tabelle 15 zu bewerten.

Es werden nur äußerst geringe Defizite festgestellt, die auf

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

beschränkt sind.

Die Zuordnung von Bedienungshäufigkeiten für die Stadt-Umland-Relationen entspricht nicht der gewählten Netzstruktur, ist somit nicht sachgerecht und wird entsprechend Abschnitt 4.2.1 angepasst.

Tabelle 15 Einhaltung der Bedienungsvorgaben nach geltender Kategorisierung im Regionalverkehr

Kategorie	Von	Über	Nach	Vorgabe S	FPL S	Diff S	Vorgabe F	FPL F	Diff F	Vorgabe Sa	FPL Sa	Diff Sa	Vorgabe So	FPL So	Diff So
HVR	Bergen		Celle	12	20	8	12	16	4	5	6	1	3	4	1
HVR	Celle		Bergen	12	16	4	12	15	3	5	5	0	3	3	0
HVR	Winsen		Celle	12	14	2	12	13	1	5	5	0	3	4	1
HVR	Celle		Winsen	12	16	4	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Wietze		Celle	12	15	3	12	16	4	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Wietze	12	16	4	12	15	3	5	5	0	3	3	0
HVR	Wienhausen		Celle	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Wienhausen	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Lachendorf		Celle	12	15	3	12	14	2	5	5	0	3	3	0
HVR	Celle		Lachendorf	12	14	2	12	14	2	5	5	0	3	3	0

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

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

Stadtverkehr Celle - Erschließungsfunktionen

Die festgestellten geringfügigen Erschließungsdefizite in den folgenden Bereichen:

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

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

Stadtverkehr Celle - Verbindungsfunktionen

Die Vorgaben zu den Mindestbedienungshäufigkeiten nach Ortsteilen und Verkehrszeiten sowie Relationen im Stadtverkehr Celle werden gegenwärtig fast vollständig eingehalten. Neben teilweise deutlicher Übererfüllung der Vorgaben sind in Vorgriff auf die Präzisierungen in Abschnitt 4.4 und unter Bezugnahme auf Tabelle 15 Defizite lediglich in einer Relation festzustellen:

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

Verbindlichkeit der Festlegungen für den Stadtverkehr Celle:

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

4.3 Entwicklung des SPNV-Angebotes

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

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

Die Funktion des ÖPNV wird über das SPNV-Angebot im Landkreis Celle im Planungszeitraum auf der Hauptachse Hamburg - Uelzen - Celle - Hannover, einschließlich S-Bahn abgebildet.

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

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

  Betreiber ist seit 10.12.2005 die metronom Eisenbahngesellschaft mbH.

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

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

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

  Betreiber transdev GmbH.

  Beide Linien verkehren im Stundentakt. Zwischen metronom und S 7 besteht ein Taktversatz von 20/40 min, so dass in der Summe annähernd ein Halbstundentakt entsteht. Zwischen S 6 und S 7 ist der Takt fast genau um 30 min versetzt. Nur zwischen metronom und S 6 ist der Takt lediglich um 6-10 min versetzt, al-

lerdings so, dass hier keine kurzen Umsteigezeiten angeboten werden, da der Metronom in Richtung Uelzen vor der S-Bahn abfährt bzw. nach ihr ankommt.

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

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

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

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

Im Weiteren ergeben sich vorerst keine Veränderungen für das SPNV-Angebot betreffend den Landkreis Celle. Als Mangel bleibt festzustellen, dass die SPNV-Verbindungen kein Netz darstellen. Im Unterschied zu anderen Flächenlandkreisen trägt der SPNV somit derzeit kaum zur Erschließung der Fläche und nur sehr eingeschränkt zur Erfüllung der Verbindungsfunktionen in seiner Gesamtheit bezüglich des Landkreises Celle bei. Dies kann vor dem Hintergrund der tatsächlichen und finanziellen Gegebenheiten durch den übrigen ÖPNV nur bedingt ausgeglichen werden.

Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis setzen sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der der LNVG für eine Reaktivierung vorhandener Güterverkehrsstrecken ein.

4.4 Gestaltung des Angebotes im übrigen ÖPNV

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

Hinsichtlich der vorgegebenen Mindestbedienungsstandards in den maßgebenden drei Komponenten Regionalverkehr, Stadtverkehr und Schülerverkehr erfolgen nachfolgende Präzisierungen:

- Stadt-Umland-Relation:
  - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird
  - Regelmäßiges Fahrtangebot mit Mo – Fr mindestens der halben Anzahl Fahrten je Richtung der bedienenden Stadtlinie, taktorientiert
  - vergleichbares Angebot auch an Samstagen
  - regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen

- Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen in Tagesrandzeiten sinnvoll

- Vorgabe zur Verbindungshäufigkeit im Stadtverkehr Celle:

  Die geforderten Bedienungshäufigkeiten für die Verbindung der Ortsteile mit dem Stadtzentrum Celle werden durch die als Bestandteil des Nahverkehrsplan angefügte Tabelle 16 konkretisiert.

Tabelle 16 Bedienungsvorgaben für die Stadteile in Celle und ihre Verbindung mit dem Stadtzentrum

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

- Erschließungsvorgaben für den Stadt- und Regionalverkehr:

  Für den Regionalverkehr werden in Abschnitt 4.4.4 Maßnahmen zur Abhilfe bei Nichteinhaltungen der Vorgaben formuliert.

- Bedienungsvorgaben für den Schülerverkehr:

  Im Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern ändern sich die Anforderungen im Vergleich zu anderen ÖPNV-Bereichen schneller und häufiger. Daher kann es - neben den notwendigen Anpassungsmaß-

nahmen bei der Bedienung selbst - zu veränderten Gestaltungsanforderungen kommen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn

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

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

Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr

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

Hauptverbindungsrelationen im Regionalverkehr sind zunächst solche, die auf das Oberzentrum Celle zulaufen.

Die Verbindungsrelationen im Regionalverkehr erfüllen dabei vorrangig zwei Funktionen:

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

Bedarfsorientiert wurden für die grenzüberschreitenden Bereiche (Eldingen <> Steinhorst und Hohne <> Ummern) außerhalb der grenzwertigen Einstufung als Verbindungsrelation – Abstriche bei der Angebotshäufigkeit zugelassen. Zielsetzung in diesen Bereichen ist eine Stimulierung der Nachfrageentwicklung.

Die übrigen kreisgrenzenübergreifenden Verkehre, wie etwa nach Schwarmstedt, Munster und Ehlershausen wurden nachfragebezogen als Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen eingeordnet.

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

Tabelle 17 gibt einen Überblick über den veränderten Zuschnitt und die veränderte Zuordnung der Relationen des Hauptnetzes im Regionalverkehr.

Tabelle 17 Kategorisierung des Hauptnetzes im Regionalverkehr

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

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

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

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

Aufgrund der Einbindung in das Stadtverkehrssystem sind Bedeutung und vor allem die Bedienungshäufigkeiten auf den Stadt-Umland-Relationen stark aufgewertet worden, was zu erhöhten Vorgaben der Bedienungshäufigkeit gemäß Abschnitt 4.4.1 und Tabelle 14 geführt hat.

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

Infolge der Netzstruktur und der extremen radialen Ausrichtung der Verkehre auf das Oberzentrum Stadt Celle prägen die Verbindungsrelationen das Netz in auffälliger Weise. Das Netz ist auffällig stark durch Verbindungsrelationen geprägt. Diese Konzentration auf Verbindungsrelationen wurde durch die deutliche Erhöhung der Taktverkehrsanteile im Ergebnis der vergangenen Leistungsvergabe weiter verstärkt.

Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Stadtverkehr

Hauptverbindungsrelationen sind

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

Verbindungsrelationen sind

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

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

Die übrigen Relationen können den Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen oder Stadt-Umland-Verbindungen zugeordnet werden. Die vollständige Zuordnung aller Relationen und Netzabschnitte zu den einzelnen Kategorien sowie die Lage der kategorisierten Verknüpfungspunkte im Netz[31] sind Abbildung 29 zu entnehmen.

Netzelemente und Räume mit flexibler oder alternativer Bedienung

Außerhalb der aufgezeigten Relationszuordnung und in Teilräumen mit nicht ausreichendem konventionellem Verkehrsaufkommen müssen flexible (bedarfsabhängige) oder alternative - inklusive nicht dem ÖPNV zuzuordnender kombinierter - Angebote zur Erschließung und zur Anbindung touristischer Ziele abgebildet werden. In der Schwachverkehrszeit kann dies auch für kategorisierte Relationen gelten.

Im Landkreis Celle gibt es zum derzeitigen Zeitpunkt mit Ausnahme des AST in der Stadt Celle keinen ganz oder ansatzweise flächenhaft betriebenen Rufbusverkehr, jedoch umfangreiche Bürgerbussysteme, die eine alternative Mischbetriebsform darstellen.

[31] hierzu auch im Folgenden.

4.4.3 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Gestaltung der Zugangsstellen

Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur und der Bedeutung des SPNV im Bereich des kreisgrenzenübergreifenden Verkehrs insbesondere in Bezug auf die Anbindung der Region Hannover wachsende Bedeutung. Damit einher gehen erhöhte funktionale und bauliche – über die bereits bestehende gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung von Barrierefreiheit hinausgehende - Gestaltungsanforderungen[32] an die Verknüpfungspunkte.

Um einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten werden im Folgenden die wichtigen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigem ÖPNV sowie innerhalb des Systems des übrigen ÖPNV, differenziert nach dem Umfang ihrer räumlichen Erschließungsfunktionen und den Verknüpfungsanforderungen dargestellt. Gegenüber der bisherigen Zuordnung erfolgt eine Aufwertung des Verknüpfungspunktes Winsen, Küsterdamm zum Hauptverknüpfungspunkt und eine erweiterte Zuordnung von Haltepositionen (Masten) zu den Hauptverknüpfungspunkten Celle, Schlossplatz und Bergen, Bahnhofstraße.

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung

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

1

2

[32]

3

2

4

5

[Weitere Verknüpfungspunkte]

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

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

1

3

2

4

In Bezug auf die fahrplantechnische Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr Festlegungen nur jeweils für eine Fahrplanperiode möglich. Ursache sind im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Celle die infolge der tatsächlichen Umstände und vor dem Hintergrund der Kundenfreundlichkeit steten Anpassungen der Fahrpläne. Die Aktualisierung des SPNV-Fahrplanangebotes erfolgt jeweils für ein Jahr im Rahmen der Leistungsbestellung durch die LNVG Niedersachsen. Die daran anschließende Fahrplankoordinierung des üÖPNV zur Anschlusssicherung ist Bestandteil der Fahrplanerstellung in der Zuständigkeit des bzw. der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Der Nahverkehrsplan stellt dafür folgende Verknüpfungsanforderungen:

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

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

Tabelle 18 Realisierte Verknüpfungen

Verknüpfungspunkt	Verknüpfte Linien		Anzahl realisierte Verknüpfungen			
			Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Celle, Schlossplatz	19	2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900	1.789	1.637	858	204
Celle, Bahnhof	9	9, 12, 13, 100, 300, 600, 700, 800, 900	875	751	400	78
Bergen, Bahnhofstraße	7	100, 110, 120, 130, 160, 210, BB101	204	122	46	6

Lachendorf, Ortsmitte	5	310, 400, 460, 470, BB301	72	56	20	8
Winsen, Küsterdamm	6	110, 820, 900, 910, 960, BB901	121	98	29	10
Eschede, Bahnhof	3	300, 310, BB301	9	5	0	0
Unterlüß, Bahnhof	4	260, 261, BB201, BB202	29	13	0	0
Hermannsburg, Ortsmitte	6	200, 210, 220, 230, 260, BB201	89	90	23	10
Eicklingen, Betrieb	3	600, 610, BB602	6	6	0	0

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

Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen. Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen sind nicht zuletzt für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Deshalb werden die Haltestellen entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit

- im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag
- im Stadtverkehr mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit

- im Regionalverkehr mehr als 150 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag
- im Stadtverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern je Ø Schultag

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

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

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

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

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der

Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach Tabelle 19 den Maßstab. Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Tabelle 19 Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

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

VU – Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen ( ) – bei Bedarf

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

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

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

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Die Schaffung und bauliche Gestaltung obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis, als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue und vorhandene Haltestellen bestmöglich für den ÖPNV auszugestalten und in die bestehenden Linien integrieren zu können.

Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushalt- und Fördermittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Celle wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken. Außerdem sind die Kommunen angehalten, insbesondere im ländlichen Umfeld regionaltypische Gestaltungsformen zu wählen. In städtischen Räumen oder dort, wo dies zum Schutz der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste als erforderlich einzuschätzen ist, sind eher transparente Gestaltungsformen zu wählen.

Orientierungsmuster für die Haltestellengestaltung

Voraussetzung für die Umsetzung der Richtwerte ist zunächst eine vollständige Erfassung und Kategorisierung aller vorhandenen Haltestellen, als Grundlage für eine Gesamtbestimmung des Handlungsbedarfs. Im Rahmen der Erstel-

lung einer Haltestellenkonzeption als Grundlage für die Förderfähigkeit investiver Maßnahmen nach dem Haltestellenprogramm des Landes (bzw. der LNVG) ist ohnehin ein solches Haltestellenkataster gefordert.

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

1. die Erfassung in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß Tabelle 19 und zusätzlich den Ausstattungsmerkmalen, die Barrierefreiheit definieren (siehe nachfolgend)

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

Die erfolgte Erfassung in Form eines Haltestellenkatasters ist nunmehr im zweiten Schritt unter Angaben zur Fahrgastfrequentierung zu kategorisieren und im Folgenden auf aktuellem Stand zu halten.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG kann[33] mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden. Die hierfür erforderliche vollständige Erfassung, Kategorisierung und Priorisierung wird in Abschnitt 4.5.7 beschrieben. Die coronabedingt verzögerte Kategorisierung der Haltestellen (Grund: Keine validen Fahrgastzahlen infolge Nutzerrückgangs) wird unter Zuhilfenahme technischer Erhebungsmöglichkeiten zeitnah nachgeholt.

Für die barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen bestehen keine verbindlich festgelegte Ausbau- und Ausstattungsstandards. Im Interesse eines angebotsorientierten ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger , obliegt diese Aufgabe somit der Feststellung im kommunalen Nahverkehrsplan. Im Rahmen der Umsetzung können die Gemeinden auf die Fördermöglichkeiten der LNVG oder des Landkreises Celle zurückgreifen.

Bis zu einer ggf. abweichenden landesweit gültigen Festlegung werden folgende Mindestanforderungen für eine barrierefreie Haltestelle festgelegt:[34]

[33] Diese Möglichkeit besteht, nachdem das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG keinen Gebrauch gemacht hat.

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

Tabelle 20 Hauptparameter für die barrierefreie Haltestellengestaltung im Landkreis Celle

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

Gehwege/Aufstellflächen und Radwege im Haltestellenbereich sollen bei baulicher Machbarkeit visuell und ertastbar voneinander getrennt sein. Bei Wetterschutzeinrichtungen mit transparenten Wänden sollen Markierungen im Wechselkontrast nach DIN 32975 und DIN 18040 aufgebracht werden. Seit 2015 wurde der Ausstattungszustand schrittweise aller Haltestellen im Kreisgebiet entsprechend der Tabellen 19 und 20 in einem ständig aktualisierten Haltestellenregister erfasst. Nach derzeitigem Stand sind 18 % der Haltestellen im Stadtgebiet Celle und 6 % der Haltestellen im übrigen Kreisgebiet vollständig barrierefrei gestaltet. Bei 53 % der Haltestellen im Stadtgebiet und 55 % der Haltestellen im übrigen Kreisgebiet trifft dies teilweise zu.

4.4.4 Planungsmaßnahmen und Prüfaufträge zur Anpassung der Verkehrsangebote

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

Schülerbeförderung

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

- Vor dem Hintergrund der Schulträgerschaft des Landkreises Celle wird die Schülerbeförderung über eine Hin- und drei Rückfahrten pro Schule als Mindeststandard sichergestellt. Ab 2026 erfolgt die Umsetzung des Rechtsanspruchs auf eine Ganztagsbetreuung, damit ist eine verstärkte Frequentierung der Transportzeit nach der 8. bzw. 10. Stunde zu rechnen.

- Der Schülerverkehr ist ein dynamisches System. Er zieht seine Dynamik aus der veränderlichen Anzahl der Schülerinnen und Schüler und der Schulentwicklungsplanung. Veränderungen im Standortnetz, bei den Schulbezirken, bei Ganztagsbeschulung und Inklusion sind fortlaufend zu berücksichtigten und bei der Gestaltung des ÖPNV umzusetzen. Beispielhaft erfolgte im Bereich Uetze/Hänigsen zur Oberschule Wathlingen

bei gleichzeitiger Anschlussgewährung in Richtung Burgdorf zur S-Bahn Hannover eine entsprechende Angebotsverstärkung.

- Für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler sollen spätestens ab dem Schuljahr 2025/2026 auch im Stadtgebiet Schülerjahreskarten ausgegeben werden.

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

- Hinsichtlich der Auflösung der durchgängigen Verbindungsrelation Hermannsburg <> Bergen <> Winsen (Aller) <> Wietze besteht kein unmittelbarer weiterer Handlungsbedarf. Es ist lediglich eine Angemessenheitsprüfung der Bedienungshäufigkeit im Abschnitt Bergen <> Winsen (Aller) durch eine Nachfrageermittlung mit hinreichender Stichprobe durchzuführen und auf dieser Grundlage die Entscheidung über eine ggf. sinnvolle Herabstufung der Verbindungsrelation zu treffen.
- Die Maßnahme zur Anhebung der Vorgaben für Stadt-Umland-Relationen auf mindestens die halbe Frequenz der Stadtlinien wurde bereits in Abschnitt 4.4.1 näher ausgeführt.

Angebotsanpassungen im Ergebnis von Nachfrageprüfungen

- Grundsätzlich liegen keine Anzeichen für grobe Abweichungen zwischen Angebot und Nachfrage vor.
- Zur Bewertung geforderter Erweiterungen der Taktbedienung nach 20:00 Uhr wurde geprüft, welche Mehrleistungen entstehen, wenn die Bedienung aller Taktlinien Mo – Fr im bestehenden Taktraster bis 21:00 Uhr erweitert wird. Im Ergebnis resultieren 71.250 Fahrplan-km auf Stadtlinien und 79.200 Fahrplan-km auf Regionallinien, in Summe also ca. 150.000 Fahrplan-km. Für diese Mehrleistung wäre eine Erweiterung der Zahlungen nach dem Verkehrsvertrag im Umfang von ca. 400 TEUR/a zu veranschlagen. Aus diesem Grund soll zunächst eine Nachfrageprüfung auf den gegenwärtig jeweils letzten Fahrten eine gezielte Auswahl wirklich bedarfsgerechter Bedienungserweiterungen ermöglichen. Ein entsprechendes Angebotskonzept soll bis zu den Haushaltsberatungen erarbeitet werden. Seit dem 13.12.2021 gibt es auf den Linien 600 und 800 ein Pilotprojekt, um herauszufinden, wie eine Bedienung zwischen 20 Uhr und 23 Uhr von den Fahrgästen angenommen wird. Dieses Pilotprojekt wird aktuell um eine Fahrt am Freitag und mehrere Fahrten am Samstag erweitert. Aktuell (Stand Oktober 2022) wird dieses Angebot gut angenommen. Um verlässliche Aussagen treffen zu können muss ein Pilotversuch mindestens 2 Jahre konstant laufen.

Ab Oktober 2023 wird ein weiteres Pilotprojekt gestartet. Es zielt auf die Erprobung eines Flächen-On-Demand-Verkehres im Raum Flotwedel und im Raum Lachendorf ab. Die Kosten hierfür werden rd. 600 TEUR betragen.

Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien

- Seit 2017 ist eine Förderung des Betriebs von Linien als landesbedeutsame Buslinien möglich[35].
- Für den Landkreis Celle hat die Prüfung ergeben, dass derzeit keine Förderfähigkeit besteht, weil keine infrage kommende Relation den Förderkriterien entspricht bzw. eine den Förderkriterien entsprechende hohe Nachfrageerwartung aufweist. Es erfolgt eine fortlaufende Prüfung.

[35] Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), v. 06.04.2022

Maßnahmen zur Einhaltung der Mindesterschließungsvorgaben im Stadt- und Regionalverkehr

- Im Stadtverkehr Celle bestehen vor dem Hintergrund der Daseinsvorsorge und der festgelegten Zielwerte keine Erschließungsdefizite. Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Neuen Rathauses und insbesondere der Seniorenanlage an der Wehlstraße ist anzustreben die sich ergebenden Fußwegentfernungen in Anbetracht des besonderen Nutzerbedarfs zu verbessern. Bauliche Veränderungen obliegen der Stadt Celle als Träger der Straßenbaulast. Seitens des ÖPNV sind fortlaufend Verbesserungsmöglichkeiten etwa über veränderte Linienführungen zu bedenken. Die Schaffung dieser Voraussetzungen obliegt der Stadt Celle.

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

- Soweit in Siedlungseinheiten Bedienungsdefizite bei der Schülerbeförderung bestehen, so werden diese durch direkt vom Landkreis Celle beauftragte Verkehrsunternehmen ausgeglichen. Die Schülerbeförderung erfolgt direkt von der Wohnanschrift der Schüler zur Schule (z.B. von Stedden, Wolthausen, Walle und Meißendorf zur Grundschule Winsen bzw. zur Oberschule Winsen) oder im Rahmen eines sogenannten Zubringers von der Wohnanschrift zur nächstgelegenen Haltestelle (z.B. Dalle, Marinesiedlung zum Bahnhof Eschede oder von Alvern zur Haltestelle „Gockenholz“).

- Die Ortsteile Dalle und Marinesiedlung haben augenscheinlich die Mindestgrenze von 100 Einwohnern überschritten und begründen ein zusätzliches Erschließungserfordernis. Im Bereich beider Siedlungseinheiten gibt es bisher keinerlei ÖPNV-Angebot. Die Einwohnerzahlen sind zu prüfen und zu überwachen. Sollten die Siedlungseinheiten dauerhaft über 100 Einwohner haben, sollte eine Rufbusbedienung mit Einzelfahrten eingerichtet werden.

- Im Rahmen des strategischen Zieles der Ausweitung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre wird neben anderen beispielsweise auch eine Verstärkung der Linie 927 durch regiobus Hannover in Abstimmung mit den erforderlichen Beteiligten bedarfs- sowie angebotsorientiert geprüft.

Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und zur Anschlusssicherung

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

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

Maßnahmen zur zunehmenden Berücksichtigung der Angebotsinteressen mobilitätseingeschränkter Personen

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

Prüfung von Maßnahmen zur Ausdehnung der Anteile flexibler und alternativer Bedienungsangebote

Im Landkreis Celle kommen insbesondere die Betriebsformen Anruflinienfahrt (ALF) und als Ergänzung des ÖPNV der sogenannte Bürgerbus (BB) sehr intensiv zur Anwendung. Der ALF-Anteil beträgt bereits 14 %, der Bürgerbus-Anteil weitere 9 %. Weiterhin sind zwei AST in Betrieb.

Liniengebundenen Angebotsformen mit kleinen Fahrzeugeinheiten können in Randzeiten eine wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung des bestehenden Angebots darstellen. Eine erhöhte Nutzerflexibilität ist hiermit jedoch nicht verbunden.

Bürgerbusse stellen eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Der ÖPNV muss eine verlässliche auf Dauer angelegte Daseinsvorsorge für den Landkreis Celle bieten. Diese Verlässlichkeit kann aus rechtlichen Gründen über Bürgerbusse nicht als „Säule des ÖPNV" abgebildet werden. Der Landkreis Celle bemüht sich bei der LNVG um eine möglichst umfassende Einbindung der Bürgerbusse im rechtlich möglichen Rahmen. Bei infolge des ehrenamtlichen Charakters vergleichsweise geringen Betriebskosten schafft es sinnvollerweise dort Mobilitätsangebote wo weder mit konventionellen noch mit bedarfsgesteuerten Angebotsformen ein Angebot zur Verfügung gestellt werden kann. Die Erfahrungen mit den bestehenden Bürgerbussen im Landkreis Celle zeigen zudem auf, dass aufgrund der spezifischen Gegebenheiten über die Sicherung einer „Restmobilität" hinaus über Bürgerbusse auch eine Ergänzung des Flächenangebots auch bei erhöhter Nachfrage erfolgen kann.

Tabelle 21 Grundformen flexibler/alternativer Bedienung

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

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

Über ein *Anruf-Sammeltaxi (AST)* kann eine flächenhafte Mobilitätssicherung als ein dem Rufbus im Flächenbetrieb vergleichbares System in weiten Teilen gewährleistet werden. Im Landkreis Celle existiert derzeit ein AST im Regionalverkehr, das zwischen verschiedenen Ortsteilen der Gemeinden Wietze und Hambühren sowie ein AST, das in der Kreisstadt Celle verkehrt. Das Angebot dient als Tagesrandangebot der Angebotsergänzung nach der Betriebszeit des Linienverkehrs. In Kombination mit dem Rufbus im Flächenbetrieb mit dem Vorteil der besser kalkulierbaren Voranmeldezeiten auf Betreiber- wie auf Nutzerseite stellt es eine kostengünstige Möglichkeit der Angebotsergänzung dar.

4.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement

In Abschnitt 2.2.5 wurden unter analytischen Gesichtspunkten die wesentlichen Kriterien der ÖPNV-Angebotsqualität erläutert. Basierend auf diesen Kriterien legt der Nahverkehrsplan folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung fest:

4.5.1 Qualitätskriterien

Neben der Verfügbarkeit des Leistungsangebots ist die Qualität der Leistungsdurchführung entscheidend für dessen Akzeptanz bei den Fahrgästen und damit letztlich auch der Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Leistungsdurchführung. Alle nachstehend festgelegten Qualitätsanforderungen schließen ausdrücklich auch vergebene Subunternehmerleistungen und die dabei eingesetzten Fahrzeuge und Personale ein.

4.5.2 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien werden als vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten im Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis und dem Unternehmen sowie unter Bezugnahme auf Abschnitt 4.5.8 Störungs- und Beschwerdemanagement aufgenommen.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote, gemessen in Promille (‰), bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Leistung gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird. Zielwert für die Ausfallquote ist ein Wert <2,5 ‰.

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

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

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

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

4.5.3 Eingesetztes Personal

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

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

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

4.5.4 Fahrzeugeinsatz

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

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben.
- Für alle eingesetzten Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb muss ab dem Jahr 2025 mindestens die Euro-6-Norm nachgewiesen werden. Neuzugelassene Fahrzeuge haben jeweils die im Beschaffungsjahr aktuellste Norm in Bezug auf Schadstoffemissionen einzuhalten. Vor dem Jahr 2025 müssen für eingesetzte Fahrzeuge mindestens die Euro-4-Norm nachgewiesen werden, für alle eingesetzten und ab dem Jahre 2015 erstzugelassenen Fahrzeuge mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard, für ab dem Jahr 2017 erstzugelassene Fahrzeuge die Euro-6-Norm. Für den Einsatz zugeführter Gebrauchtfahrzeuge ist ab 2018 die Euro-5-Norm nachzuweisen. Der Busverkehr wird zudem schrittweise auf emissionsfreie Antriebe umgestellt.[36]
- Für den Einsatz im Taktliniennetz des Hauptnetzes sind vorrangig klimatisierte Fahrzeuge einzusetzen.
- Zur Bereitstellung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 16 Jahre ab Erstzulassung und eine maximale Laufleistung von 750.000 km zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den

[36] vgl. insoweit Abschnitt 4.6.

qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil solcher Fahrzeuge wird jedoch auf 10 % der jährlichen Nutzfahrleistung begrenzt und ist jährlich nachzuweisen.

- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflur- oder Low-Entry-Bauart) und/oder Einstiegshilfen (Hublift, Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Standardlinienbus mindestens 2, Kleinbus mit mehr als 9 Fahrgastplätzen mindestens einer), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschtaster einzusetzen. Dabei gilt die Vorgabe von 2 Rollstuhlstellplätzen für eingesetzte Neufahrzeuge ab Erstzulassungsjahr 2015. Für alle eingesetzten Busse mit Erstzulassung vor dem 01.01.2015 genügt eine Bemessung der Sondernutzungsfläche für mindestens 1 Rollstuhl und 1 Kinderwagen zur Erfüllung der Vorgabe. Zusätzlich gelten die Anforderungen an eine sensorische Barrierefreiheit durch visuelle und akustische Haltestellenangabe laut Abschnitt 4.5.5.

Tabelle 22 Hauptparameter für barrierefreie Fahrzeuge[37]

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

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

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

4.5.5 Fahrgastinformation im ÖPNV/ÖSPV

Der Betreiber hat eine für den Nutzerkreis rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung zu gewährleisten. Fahrpläne sind – neben den Fahrplanaushängen an den Haltestellen – permanent aktualisiert auf den Webseiten des Unternehmens und des Landkreises zum Herunterladen und über stetig aktualisierte gedruckte Fahrplaninformationen möglichst barrierefrei (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe) bereitzustellen. Zudem ist eine gleichlaufende aktuelle Information über Verkehrseinschränkungen sicherzustellen.

Über die Einbindung bzw. Bereitstellung von Echtzeitdaten in eigene oder allgemein zugängliche Apps oder etwa über QR-Codes an der Haltestelle leicht aufzurufende Websites ist ein Echtzeitdatenabruf sicherzustellen. Im Rahmen einer RBL-Anwendung sind insbesondere an den kategorisierten Hauptverknüpfungspunkten weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung, der gezielten Fahrgastinformation und des Störungsmanagements zu erschließen.[38]

Neben einer visuellen Haltestellenanzeige ist in allen Fahrzeugen eine akustische Haltestellenansage zu realisieren, die insbesondere für Menschen mit Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bildet.

An zentralen Umsteigehaltestellen – insbesondere Stadt Celle [Schlossplatz] und Stadt Celle [Bahnhof] - ist in enger Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger zu prüfen, ob vorhandene Orientierungssysteme funktional ausreichend sind.

4.5.6 Vertrieb und Kundenservice im ÖPNV/ÖSPV

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrpersonal zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer/innen ist das relevante Fahrscheinsortiment anzubieten. An den Hauptverknüpfungspunkten ist die Verfügbarkeit von Fahrausweisautomaten sicherzustellen.

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

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

[38] siehe Abschnitt 4.5.8.

4.5.7 Zustand und Ausstattung der Haltestellen im ÖPNV/ÖSPV

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet waren im Jahr 2016 durch den Betreiber, in Abstimmung mit dem Aufgabenträger, nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen nach dem Muster von Tabelle 19 zu versehen und das Ergebnis dieser Erfassung und Kategorisierung auch dem Aufgabenträger für Planungszwecke zur Verfügung zu stellen. Dieses unter 4.4.3 „Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Gestaltung der Zugangsstellen“ festgehaltene Ergebnis wird unter Bezugnahme auf die Ausstattungsparameter nach Tabelle 21 auch hier als Grundlage herangezogen.

Tabelle 23 Ziele für den barrierefreien Haltestellenausbau

Merkmal	Stadt Celle	Übriges Kreisgebiet
Ziel bis 2028	100 % Kategorie C1, 25 % Kategorie C2	50 % Kategorie C1, 10 % Kategorie C2

D stehen unter mehreren Vorbehalten und der Realisierung des folgenden Arbeitsprogramms:

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

Die Zieldefinition nach Tabelle 23 gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis eine aktualisierte Datenlage vorliegt und die Zieldefinition per Änderungsbeschluss modifiziert wird.

4.5.8 Störungs- und Beschwerdemanagement, Qualitätsmanagement

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

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

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

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

- eine digitale bisensorische Haltestellenankündigung (akustische Ansage und visuelle Anzeige) im Fahrzeug (wobei die Ansage technisch auch unabhängig vom RBL realisiert werden kann),
- die Datenversorgung der DFI-Anlagen und der entsprechend ausgerüsteten Lichtsignalanlagen in der Stadt Celle,
- die Informationsbereitstellung für den Fahrer zur Anschlusssicherung,
- die Fahrzeugortung/-verfolgung und Pünktlichkeitskontrolle,
- die entsprechenden Statistikfunktionen über die Leistungsdurchführung, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

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

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

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

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

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

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

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

Beschwerden	Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse)
	Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/zu spät und um wie viel Minuten), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit usw.)
	Räumliche und zeitliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle, Datum, Fahrtnr.)

Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.

Störungen
- Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung usw.)
- Auswirkung und Folgewirkungen
- Räumliche und zeitliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle, Datum, Fahrtnr.)
- Umfang des Leistungsausfalls in Nutz-km zur Anrechnung auf Ausfall- und Verspätungsquote (Anrechnung jeweils der ganzen Fahrtlänge)
- Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen

4.6 Dekarbonisierung des ÖPNV

Im Verkehrssektor steigt der Handlungsdruck, vom Einsatz fossiler Energien abzukehren, um Treibhausgasemissionen zu verringern und gesetzliche Klimaschutzziele einzuhalten. Im Gegensatz zum elektrischen Bahnverkehr wird der im Auftrag des Landkreis Celle fahrende Busverkehr derzeit (Stand Anfang 2023) ausschließlich mit Diesefahrzeugen betrieben, die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen im Fahrbetrieb verursachen.

Gemäß dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) ist der Landkreis Celle als öffentlicher Auftraggeber dazu verpflichtet, Mindestquoten an Fahrzeugen mit sauberen bzw. emissionsfreien Antrieben bei neuen Verträgen zu berücksichtigen. Die kommende Vergabe der Verkehrsdienstleistungen mit Betriebsaufnahme zum 1. April 2025 fällt in den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG. Demnach müssen mind. 45 % der im Rahmen dieses Dienstleistungsauftrags eingesetzten Fahrzeuge sauber sein.

Der Aufgabenträger hat im Frühjahr 2022 ein Gutachten zur Erarbeitung einer Dekarbonisierungsstrategie für den Celler Busverkehr in Auftrag gegeben, das am 27. Juli 2022 vorgelegt wurde. In diesem Rahmen wurden unterschiedliche in Frage kommenden Antriebstechnologien und Organisationsmodelle untersucht mit dem Ziel, Umweltnutzen und Wirtschaftlichkeit der Umstellung zu maximieren sowie Kostenrisiken bzw. zusätzliche Ressourcenaufwände für den Landkreis weitgehend zu vermeiden.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Gutachtens verfolgt der Landkreis folgende Umstellungsstrategie:

- Umstellung auf lokal emissionsfreie und hoch energieeffiziente batterieelekttische Antriebe (Batteriebusse) als wirtschaftlichste und Blick auf Klimaschutz nutzenwirksamste Technologie
- Schrittweise Einführung der emissionsfreien Fahrzeuge: Der Landkreis strebt einen Anteil an Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben von 30 % im ersten Jahres des neuen Verkehrsdienstleistungsvertrags und von 80 % im mittelfristigen Horizont 2028 an. Ab dem Jahr 2035 soll der ÖPNV im Landkreis weitgehend emissionsfrei erbracht werden.
- Priorisierung des Einsatzes der emissionsfreien Batteriebusse auf Linienbündel mit hohem Anteil an städtischem Verkehr

- Verzicht auf den Einsatz von sauberen, jedoch nicht emissonsfreien Fahrzeugtechnologien gemäß dem SaubFahrzeugBeschG, da diese gegenüber aktueller Euro-6-Dieselfahrzeuge keinen nennenswerten Beitrag zur Emissionsminderung leisten [39]

- Bereitstellung von Flächen für das elektrische Laden der Busse (soweit verfügbar) durch den Auftraggeber auf dem Gebiet des Landkreises zur Nutzung für potenzielle Betreiber. Eigentum und Betrieb von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur liegen in der Verantwortung des Betreibers, der das betriebliche Know-How einbringt.

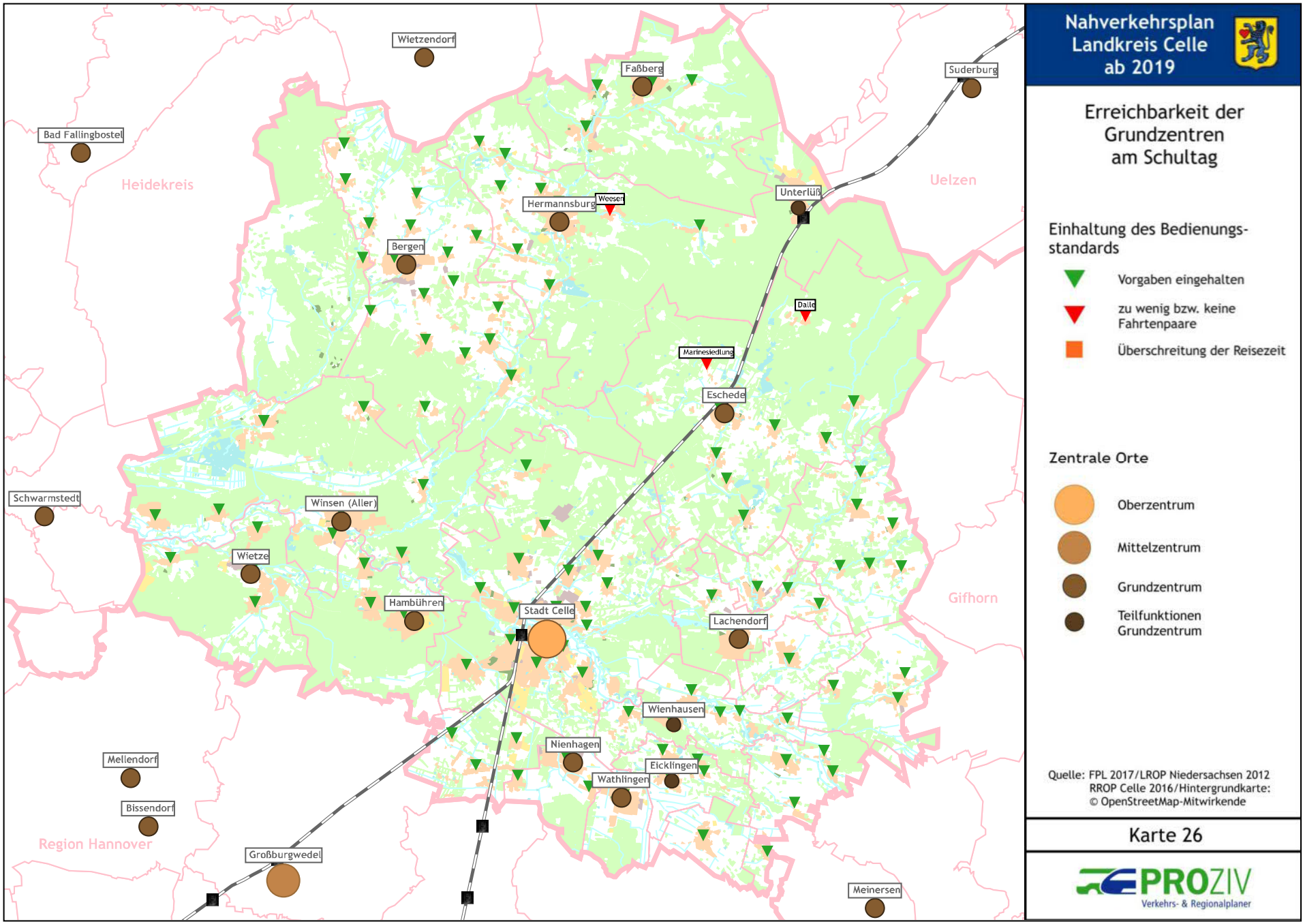
- Zulassen der Möglichkeit, dass der Landkreis nach Ablauf der Verkehrsverträge im Jahr 2035 nutzbare Infrastrukturen übernimmt und ggf. einem Folgebetreiber zur Verfügung stellen kann.

Mit dem skizzierten Aufwuchs an Batteriebussen werden einerseits die Anfordernungen des SaubFahrzeugBeschG[40] erfüllt. Andererseits werden damit wesentliche Meilensteine auf dem Weg zu einem vollständig emissonsfreien Busverkehr gelegt, der bei der übernächsten Vergabe der Verkehrsdienstleistungen mit Betriebsbeginn voraussichtlich im Jahr 2035 vorgegeben werden kann. Bei der Ausgestaltung der Vergabeunterlagen für den komenden Verkehrsdienstleistungsvertrag ab 2025 wird die Verteilung der Batteribusse nah Linienbündeln präzisiert. Dabei wird auf eine Priorisierung des Buseinsatzes auf den Stadtverkehr Celle geachtet.

In der Phase des Mischbetriebs mit Diesel- und Batteriebussen sollen die emissionsfreien Batteriebusse möglichst viel Fahrplanleistung erbringen, soweit dies im Sinne der Wirtschaftlichkeit bleibt – insbesondere soll kein Fahrzeugmehrbedarf gegenüber einem Einsatz mit Dieselbusen entstehen. Mit der Beibehaltung einer geringen Anzahl an Dieselbussen bis zum Ende der Vertragslaufzeit bleibt den Betreibern eine betriebliche Flexibilität zur Optimierung des Betriebs erhalten. Es wurde im Gutachten auf Basis des aktuellen Busverkehrs geprüft und bestätigt, dass die von aktuellen Batteriebussen technisch garantierte Reichweite ausreichend für den Betrieb ist.

[39] Vgl. Gutachten „Dekarbonisierung des ÖPNV im Landkreis Celle“

[40] Das Gesetz lässt offen, wie der Anteil an eingesetzten Fahrzeugen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bemessen wird, wenn die Zahl an eingesetzten emissionsfreien Fahrzeugen sich innerhalb des Dienstleistungsauftrags verändert. Es erscheint jedoch sachgerecht und im Sinne des Gesetzes, dass der durchschnittliche Anteil über die Laufzeit des Vertrags als Maßstab dafür genommen wird.



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Grundzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

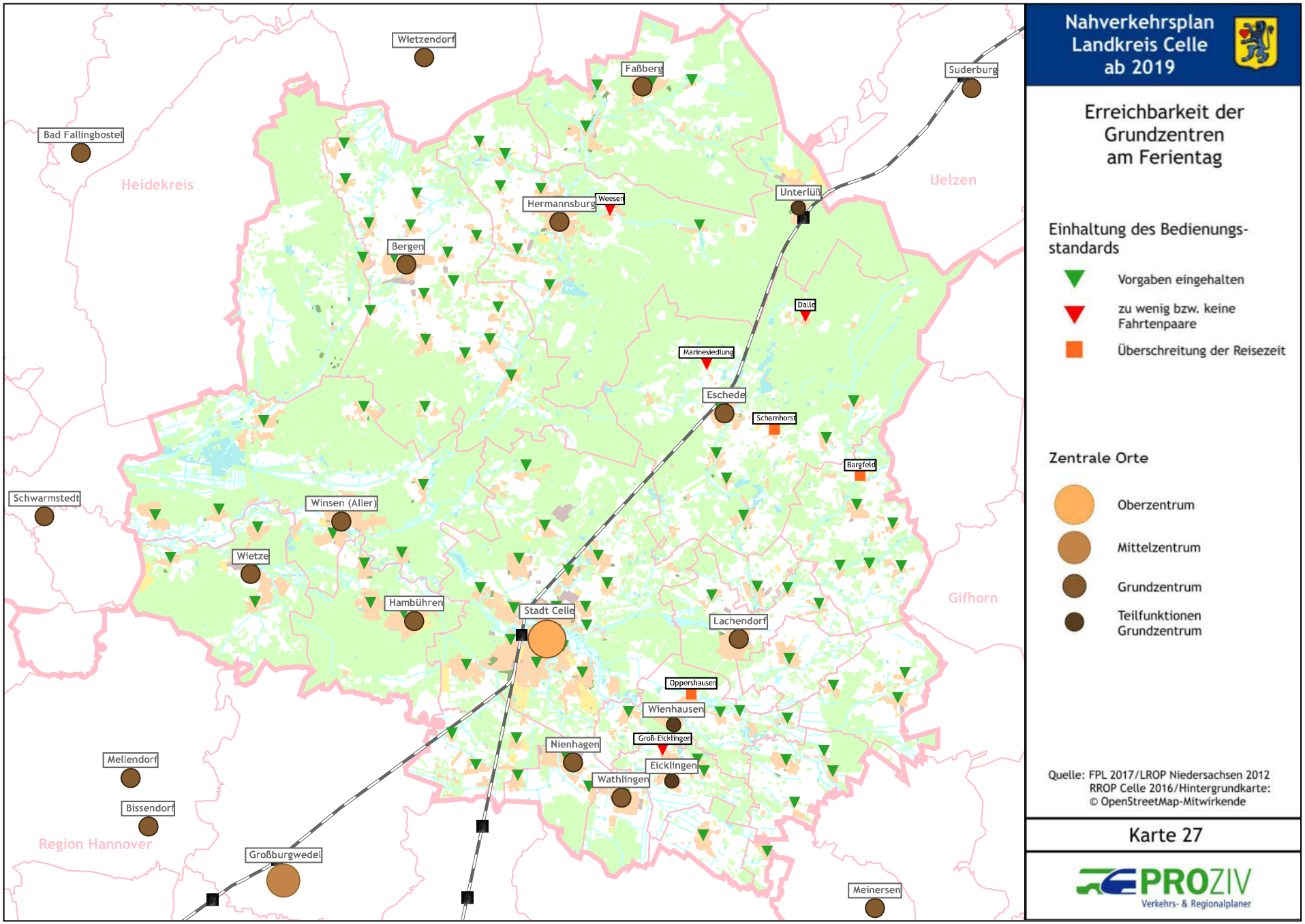
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

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

Karte 26

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Grundzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

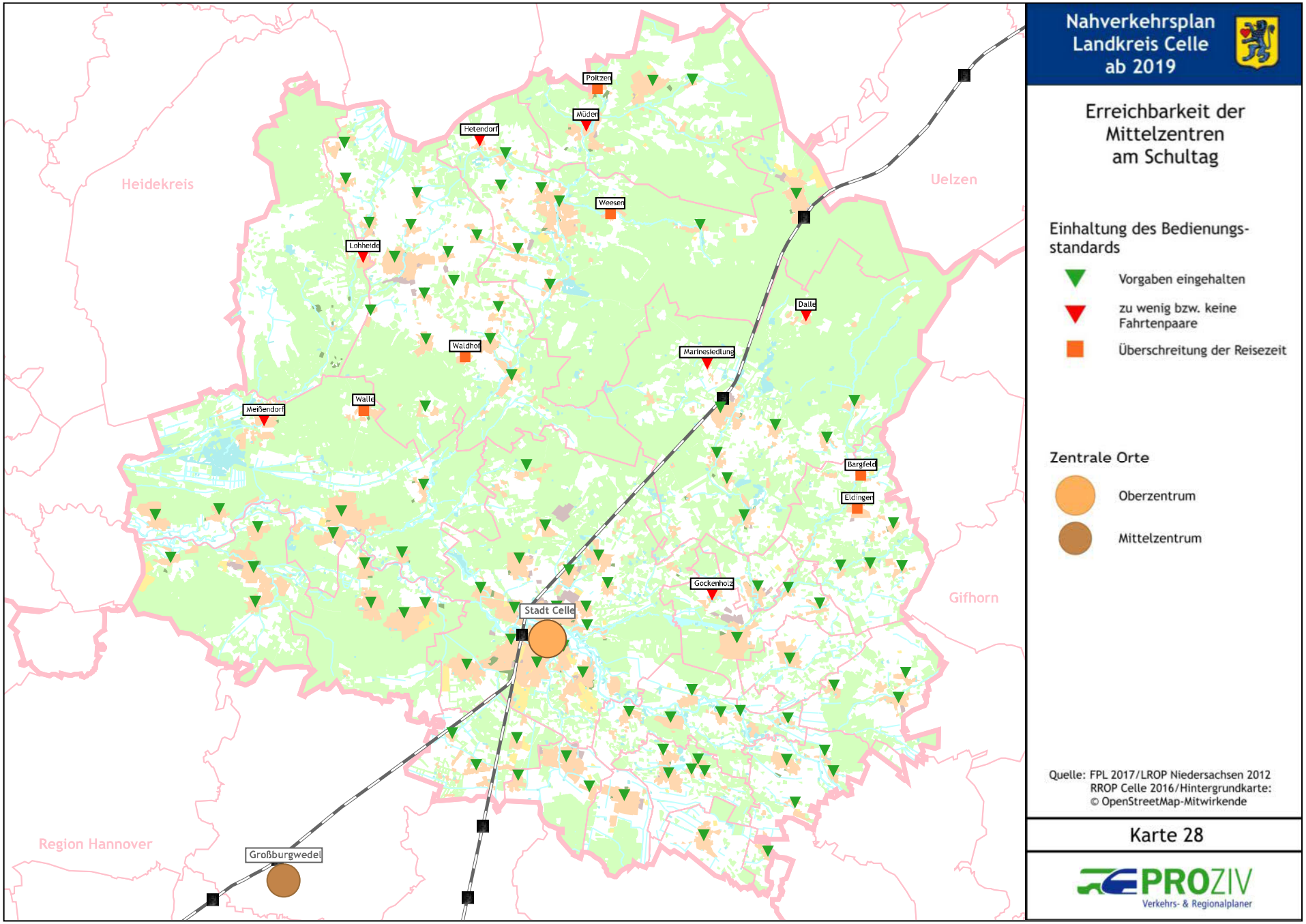
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Teilfunktionen Grundzentrum

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

Karte 27

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Mittelzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

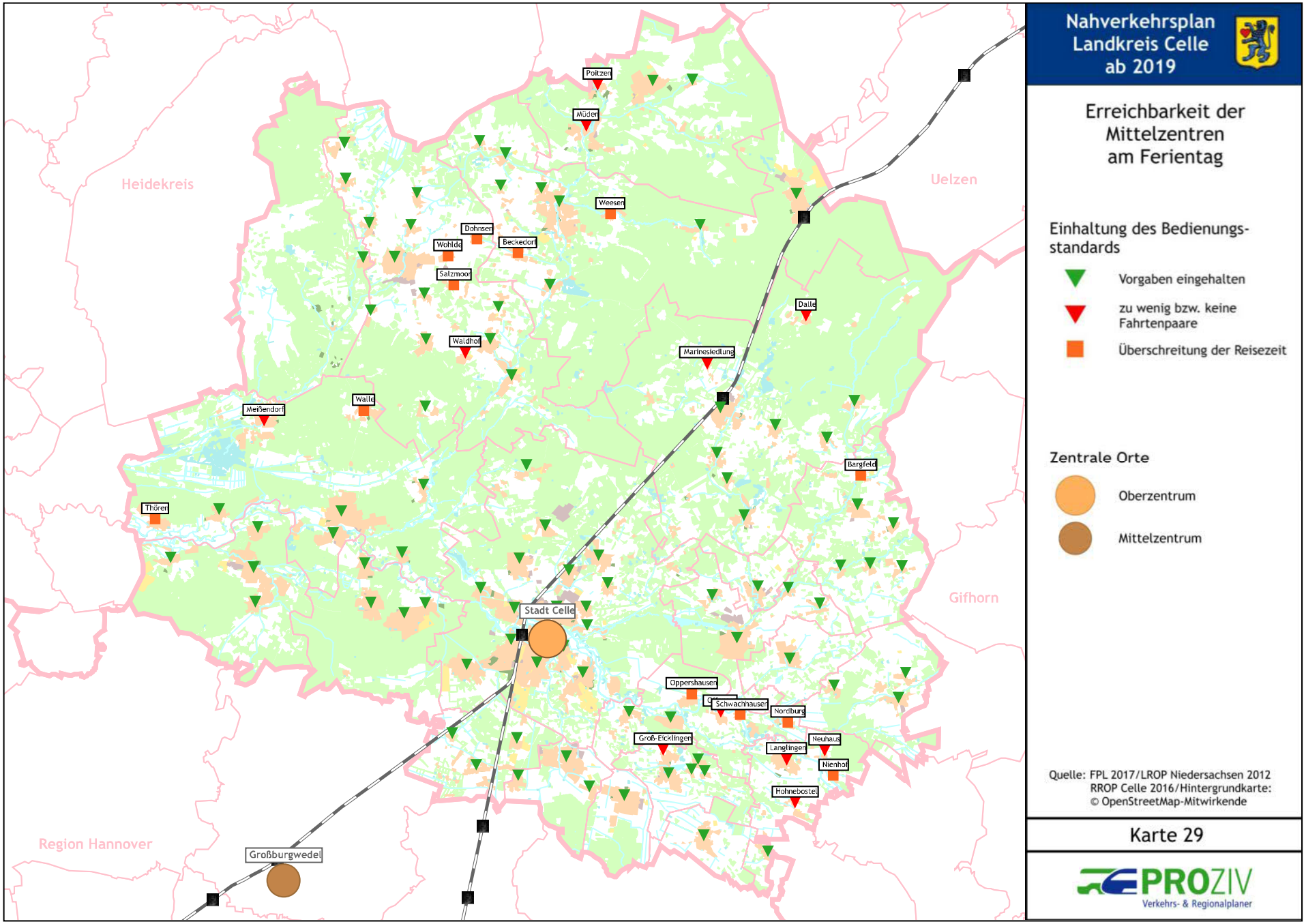
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

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

Karte 28

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Mittelzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

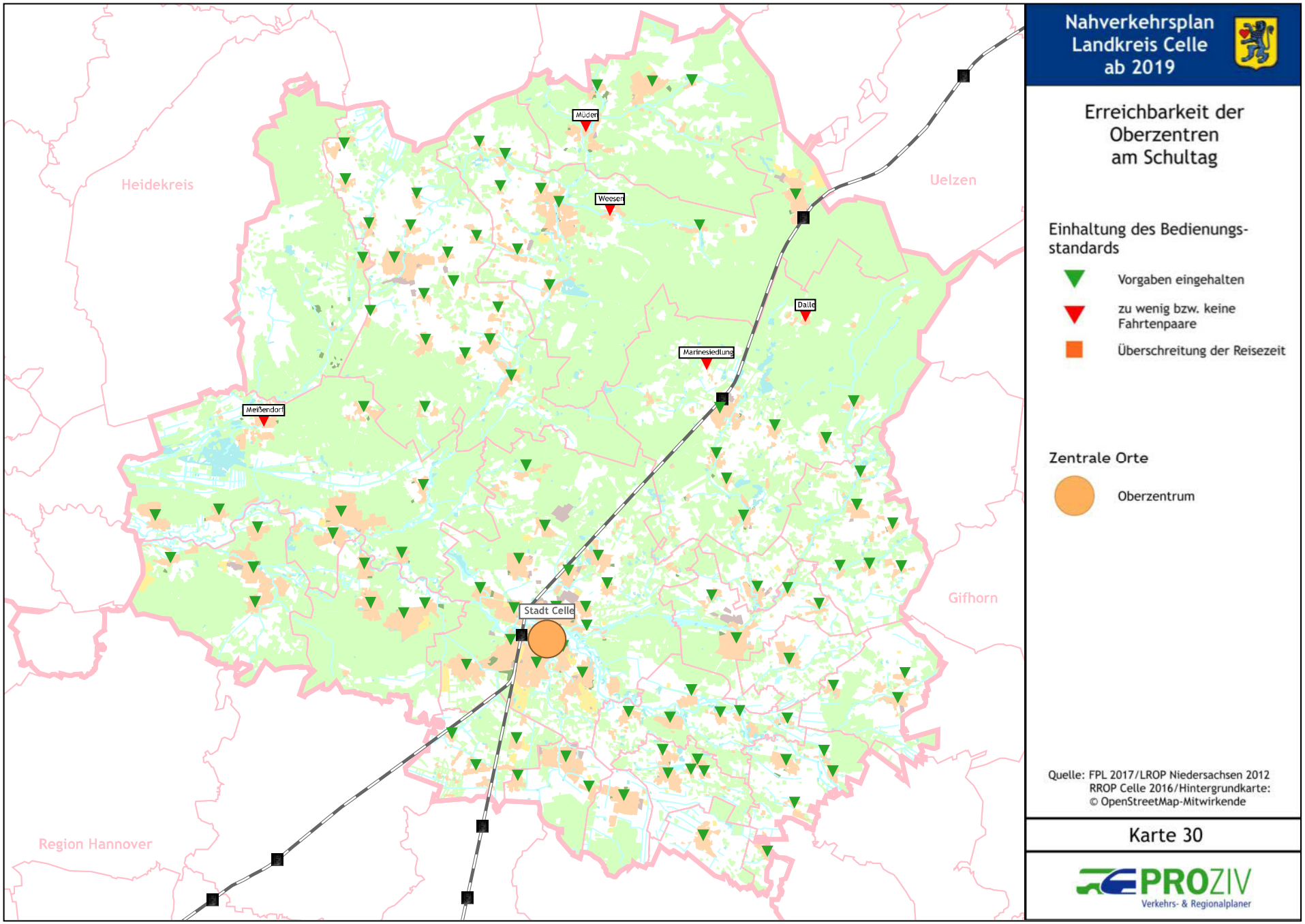
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

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

Karte 29

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Oberzentren am Schultag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

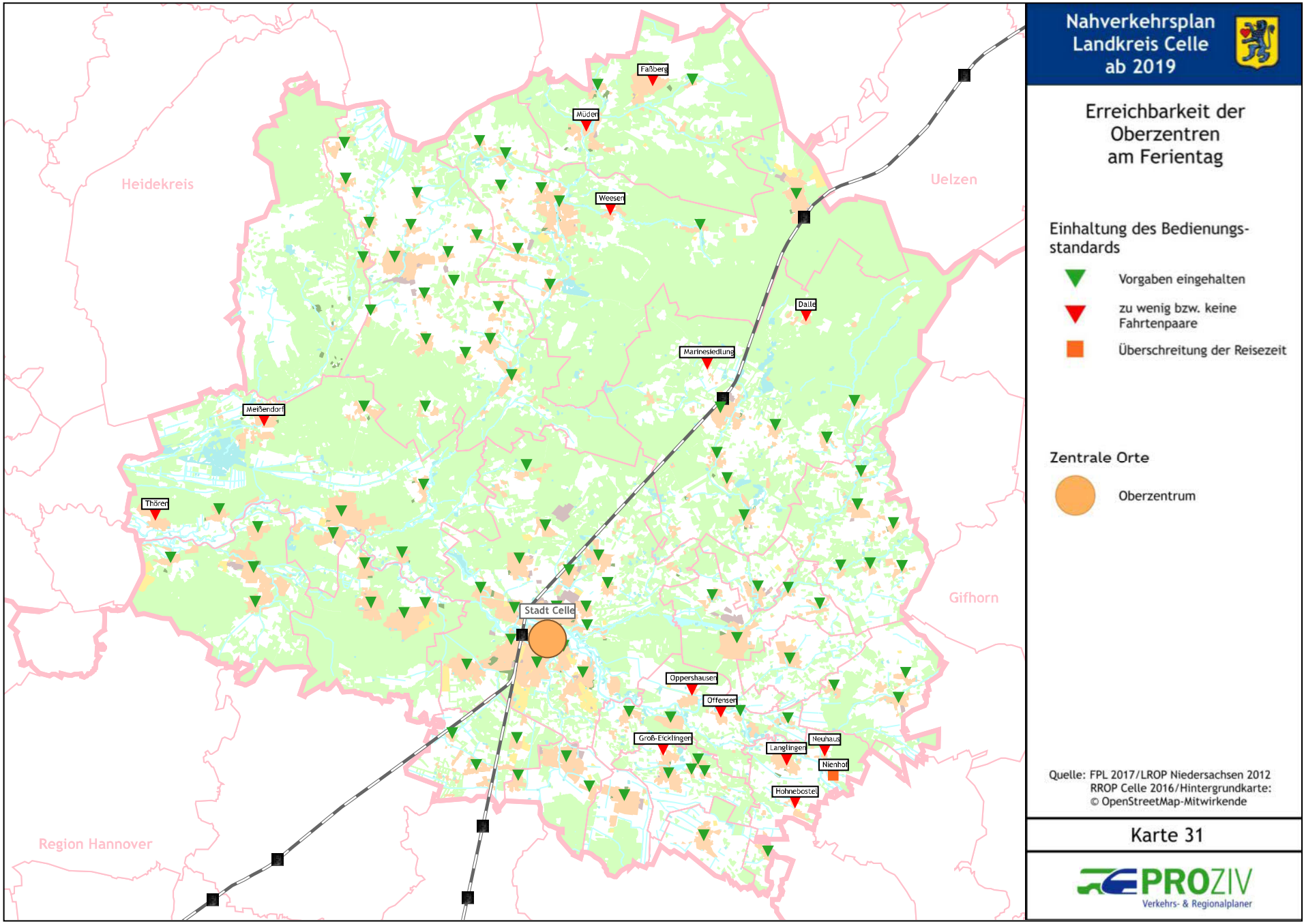
Zentrale Orte

- Oberzentrum

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

Karte 30

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Erreichbarkeit der Oberzentren am Ferientag

Einhaltung des Bedienungsstandards

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

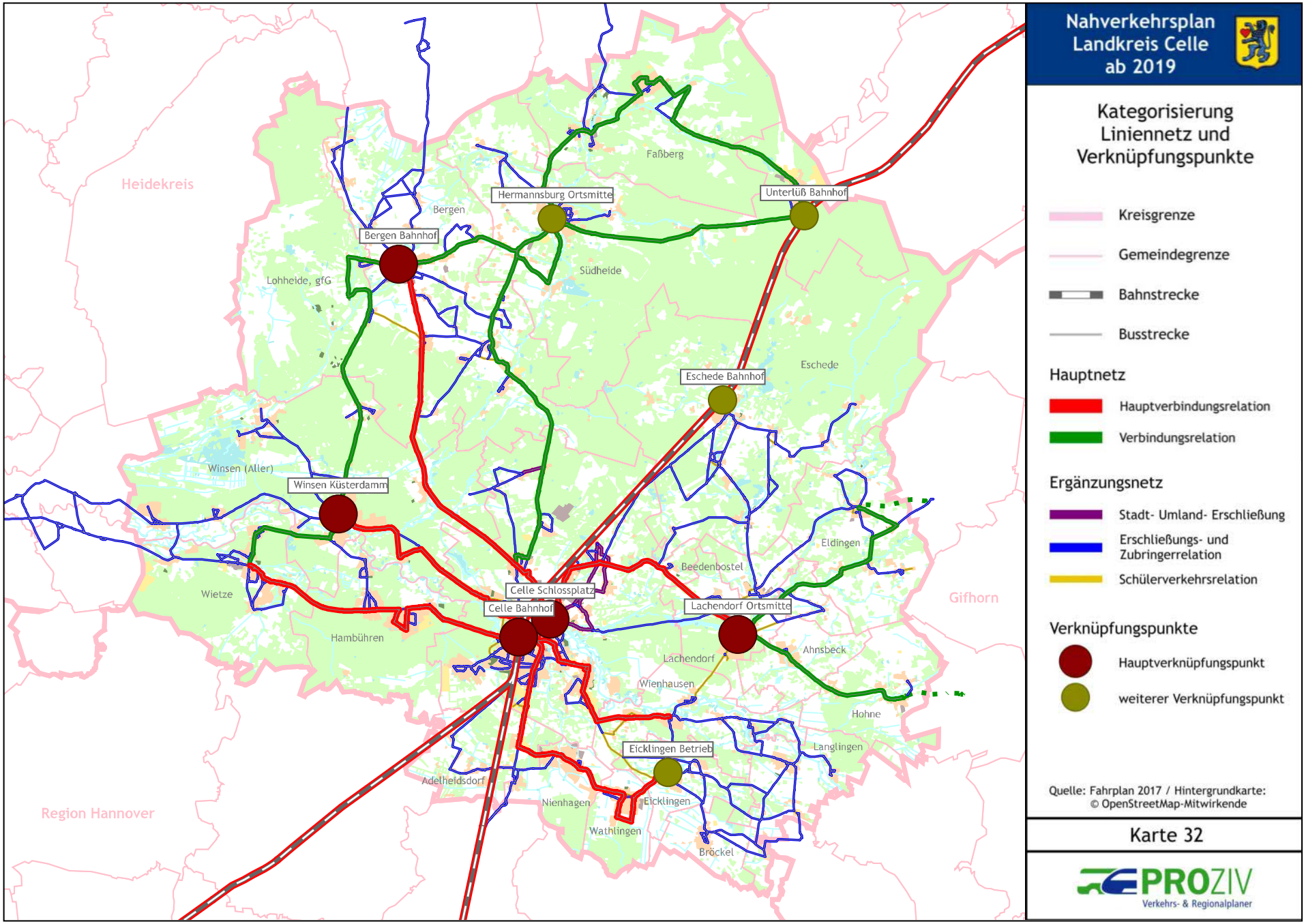
Zentrale Orte

- Oberzentrum

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

Karte 31

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Hauptnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Ergänzungsnetz

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

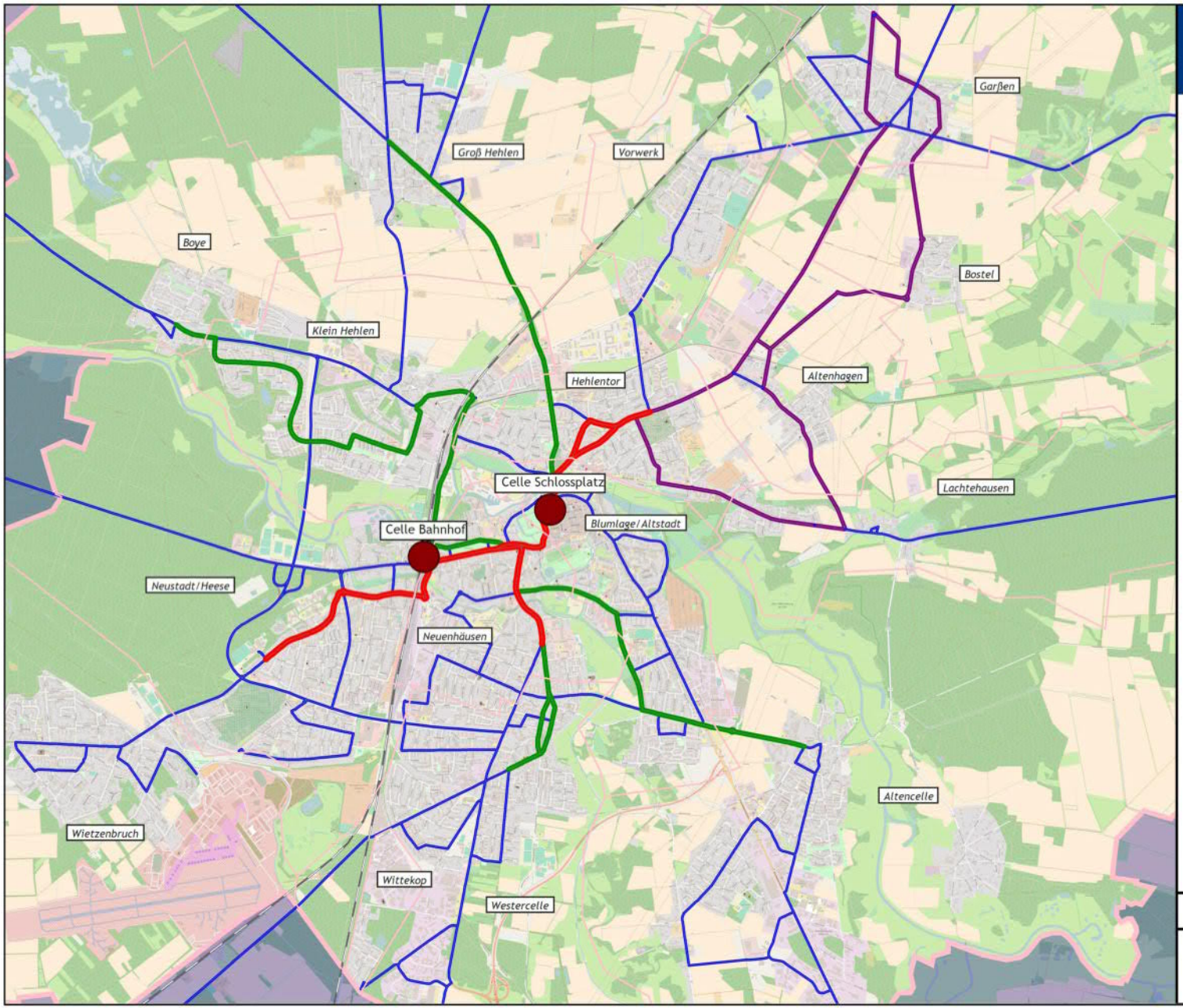
Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkt
- weiterer Verknüpfungspunkt

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 32

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte

Stadtverkehr Celle

- Stadtgrenze
- Stadtteilgrenze
- Bahnstrecke

Hauptnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Ergänzungsnetz

- Stadt- Umland- Erschließung
- Erschließungs- und Zubringerrelation

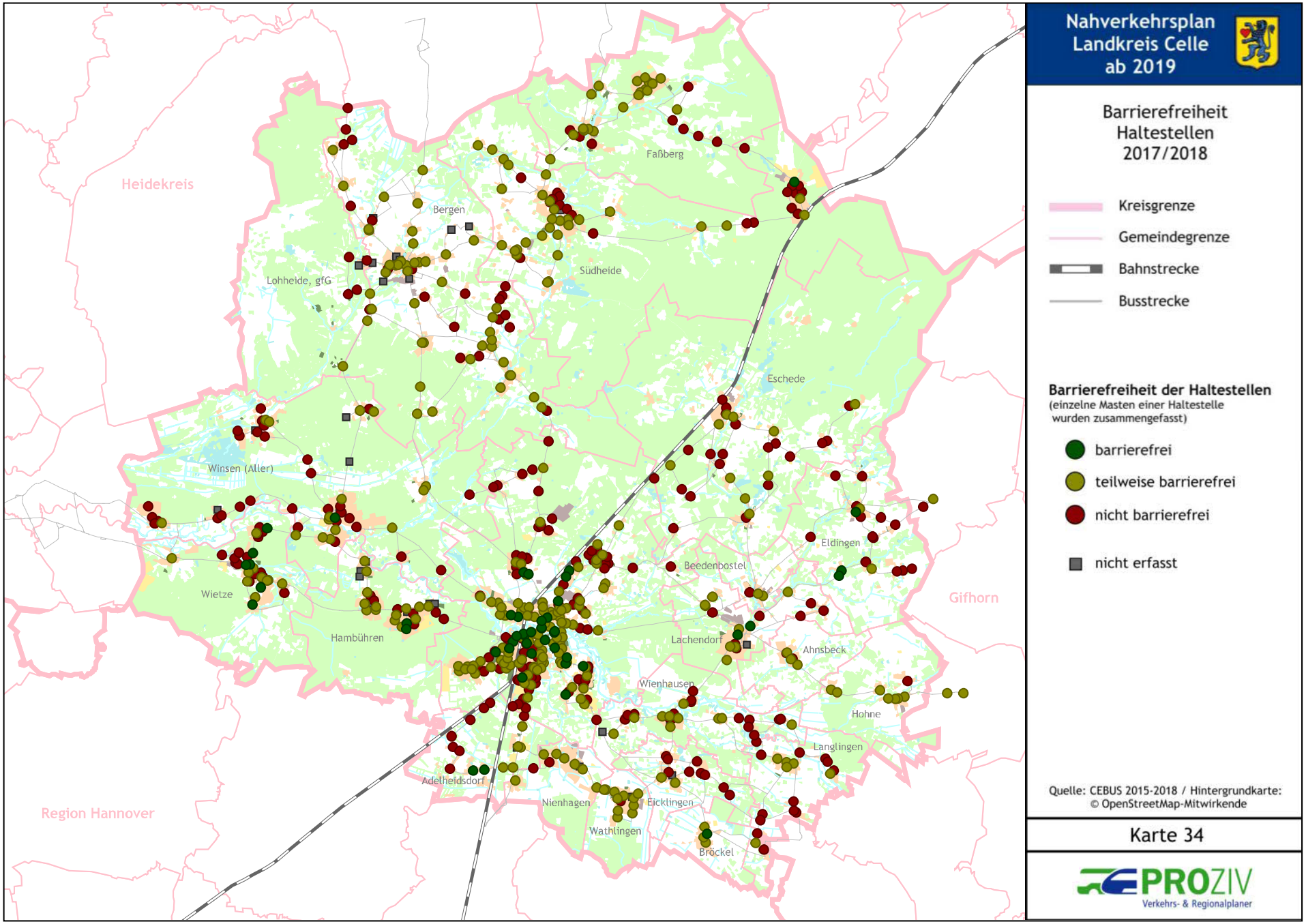
Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkt

Quelle: Fahrplan 2017 / Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Karte 33

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Barrierefreiheit Haltestellen 2017/2018

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstrecke

Busstrecke

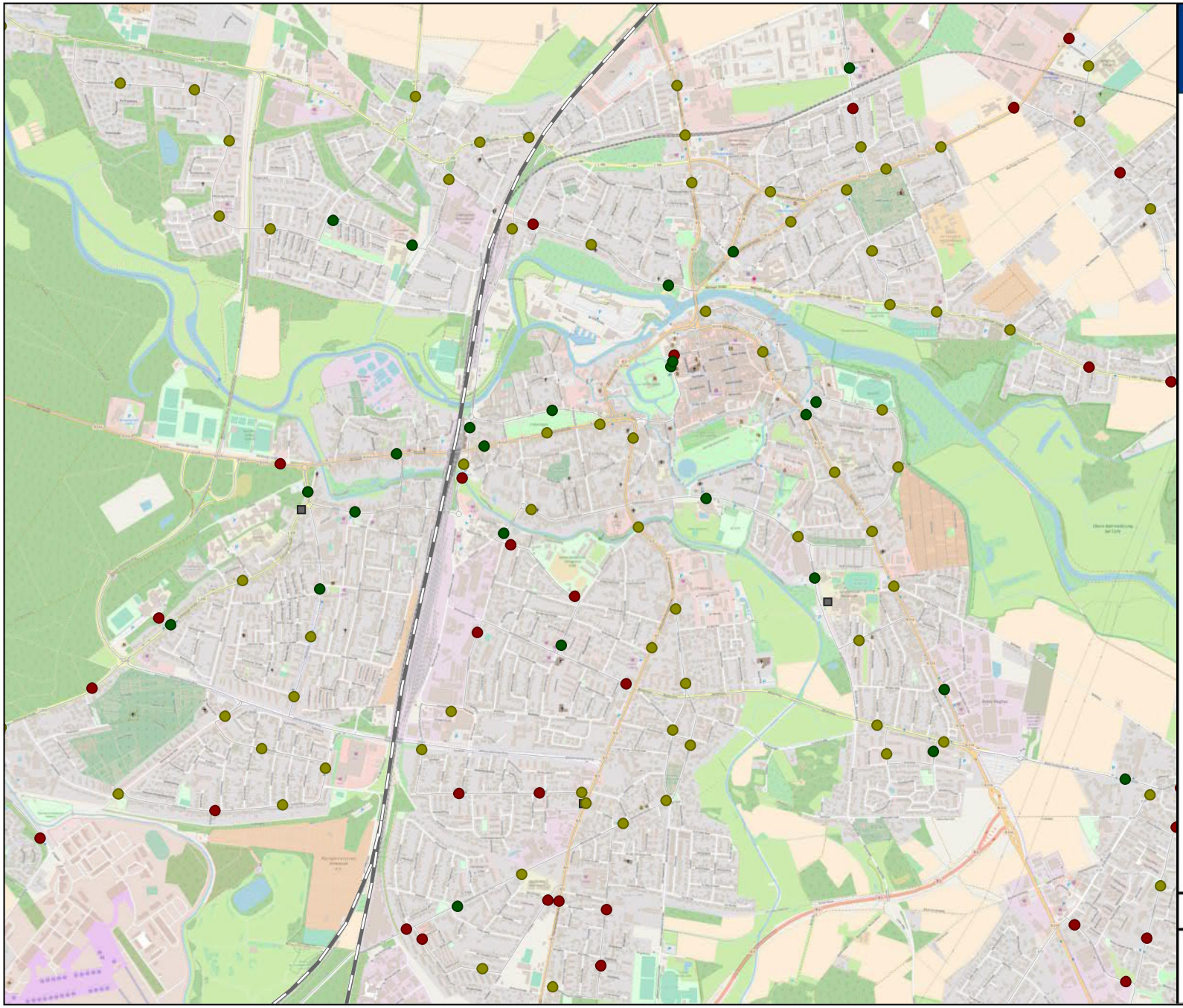
Barrierefreiheit der Haltestellen
(einzelne Masten einer Haltestelle wurden zusammengefasst)

- barrierefrei
- teilweise barrierefrei
- nicht barrierefrei
- nicht erfasst

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

Karte 34

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019

Barrierefreiheit Haltestellen Stadt Celle 2017/2018

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Barrierefreiheit der Haltestellen
(einzelne Masten einer Haltestelle wurden zusammengefasst)

- barrierefrei
- teilweise barrierefrei
- nicht barrierefrei
- nicht erfasst

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

Karte 35

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

5 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing

5.1 Organisation und Strategie der Sicherstellung des ÖPNV

Der Landkreis Celle ist Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr und nach § 114 NSchG Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und in der Stadt Celle. Als lokaler Aufgabenträger ist der Landkreis nach § 4 Abs. 4 NNVG zuständige Stelle für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und zuständige Behörde nach § 8a PBefG und der VO (EG) Nr. 1370/2007. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung kann der Landkreis allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen.

Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Amt für Bildung, Kultur und ÖPNV der Kreisverwaltung wahrgenommen. Eine spezielle Regieebene beim Aufgabenträger oder unter Beteiligung des Aufgabenträgers, etwa in Form eines Verkehrsverbundes oder eines Zweckverbandes für den ÖPNV, besteht nicht.

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

Der Aufgabenträger hatte mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes die Umsetzung eines Strategiekonzeptes zur Verbesserung der Organisation und Steuerung des übrigen ÖPNV mit dem Ziel einer rechtskonformen Schaffung der Grundlagen zur Wahrnehmung seiner Aufgabenträgerfunktionen, insbesondere der Durchsetzung seiner verkehrspolitischen Interessen bei Wahrung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit und zur Ausübung des erforderlichen Maßes an Kontrolle über die ÖPNV-Durchführung beschlossen. Mit diesem Instrumentarium wurden neue, verbindliche Formen der Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Betreiber/n gestaltet, die auf einer vertraglichen Grundlage mit Möglichkeiten der Durchführungskontrolle beruhen. Dieses Strategiekonzept hat sich in der Folge bewährt. Wesentliche Eckpunkte daraus sind:

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

- Formulierung der Anforderungen und Positionen des Aufgabenträgers als Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung als Bestandteile des Nahverkehrsplanes
    - Mindestbedienungsstandard und Bedienungsvorgaben nach Relationen (Netzkategorisierung) sowie spezieller Anforderungen in der Schülerbeförderung
    - Qualitätsanforderungen, insbesondere hinsichtlich Fahrzeuge und Personal
    - Datenberichterstattung an den Aufgabenträger
    - Forderung der Ausschöpfung aller erschließbaren Rationalisierungsmöglichkeiten, dabei Benennung der wichtigsten Maßnahmen

- Positionierung zu künftigen Verfahrensweisen für Genehmigungserteilung und Leistungsvergabe sowie die Leistungsfinanzierung

- Vorbereitung künftiger Leistungsvergaben, Genehmigungsverfahren

  1. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass Leistungsvergaben nach Maßgabe der Verordnung (EG) 1370/2007 als übergeordnete Rechtsvorschrift zu erfolgen haben, soweit die Leistung als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) zu qualifizieren ist. Liegt keine öDK vor, kommt eine wettbewerbliche Vergabe nach allgemeinem Vergaberecht (VOL/A, VgV, GWB, EU-Vergaberichtlinie 2014/24/EU) zur Anwendung. Da der Kreis nicht über ein eigenes Unternehmen verfügt, an das ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) direkt vergeben werden könnte, und die Schwellenwerte für eine vergaberechtsfreie Beauftragung überschritten werden, kommt eine Direktvergabe weder nach den Regeln des Art. 5 Abs. 2, 4 der VO (EG) Nr. 1370/2007 noch nach allgemeinem Vergaberecht in Betracht.

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

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

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

5.2 Linienbündelung und Genehmigungserteilung

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

Anliegen und rechtliche Grundlagen

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

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

Anderseits sollen Busverkehrsleistungen mittelstandsfreundlich vergeben werden (§ 97 Abs. 4 GWB), daher soll nicht das gesamte Liniennetzt des Kreises „en bloc" vergeben werden. Es ist grundsätzlich in Teilnetze mit möglichst räumlich schlüssigem Zuschnitt zu gliedern. Ein Teilnetz entspricht einer festen Anzahl an Linien.

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

Aktueller Stand

Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Celle angebotenen Leistungen nach §§ 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien sind derzeit zu einem Gesamtlinienbündel unter der Bezeichnung „Bus Celle Stadt/Regio" zusammengefasst. Zu dem gebildeten Gesamtlinienbündel gehörten alle nach § 42 PBefG genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Celle laut Tabelle 1 und Anlage 1, einschl. der Bürgerbusse, mit Ausnahmen der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft).

Über eine Integration verblieber Freigestellter Schülerverkehre nach der Freistellungsverordnung (FVO) in das Gesamtlinienbündel entscheidet die zuständige Behörde zu gegebener Zeit.

Alle dem Bündel „Bus Celle Stadt/Regio" zugehörigen Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Celle sind bis zum 31. März 2025 erteilt. D.h. im Landkreis Celle liegt die oben angesprochene Harmonisierung der Laufzeiten bereits vor.

Gutachterliche Empfehlung zu Linienbündeln[41]

Der vorgesehene Einsatz von emissionsfreien Bussen führt dazu, dass sich insbesondere kleine und mittelständische Bieter mit einer Vielzahl neuer Fragen konfrontiert sehen. Wenn dann die Gesamtleistung zudem „in einem Stück" vergeben würde (das gesamte Netz mit ca. 100 Bussen), kann das für diese Bietergruppe zu unüberwindbaren Hürden für die Teilnahme an einem Vergabeverfahren führen. Eine bündelweise Vergabe verringert die Eintrittsbarrieren für die Bieter, somit haben kleine und mittlere Unternehmen eine größere Chan-

[41] Untersuchung der KCW GmbH vom Dezember 2022

ce, sich erfolgreich zu bewerben. Denn die Anforderungen für ein Bündel sind geringer: weniger Busse, Personalbedarf und Kapitaleinsatz, ein kleinerer Betriebshof und insgesamt ein geringeres wirtschaftliches Risiko.

Im Interesse des Landkreises ist es, möglichst günstige Preise im Wettbewerb zu erzielen: Eine hohe Bieteranzahl mit mehreren Angeboten führt in der Regel zu niedrigeren Preisen und damit zu einer geringeren Haushaltsbelastung.

Eine Vergabe von mehreren Linienbündeln lässt zudem Varianten der Ausgestaltung zu: ein unterschiedlicher Aufwuchspfad an emissionsfreien Bussen oder eine unterschiedliche Art der Vorgabe für Ladeinfrastruktur je Bündel ist denkbar. Auch die Laufzeiten der Verkehrsverträge könnten theoretisch variiert werden.

Aus gutachterlicher Sicht spricht daher alles für die Aufteilung des Gesamtnetzes in einzelne Linienbündel.

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

Vorgehen bei der Konzeption der Linienbündel

Ziel der Linienbündelung ist, einzelne Linien zu betrieblich und wirtschaftlich zusammenhängenden Leistungspaketen (Linienbündel oder kurz Bündel) zusammenzufassen. Grundsätzlich wurden alle Fahrten einer Linie, auch mit abweichenden Routenverläufen, dem selben Bündel zugeordnet.

Bei der Konzipierung aus wirtschaftlicher Sicht wurde darauf geachtet, dass die Linienbündel nicht zu klein werden, was ggf. einen höheren Fahrzeug- und/oder Personaleinsatz erfordert hätte. Auf der anderen Seite musste die Vorgabe der Mittelstandsfreundlichkeit beachtet werden, so dass die Bündel nicht zu groß werden durften. Auch sollte das Angebotsvolumen der Bündel nicht allzu stark variieren, um gleichermaßen für Betreiber attraktive Bündel zu erhalten. Schließlich sollten sich die Bündel räumlich möglichst wenig überschneiden, damit so weit wie möglich eine Fahrtrelation von genau einem Unternehmen bedient wird.

Auf Basis von Erfahrungswerten der Gutachter aus anderen Vergaben wurde eine Größenordnung von etwa 0,75 bis 1,25 Mio. Fahrplan-km pro Jahr und eine Flotte von 20-30 Bussen als angemessen eingeschätzt.

Bei der Optimierung aus betrieblicher Sicht wurde eine Umlaufbildung mit einem strategischen Planungswerkzeug vorgenommen. Das Ergebnis mit Blick auf die Linienbündelung muss nicht zwingend deckungsgleich mit der späteren betrieblichen Planung eines Unternehmens sein, es gibt aber gut mögliche Synergien zwischen parallelen oder sich ergänzenden Linien wieder.

Die Umläufe wurden mit dem Einsatz von Batteriebussen (Depotlader) neben Dieselbussen gerechnet (vgl. Kapitel 4.6). Dabei wurde eine realistische Reichweite und damit Laufleistung von Batteriebussen angesetzt und zwischen Stadtbussen und Regionalbussen differenziert. Auch die Ladezeiten von Batteriebussen wurden berücksichtigt. Es konnte so optimiert werden, dass durch die teilweise Umstellung auf emissionsfreie Batteriebusse kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entstand.

Durch die Modellierung mit dem Planungstool ergaben sich vier Linienbündel. In der Optimierungsphase konnte gezeigt werden, dass kein relevanter Effektivitätsverlust bei der Umlaufbildung eintritt, wenn statt einem Gesamtnetz mehrere Bündel gebildet werden, und auch dann, wenn die Zahl der Bündel bis zu etwa sechs zunimmt. Der ermittelte Fahrzeugbedarf steigt nicht durch die gewählte Aufteilung in Linienbündel. Zum Vergleich wurden für den jeweiligen Fahrzeugbedarf mehrere Varianten gerechnet, etwa mit zwei oder drei Bündeln; als Vergleichswert auch für eine Gesamtvergabe.

Der Stadtverkehr Celle ist dabei das größte der vier Bündel — für die gewählte Abgrenzung sprechen neben dem Volumen und dem geschlossenen Bedienungsgebiet, dass hier Stadtbusse eingesetzt werden, also kaum technisch-betriebliche Synergieeffekte mit dem Regionalbus im Umland bestehen.

Für die Regionallinien stellte sich eine Aufteilung nach den drei geographischen Bereichen „Nord“, „West“ und „Südost“ als geeignet heraus: So gibt es kaum Überschneidungen zwischen den Bündeln — abgesehen von den unvermeidlichen Überlagerungen mit dem Stadtverkehr Celle durch die Zuläufe von außerhalb ins Oberzentrum.

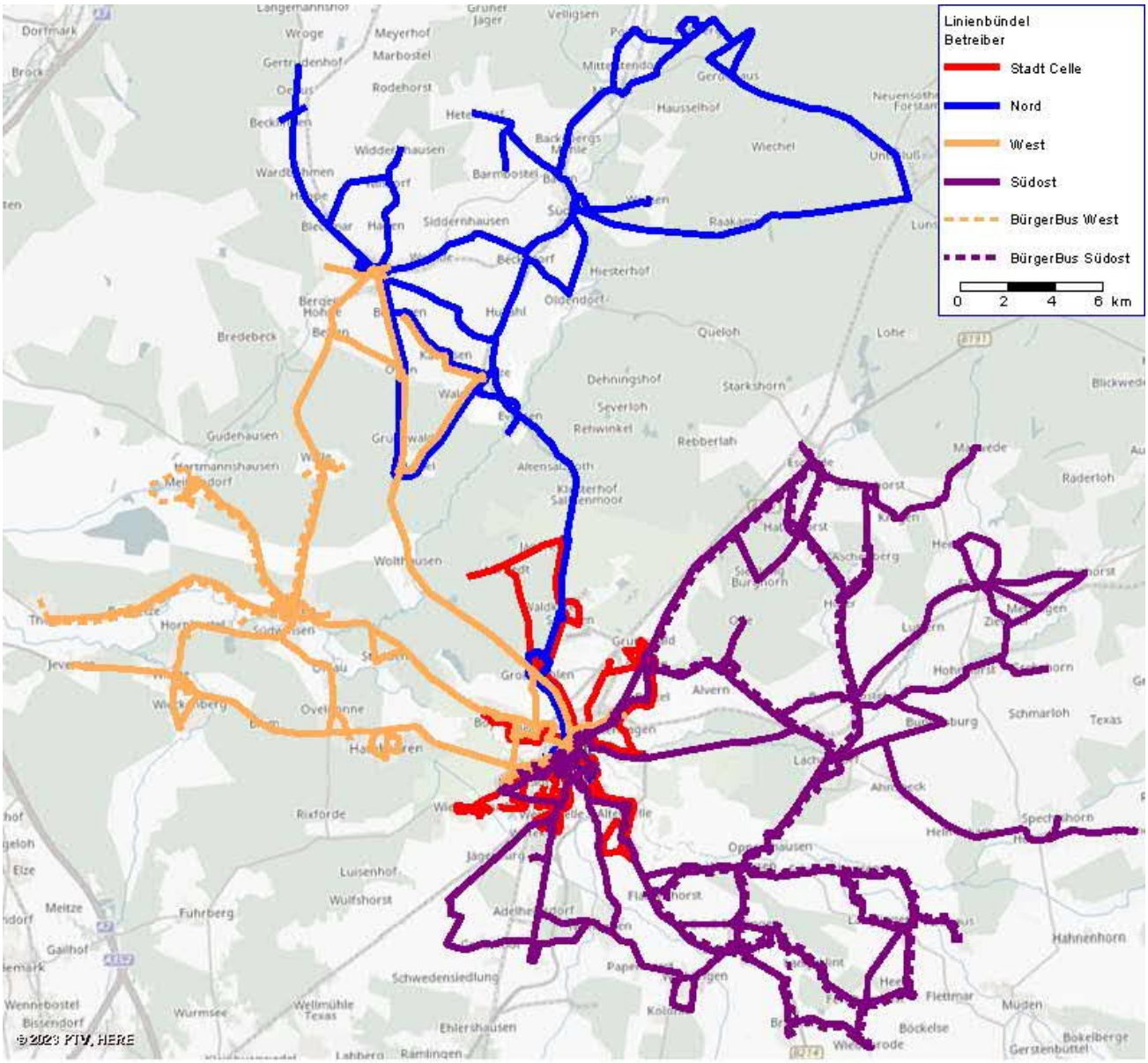
Bedarfsfahrten gingen in die Bildung der Linienbündelung und die durchgeführten Berechnungen ein. Da es sich dabei i.d.R. um Fahrten in den Randzeiten handelt, haben diese keinen Einfluss auf den Fahrzeugbedarf. Zudem muss unabhängig vom Abruf ein Fahrzeug und ein Fahrer bereitstehen, auch wenn dies ein Kleinbus/Taxi sein kann.

Die sechs Bürgerbus-Linien, die von fünf Vereinen im Kreisgebiet betrieben werden, wurden aus genehmigungsrechtlichen Gründen dem räumlich entsprechenden Linienbündel zugeordnet. Im Linienbündel Ost gibt es auf vielen Strecken zusätzlich Bürgerbus-Fahrten, im Linienbündel Nord auf zwei Relationen und im Linienbündel West im Bereich Winsen. Der Betrieb der Bürgerbus-Linien wird allerdings nicht im Wettbewerb vergeben.

In der Folge werden zunächst die vier Linienbündel auf einen Blick dargestellt und danach jedes Bündel einzeln mit den relevanten Eckpunkten und Leistungen.

Linienbündel in der Übersicht

Die folgende Grafik zeigt die vier Linienbündel der Landkreises Celle in der Übersicht (BürgerBus-Linien sind gestrichelt gezeichnet):



In den Linienbündeln sind die folgenden Linien enthalten, die Bürgerbusse werden nachrichtlich erwähnt:

Linienbündel	Liniennummern pro Bündel											Bürgerbusse		
Stadt Celle	2	3	4	5	7	9	11	12	13	14				
Nord	120	130	160	200	210	220	230	260	261			201	202	
Südost	300	310	400	460	470	500	510	600	610	700		301	601	602
West	100	110	800	810	820	900	910	960				901		

Die Linienbündel weisen folgende Größenordnungen auf (ohne Bürgerbusse):

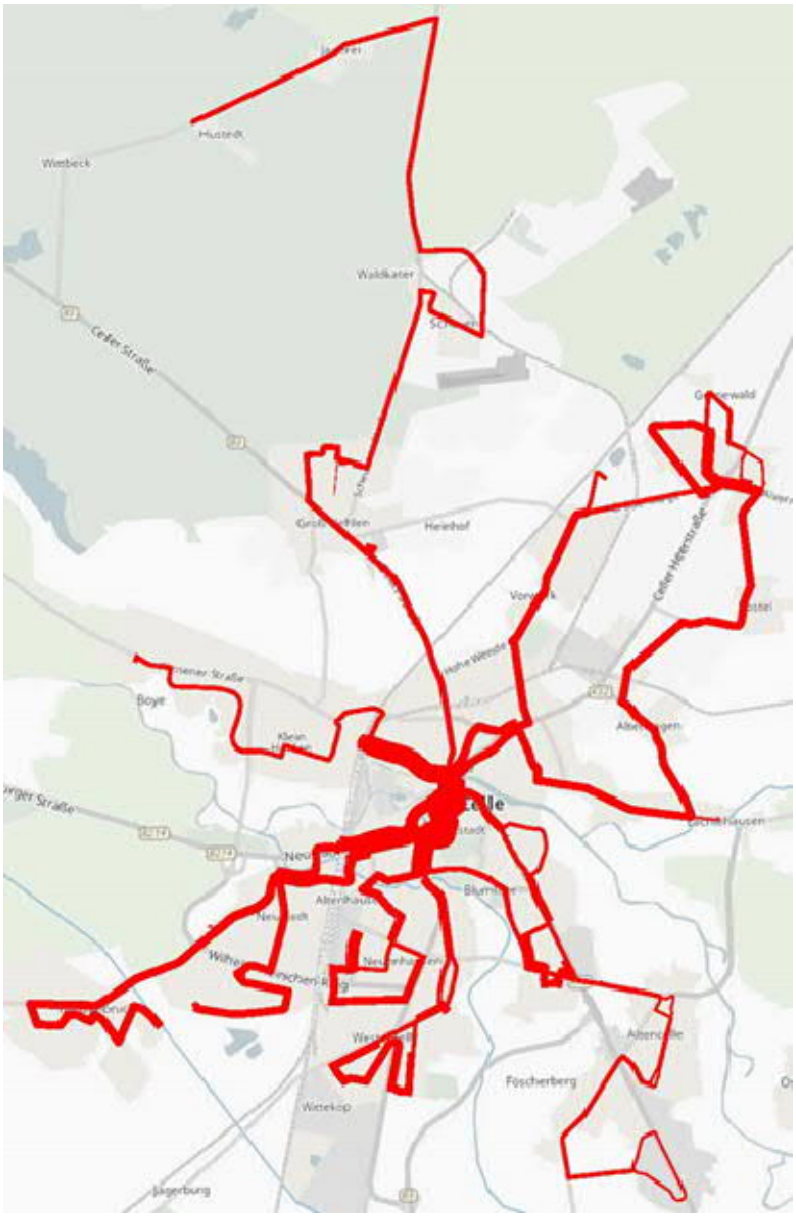
Linienbündel	Mio. Fahrplan- km/Jahr	Tsd. Fahrplanstunden/Jahr
Stadt Celle	1,39	58,0
Nord	0,67	16,2
Südost	1,21	40,1
West	1,07	30,4
Summe	4,34	144,7

Bündel Stadtverkehr Celle („Stadt Celle“)

Anmerkung: Die Balkenstärke der nachfolgenden Karten weist auf die Fahrtenhäufigkeit auf den jeweiligen Streckenabschnitten hin.

Das Linienbündel „Stadt Celle“ beinhaltet 10 Linien mit zwischen 45 und 57 Fahrten pro Schultag, die das Stadtgebiet bedienen. Davon verkehren 95 % auch in den Ferien (98 % der Fahrplan-km). Insgesamt ergeben sich für das Bündel etwa 1,39 Mio. Fahrplan-km im Jahr. Für den Betrieb sind ca. 28 Fahrzeuge nötig (ohne Reservefahrzeuge).

Der Takt beträgt für jede Linie i.d.R. 30 oder 60 Minuten, wobei die Linien im Außenbereich zum Teil unterschiedliche Laufwege haben, sodass in der Stadtmitte auch dichtere Takte angeboten werden. Sonnabends werden ca. 82 %, an Sonn und Feiertagen ca. 28 % des Leistungsvolumens gefahren.



Folgende Linien sind im Linienbündel „Stadt Celle“ enthalten:

Linie	Hauptlauf	Fpl-km/Jahr
2	Celle Schlossplatz/Museum - Celle Hustedt Endstation	190.596
3	Celle Garßen Schule – Vorwerk – Celle Schlossplatz	123.461
4	Celle Garßen Schule – Bostel – Celle Schlossplatz	222.248
5	Celle Bruchkampweg - Celle Schlossplatz/Museum	110.221
7	Celle Schlossplatz - Celle Fohlenweg	122.910
9	Celle Unter den Eichen - Celle Schlossplatz/Museum	93.899
11	Celle Windmühlenstaße - Celle Schlossplatz/Museum	108.906
12	Celle Marienwerderallee - Celle Schlossplatz	163.137
13	Celle Wietzenbruch Kaserne - Celle Schlossplatz/Museum	174.111
14	Celle Schlossplatz/Museum - Celle Galgenberg	79.224
	Summe	1.388.713

Bündel Nord

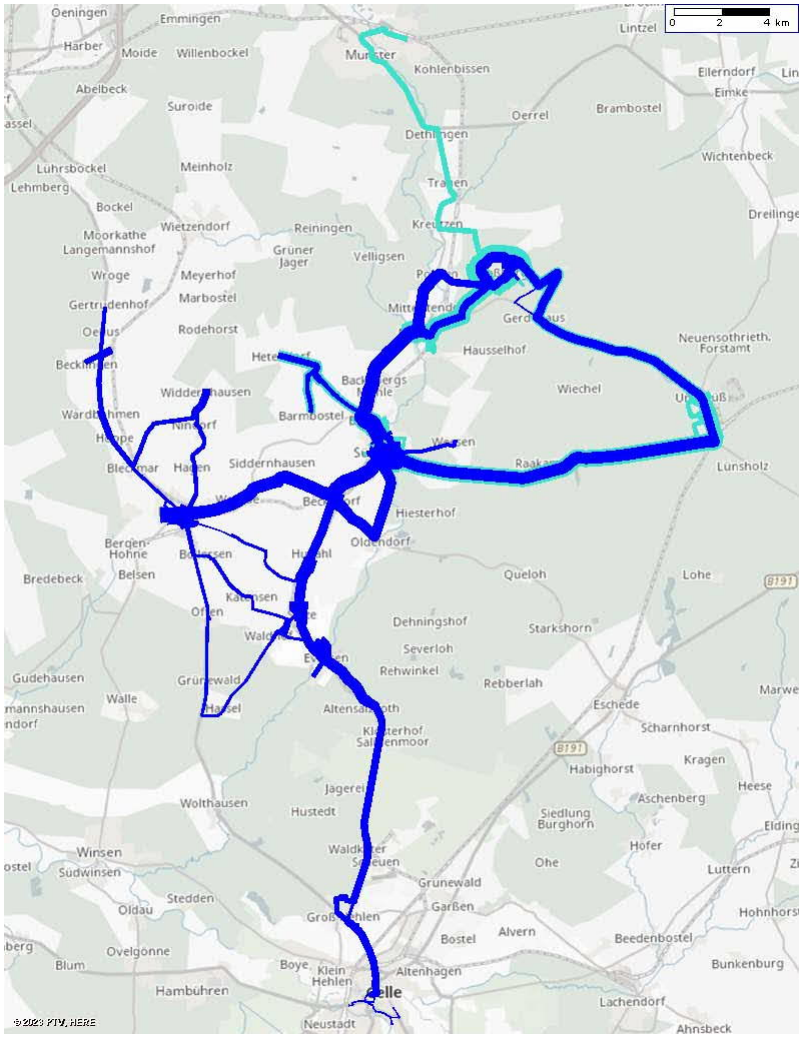
Im Linienbündel „Nord“ befinden sich 9 Linien, davon verkehren 4 ausschließlich an Schultagen. Mit dem Bündel werden vor allem die Gemeinden Bergen, Faßberg und Südheide erschlossen, zudem die Anbindung an den Bahnhof Unterlüß. Die Linie 200 verbindet das nördliche Kreisgebiet mit dem Verwaltungssitz Celle.

Teilweise wird ein Angebot im Stundentakt angeboten, auf einem Teil des Netzes gibt es nur Einzelfahrten zur Anbindung der Schulen. In den Ferien wird 53 % des Fahrplanvolumens gefahren, an Wochenenden Sa/So 10 bzw. 9 %.

Das Bündel Nord ist mit 0,67 Mio. Fahrplan-km pro Jahr das kleinste der vier Bündel. Es werden ungefähr 16 Fahrzeuge (ohne Reserve) benötigt.

Darüber hinaus werden im nordöstlichen Bedienungsgebiet zwei Bürgerbuslinien betrieben, wobei eine Linie über das Kreisgebiet hinaus nach Munster führt.

Die Bürgerbusse (in der Tabelle unten „BB“) sind in den Karten der einzelnen Linienbündel in einem helleren Farbton dargestellt.



Folgende Linien sind im Linienbündel „Nord“ enthalten:

Linie	Hauptlauf	Fpl-km/Jahr
120	Bergen Langestraße - Altensalzkoth Wendeplatz	27.939
130	Bergen OBS - Bergen-Salzmoor	18.936
160	Bergen Langestraße - Becklingen(Bergen) Ortsmitte	49.325
200	Hermannsburg Ortsmitte/Rathaus - Celle Schlossplatz	184.489
210	Hermannsburg Ortsmitte/Rathaus - Bergen Bahnhofstraße	70.658
220	Faßberg Ortsmitte - Hermannsburg Ortsmitte/Rathaus	117.689
230	Hermannsburg Grundschule - Barmbostel	28.395
260	Hermannsburg Ortsmitte/Rathaus - Unterlüß Bahnhof	100.444
261	Unterlüß Bahnhof - Faßberg Ortsmitte	75.607
	Summe	673.481

Hinzu kommen folgende Bürgerbus-Linien, die nicht im Wettbewerb vergeben werden:

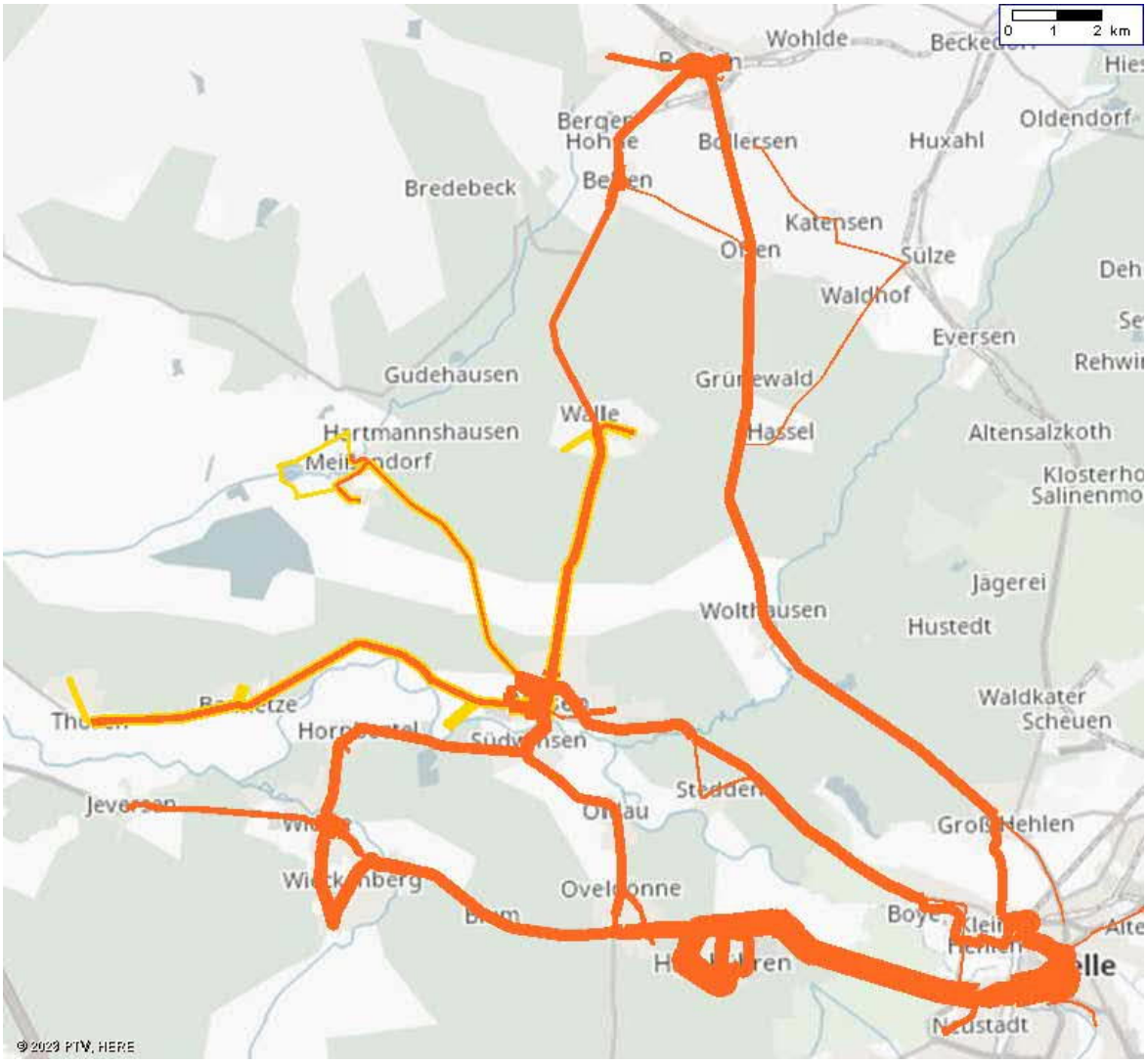
Linie	Hauptlauf
BB 201	Bonstorf Bonstorferheide – Hermannsburg Ortsmitte/Rathaus
BB 202	Munster Kohlenbissener Grund – Faßberg Ortsmitte

Bündel West

Das Linienbündel „West“ beinhaltet 8 Linien, davon verkehrt 1 nur an Schultagen. Das Bündel erstreckt sich über die Gemeinden Hambühren, Wietze, Winsen (Aller) bis nach Bergen im Norden und der Kreisstadt Celle im Osten.

Die häufigste Bedienung wird im Nahbereich Celle mit der Linie 900 von Winsen über Hambühren erbracht, die Linie 800 verbindet Winsen direkt mit Celle, die Linie 100 Bergen mit Celle. In den Ferien wird 72 % des Fahrplanvolumens gefahren, an Wochenenden Sa/So 26 bzw. 11 %.

Insgesamt sind im Bündel West etwa 1,07 Mio. Fahrplan-km im Jahr mit etwa 25 Fahrzeugen (ohne Reserve) im Buslinienverkehr zu erbringen. Ergänzt wird das Angebot durch einen Bürgerbus im Bereich Winsen.



Folgende Linien sind im Linienbündel „West“ enthalten:

Linie	Hauptlauf	Fpl-km/Jahr
100	Bergen Langestraße - Celle Schlossplatz/Museum	230.320
110	Winsen Küsterdamm - Bergen Bahnhofstraße	110.641
800	Hambühren 2 Sudermannstraße/Lönsweg - Celle Schlossplatz/Kanzleistraße	366.502
810	Wietze-Jeversen - Wietze Alter Bahnhof	27.568
820	Wietze Alter Bahnhof - Winsen Küsterdamm	56.845
900	Winsen Küsterdamm - Celle Schlossplatz/Museum	182.609
910	Winsen Küsterdamm - Hambühren - Ovelgönne Ort	43.944
960	Thören Ort - Winsen Küsterdamm	46.905
	Summe	1.065.333

Hinzu kommt eine Bürgerbus-Linie, die nicht im Wettbewerb vergeben wird:

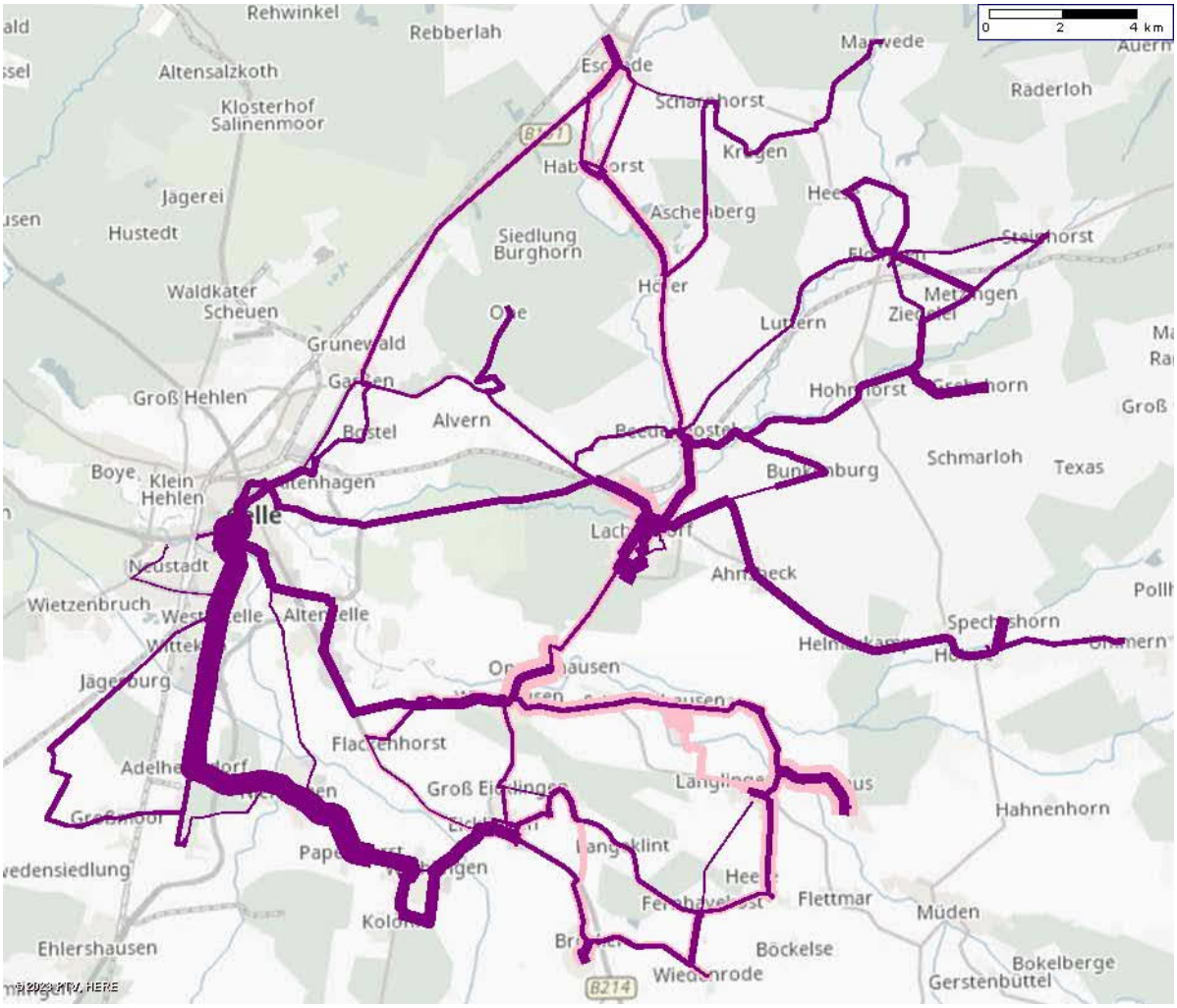
Linie	Hauptlauf
BB 901	Winsen Küsterdamm – Thören / Walle / Meißendorf

Bündel Südost

Im Linienbündel „Südost“ befinden sich 10 Linien. Neben der Gemeinde Eschede mit dem dortigen Bahnhof werden die Samtgemeinden Flotwedel, Lachendorf und Wathlingen durch das Bündel bedient. Enthalten ist die Linie 300, 400, 500, 600 und 700 Eschede – Celle.

Ein erheblicher Teil des Netzes wird nur von wenigen Fahrten bedient. Ein vergleichsweise dichtes Angebot gibt es zwischen Celle und Eicklingen (v.a. Linie 600). In den Ferien wird 72 % des Fahrplanvolumens gefahren, an Wochenenden ist das Angebot stark eingeschränkt: Sonnabend 18 % und an Sonntagen 2 % des Schultagvolumens (6 Fahrten der Linie 600).

Das Bündel beinhaltet etwa 1,21 Mio. Fahrplan-km im Jahr. Dafür werden etwa 35 Fahrzeuge benötigt (Ohne Reserve, ohne Bürgerbusse). Westlich einer Linie Eschede – Lachendorf – Flettmar wird das Angebot durch drei Bürgerbusse ergänzt (nicht im Bereich südlich von Celle).



Folgende Linien sind im Linienbündel „Südost“ enthalten:

Linie	Hauptlauf	Fpl-km/Jahr
300	Celle Schlossplatz/Museum – Bahnhof Eschede	46.727
310	Bahnhof Eschede - Scharnhorst - Marwede Ortsmitte	85.417
400	Lachendorf Ortsmitte - Celle Schlossplatz	127.933
460	Steinhorst, Ortsmitte - Lachendorf Ortsmitte	193.581
470	Lachendorf Ortsmitte - Ummern, Ortsmitte	100.380
500	Wienhausen Klosterhof - Celle Schlossplatz/Museum	90.702
510	Langlingen Grundschule - Hohnebostel Auf dem Berge	97.022
600	Wathlingen Spörgenkamp West - Celle Schlossplatz	357.849
610	Eicklingen Betrieb - Eicklingen Betrieb	49.334
700	Celle Schlossplatz - Nienhagen-Nienhorst	63.083
	Summe	1.212.027

Hinzu kommen folgende Bürgerbus-Linien, die nicht im Wettbewerb vergeben werden:

Linie	Hauptlauf
BB 301	Eschede Ortsmitte – Lachendorf Ortsmitte
BB 601	Langlingen-Nienhof – Wienhausen Klosterhof
BB 602	Wienhausen-Schwachhausen – Langlingen An der Kasse

5.3 Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Aufgrund der in Abschnitt 5.1 erläuterten vergaberechtlichen Bestimmungen ist in der bestehenden unternehmensorganisorischen Konstellation weder für das festgelegte Gesamtlinienbündel noch für ein sinnvoll abgrenzbares Teilbündel ein Unternehmen als interner Betreiber direktvergabefähig. Eine Direktvergabe nach Bagatellgrenzen des Art. 5 Art. 4 der VO (EG) NR. 1370/2007 für eines oder mehrere der Teilnetze würde voraussetzen, dass der öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession vergeben wird, das Verkehrsunternehmen mithin zumindest einen erheblichen Teil des Einnahmerisikos trägt. Dies ist jedoch für das Verkehrsunternehmen angesichts zahlreicher Unsicherheiten (z.B. wegen Deutschlandticket, Pandemiesituation, Preisentwicklung) kaum und nur mit hohen Risikoaufschlägen möglich, so dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag als Bruttovertrag ausgestaltet werden sollte. Bei einer Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages als Bruttovertrag hat diese, nach allgemeinem Vergaberecht (GWB, VgV) zu erfolgen, d. h. in einem wettbewerblichen Verfahren. Die endgültige Entscheidung über die konkrete Verfahrensform muss zur Wahrung der Vorinformationsfristen nach Art. 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 in der ersten Jahreshälfte 2023 getroffen werden.

Mit dieser Vorinformation und gleichzeitig als Vorabbekanntmachung nach § 12 Abs. 6 PBefG wird interessierten Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt, eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung zu beantragen. Der Vorrang der eigenwirtschaftlichen Durchführung besteht zwar grundsätzlich noch fort, wobei die wirtschaftliche Möglichkeit

zur Erreichung von Eigenwirtschaftlichkeit nunmehr auch im Land Niedersachsen kaum noch besteht. Die bisherige bundesgesetzlichen Regelung über den Erlösausgleich für die rabattierte Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch eine landesgesetzliche Regelung im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 7a NNVV) ersetzt. Diese sieht vor, dass das Land den einzelnen kommunalen Aufgabenträgern Finanzhilfen zur Sicherstellung der Ausbildungsverkehre gewährt, die diese an Verkehrsunternehmen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weiterleiten. Diese Ausgleichsmittel stellen – soweit sie nicht im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift weitergeleitet werden – keine Erlöse der Unternehmen, sondern öffentliche Mittel und sind Bestandteil der Ausgleichszahlungen der zuständigen Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Aufgrund der Bedeutung dieser Erlösanteile sind eigenwirtschaftliche im Sinne kommerzieller Verkehre nunmehr auch in Niedersachsen zumindest in größeren Linienbündeln/Vergabelosen faktisch nicht mehr möglich.

Nach einer Neuvergabe an ein nicht-eigenes Verkehrsunternehmen, ist dem ausgewählten Unternehmen ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 zu erteilen und ein entsprechender Vertrag (Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag - Verkehrsvertrag) abzuschließen. Mit diesem Verkehrsvertrag ist es möglich, die Vorgaben des Nahverkehrsplanes durchsetzen sowie die Finanzierung und Leistungsdurchführungskontrolle verbindlich regeln zu können.

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

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

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

Die Erfahrungen aus der Vertragsdurchführung werden genutzt, um Hinweise auf Verbesserungserfordernisse und –möglichkeiten für eine Neuvergabe und Neuabschluss zu gewinnen.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zu leisten. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren im bestehenden Vertrag enthalten und bei Bedarf weiterzuentwickeln, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleisten und es gleichzeitig dem Aufgabenträger ermöglichen, seinen Berichtspflichten (Art. 7 Abs. 1 VO(EG) Nr. 1370/2007; § 7c NNVG) ordnungsgemäß nachzukommen.

5.4 Marketing

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

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

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

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

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

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

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

Positiv hervorzuhebende und anzuregende Aktivitäten der CeBus sind

- das Kundenportal und die spezifisch auf Nutzergruppen ausgerichtete Fahrplaninformation auf den Webseiten
- spezielle Werbe- und Infoaktionen, wie Hoffest, Broschüre für Schulanfänger, Maskottchen
- Busschule:
  Eine durch zahlreiche ÖPNV-Unternehmen durchgeführte Verkehrserziehung für Schüler, insbesondere Schulanfänger (aber nicht nur diese), die erheblich zur Verkehrssicherheit und zu einem rationellen Ablauf der Schülerbeförderung beitragen kann.
  Schwerpunkte:
  Verhalten an der Haltestelle, Ein- und Aussteigen und „toter Winkel“, Durchrücken im Bus und Platzausnutzung, Verhalten in Notsituationen

6 Investitionsstrategie, Bedarf und Finanzierung

6.1 Grundsätze der Investitionsstrategie des Aufgabenträgers

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

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

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

Ein zentrales strategisches Ziel des Nahverkehrsplanes und des durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahrens ist die Verjüngung des eingesetzten Fahrzeugparks von 12,5 Jahren Durchschnittsalter (Stand Herbst 2009) auf mittelfristig etwa 9 Jahre sowie der Einhaltung von Obergrenzen bei Fahrzeugalter und Laufleistungen von 16 Jahren und 750.000 Fahrplan-km (mit zulässiger Toleranz für 10 % der Leistung). Mit Stand Im Mai 2023 liegt das Durchschnittsalter bei 6,6 Jahre, aber auch die Laufleistung liegt im Rahmen.
Ohne die Umsetzung der neuen Gesamtstrategie für die Organisation des ÖPNV mit den Bestandteilen Vergabe- und Investitionsstrategie wäre dies niemals möglich gewesen.
Mit der Umstellung des Busverkehrs auf batterieelektrische Antriebe gemäß Kapitel 4.6 kommen zusätzliche investive Finanzierungsbedarfe für die Beschaffung der Fahrzeuge, für die Errichtung von Ladeinfrastruktur inklusive

Stromnetzversorgung und für die Anpassung von betrieblichen Anlagen hinzu, die der Landkreis den Betreibern im Rahmen des Verkehrsvertrags ausgleichen soll. Es wird davon ausgegangen, dass die Unternehmen die Betriebsmittel beschaffen und nicht der Landkreis.
Um die erwarteten Mehrkosten gegenüber einem Betrieb mit Dieselbussen zu vermindern, sind finanzielle Unterstützungen durch den Bund oder das Land möglich. Zum Stand Januar 2023 kommen die Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ und die Förderrichtlinie des Landes Niedersachsens „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ in Frage. Eine Kombination von Fördermitteln des Landes und des Bundes ist nicht zulässig, wenn diese denselben Gegenstand betreffen. Die Förderrichtlinie des Bundes bietet derzeit die besten Bedingungen an. 80 % der investiven Fahrzeugmehrkosten gegenüber Dieselbussen und 40 % der Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur können gefördert werden, soweit vom Ministerium bewilligt. Die Richtlinie hat derzeit eine Laufzeit bis Ende 2025.

Seitens des Landes Niedersachsens besteht eine grundsätzliche Förderfähigkeit in Höhe von 40 % der zuwendungsfähigen Beschaffungskosten nach Fahrzeugklassen bei Neufahrzeugen, bei Gebrauchtfahrzeugen 20 %. Die genannte Förderrichtlinie hat aktuell eine Geltung bis zum 31.12.2026.

Als weitere Finanzierungsquelle dient zudem seit dem 01.01.2022 die Möglichkeit für Eigentümer von rein elektrischen Fahrzeugen, Treibhausgasminderungszertifikate zu vermarkten (sogenannte THG-Quotenhandel). Grundlage dieser Vermarktungsmöglichkeit sind die Bestimmungen des Bundesimmisionsschutzgesetzes (BImschG) und der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) zur Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen. Die Erlöse hieraus müssen vom Betreiber generiert werden. Der Landkreis wird darauf achten, dass diese Mittel zur Entlastung des Haushalts weitergegeben werden.

Bei einer erfolgreichen Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten und unter Berücksichtigung der Erlöse aus der THG-Quote besteht das Potenzial, dass die Einführung der elektrischen Busse gegenüber einem Betrieb mit Dieselbussen in etwa kostenneutral für den Landkreis bleibt. Dies hängt allerdings von verschiedenen Parametern ab (Zusage der Fördergeber für Fördermittel, Wirtschaftlichkeit der Angebote im Wettbewerbsverfahren, tatsächlicher Infrastrukturbedarf, Entwicklung Inflation und Energiepreise). Der Landkreis wird dafür sorgen, dass Fördermittel aus Förderprogrammen des Bundes und/oder des Landes beantragt werden – je nach Programm kann er entweder selbst in Vorleistung gehen oder das Verkehrsunternehmen zur Antragstellung verpflichten. Soweit ein Finanzierungsmehrbedarf entsteht, etwa weil Förderungen nicht gewährt werden, ist der Landkreis bereit, selbst Mittel zur Abdeckung des Finanzierungsbedarfs bereitzustellen.

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

6.2 Bedarf und Finanzierung

6.2.1 Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur und verkehrliche Infrastruktur

Aktuell nutzt der Betreiber ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, welches

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

erlaubt.

Die Möglichkeiten der Förderung aus Landesmitteln bzw. dafür eingesetzten Bundesmitteln ergeben sich aus § 7 Abs. 5 und 7 NNVG.

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

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

Oder:

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

Der gegenwärtige Ausbauzustand hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen geht aus Tabelle 24 hervor. Festzuhalten ist, dass zumindest die kategorisierten Hauptverknüpfungspunkte bereits fast vollständig barrierefrei sind. Erweiterter Ausbaubedarf besteht bei den weiteren Verknüpfungspunkten. Eine Aufwandsabschätzung ist gegenwärtig nicht möglich, wird sich aber im Bereich jenseits von 10 Mio. Euro bewegen. Zu beachten ist, dass die Aufwendungen für einen barrierefreien Ausbau gegenüber normalen Ausbaumaßnahmen etwa dreimal so hoch sind.

6.2.2 Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur

Für den Zeitraum 2018-2023 hat sich folgende Bewertung und Bedarfsermittlung für notwendige Beschaffung von Dieselbussen beim aktuellen Betreiber ergeben, aktualisiert mit Stand Oktober 2022:

Tabelle 24 Bewertung und Ersatzbedarf Fahrzeuge (Stand 2022)

Parameter Bewertung	Stück
Gesamtzahl Busse	107
darunter	
Alter über 16 Jahre	15 (dar. 1 über 20 Jahre)
Laufleistung über 750 Tkm	28 (dar. 15 über 800 Tkm)
Niederflur	107
Niederflur + Rampe und/oder Kneeling	107
Klima	97
Ersatzbedarf bis 2023	**Stück**
durch Alter	41
durch Laufleistung	37
Total (Überschneidungen bei Alter und Laufleistung)	47
davon Gelenkbusse + Standardlinienbusse	27 +20

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

Der Gesamtaufwand für die notwendige Fahrzeugerneuerung bis 2023 belief sich auf 12.905 TEUR. Darin sind alle 47 zu beschaffenden Busse einbezogen, auch die, die ggf. schon vor 2019 beschafft wurden. Bezugsbasis waren die geltenden Preise für Neufahrzeuge mit Euro-6-Dieselantrieb. Der Förderanteil (Landesförderung) betrug maximal 40 %, also 5.162 TEUR. Komplementär waren 60 %, also 7.743 TEUR, durch den Betreiber zu tragen und aus den Erlösen sowie dem Verkehrsvertrag mit dem Landkreis zu finanzieren.

Ab 2025 werden Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben vom Betreiber oder von den Betreibern eingesetzt, die den Zuschlag für den neuen Dienstleistungsauftrag bekommen. Das Ausmaß des Aufwuchses an emissionsfreien Bussen wird der Landkreis als Aufgabenträger in den Unterlagen des anstehenden Vergabeverfahrens vorgeben und bei Bedarf nach den Linienbündeln ausrichten. Die Betreiber werden für die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge und der erforderlichen Ladeinfrastruktur verantwortlich sein. Die Kosten sind vom Betreiber zu tragen und werden durch Förderungen des Bundes bzw. des Landes, Erlöse (inklusive THG-Quote) und über den Verkehrsvertrag mit dem Landkreis finanziert. Der Landkreis bemüht sich zudem um die Bereitstellung von Flächen, die er den Betreibern für die Laufzeit des Verkehrsvertrags für deren betriebliche Anlagen zur Verfügung stellt und zum Ende des Vertrags an den Folgebetreiber überträgt.

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

7 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des ÖPNV

7.1 Aufwands- und Ertragsentwicklung, Tarifsystem

Im Rahmen des derzeit angewandten sog. „Netto-Prinzips“ fallen zu erwartende Kalkulationsrisiken in die Sphäre des Betreiberunternehmens. Dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass ein vergebener Auftrag zuverlässig, nachhaltig und damit auch auskömmlich ausgeführt werden kann.

Bereits beim bestehenden „Netto-Prinzip“ ist jedoch zu prüfen, ob infolge der Preisentwicklung etwaige Wertsicherungsklauseln im Verkehrsvertrag zwischen Landkreis und Betreiber zur Anwendung kommt.

7.1.1 Aufwendungen

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind

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

- Das Leistungsvolumen wird im Wesentlichen als konstant angenommen.

  Dabei wurde berücksichtigt, dass die Kosten des Nahverkehrs im Landkreis Celle höher als die Einnahmen sind. Den nach Berücksichtigung von insbesondere Erstattungen, Fördermitteln sowie Fahrkartenverkauf fehlenden Betrag zahlt der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV unter Beachtung der Haushaltsgrundsätze – und dabei insbesondere der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit - aus seinem Haushalt und sorgt damit im Rahmen der Daseinsvorsorge für ein gewisses Maß an Mobilität. Der dem Landkreis Celle zur Verfügung stehende finanzielle wie tatsächliche Handlungsspielrahmen stellt dabei zugleich den Handlungsspielrahmen der Ausschreibung dar.

- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt damit im Wesentlichen konstant.

  Dabei wird davon ausgegangen, dass ein etwaiger Aufwuchs der Anteile flexibler oder alternativer Leistungen über zusätzliche Leistungen und durch Subunternehmer realisiert wird.

- Es wurde bisher von einem Anstieg der Personalvergütungstarife im Planungszeitraum um durchschnittlich 2,0 % pro Jahr ausgegangen, die aufgrund der Fluktuation und dem verminderten Wirken von Besitzstandsregelungen nur zu etwa 1,5 %/a wirksam werden. Die aktuelle Tarifentwicklung hat diese Einschätzung überholt. Gegenwärtig muss für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes mit deutlichen Zuwächsen gerechnet werden. Von einer Dämpfung durch Fluktuation ist nicht mehr auszugehen..

- In Folge des Krieges in der Ukraine seit Ende Februar 2022 sind die Dieselpreise in erheblichem Maße angestiegen und halten sich weiterhin auf hohem Niveau. Eine Entspannung der Situation auf Vorkrisenniveau ist aktuell nicht in Sicht. Der Jahresdurchschnittspreis für Dieselkraftstoff, bei Abgabe an Großverbraucher lag von Januar bis November 2022 bei 173,06 Euro je hl.

- Das Investitions- und Abschreibungsvolumen wird sich, insbesondere durch die Dekarbonisierung erhöhen.

- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +3,0 %/a angenommen.

7.1.2 Erlöse, Tarif und Erträge

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Einnahmen sind

- der Umfang der Fahrgastnachfrage und die Struktur der Nachfrageentwicklung,
- die Entwicklung des Tarifsystems, des Tarifniveaus und der Tarifergiebigkeit sowie die Tarifnutzungsstruktur,
- aus vorstehenden beiden Anstrichen ergeben sich die Fahrausweiserlöse;
- die Akquisition von Erstattungen, Finanzhilfen und Fördermitteln des Landes, soweit diese nicht Bestandteil der Ausgleichszahlungen für die vereinbarte gemeinwirtschaftliche Leistung sind,
- die Entwicklung der Ausgleichszahlungen für die vereinbarte Leistung und deren Anpassungsmechanismen.
- die Auswirkungen des Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket)

Fahrgastnachfrage

- In der Prognose wird nach den deutlich schlechteren Pandemie-Jahren von einem Anstieg der Fahrgastnachfrage um 2,0 – 3,0 % ausgegangen und mit einem konkreten Wert von +2,3 % Anstieg kalkuliert (siehe Abschnitt 3.2).
- Aufgrund der Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen erheblich zurückgegangen. Die CeBus GmbH & Co.KG verzeichnet erst seit Ende 2022 wieder einen leichten Anstieg der Fahrgastzahlen.

Tarifsystem und Tarifniveau

- Die Beförderungstarife wurden seit 2013 in mehreren Stufen und nach Fahrausweisarten differenziert erhöht.
- Im Regionalverkehr gilt ein degressiver Entfernungstarif. Die seit 2013 durchgeführten tariflichen Veränderungen sind darauf gerichtet, verstärkt Fahrgäste zur regelmäßigen ÖPNV-Nutzung zu gewinnen. Dazu wurde im April 2017 das Fahrausweissortiment durch die Regio Karte und die Regio-Senioren Karte erweitert, die durch ein Jahresabonnement mit monatlicher Abbuchung einen Preisvorteil von 2 Monaten (entsprechend 8,3 %) gegenüber der Monatskarte bieten. Die tarifliche Kooperation mit dem Großraum-Verkehr Hannover (GVH-Tarif) wird in der Weise fortgesetzt, dass Inhaber einer Monats- bzw. Abokarte nach dem GVH-Tarif- und GVH-Kombitarif von den Bahnhöfen Celle, Eschede und Unterlüß einen Rabatt von 20 % auf ihre Monatskarten nach dem Stadt- und Regionaltarif der CeBus erhalten.
- Seit 2013 gibt es den Niedersachsentarif (NITA) auf der Schiene im verbundfreien Raum sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr in und aus den Verbünden Niedersachsens/Bremens und auch anteilig auf einzelnen Streckenabschnitten in die Nachbarbundesländer. Seit 2018 ist der NITA um die Anschlussmobilität am Start- und Zielort zur Schiene erweitert worden. Das bedeutet, dass Fahrgäste im Vor- und/oder Nachlauf zur Schienennutzung den Stadtverkehr vor Ort nutzen können.

- Zum 1. Mai 2023 wurde bundesweit das Deutschlandticket eingeführt. Das Deutschlandticket berechtigt zur Nutzung aller Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrsplan. Es ist ein Abonnement und kostet im Monat 49 Euro.

- Seit dem Schuljahr 2021/2022 gibt es das 365-Ticket für 360 Euro im Jahr. Das 365-Ticket gilt uneingeschränkt auf allen Fahrten und Linien im gesamten Netz der CeBus GmbH & Co.KG, auch während der Ferien und an den Wochenenden sowie an Feiertagen. Die Schülerjahreskarte, die vom Landkreis Celle über die CeBus GmbH & Co.KG an die anspruchsberechtigen Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden, gelten analog zum 365-Ticket auch uneingeschränkt auf allen Fahrten und Linien im gesamten Netz der CeBus GmbH & Co.KG, auch während der Ferien und an den Wochenenden sowie an Feiertagen.

In der Folge des Abschlusses des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen Landkreis und CeBus ist der Aufgabenträger als zuständige Vergabebehörde auch zuständig für die Genehmigung von Änderungen der Beförderungstarife. In dieser Zuständigkeit wurde vertraglich festgelegt, dass das Unternehmen Anspruch auf Tarifanpassungen hat, wenn diese mindestens um ein Drittel unterhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate, gemessen „Harmonisierten Verbraucherpreisindex“ (HVPI) des Statistischen Bundesamtes für Deutschland insgesamt, liegen. Stärkere Anpassungen sind zulässig. Es besteht aber kein Anspruch auf Genehmigung. In den zurückliegenden Jahren hatten sich die Verbraucherpreise aufgrund kaum vorhandener Inflation nur geringfügig geändert. Im Planungszeitraum ist auf Grund der anhaltenden Energiekrise sowie dem Krieg in der Ukraine und der damit verbundenen hohen Inflation wieder mit jährlichen Anstiegen der Beförderungstarife zu rechnen.

Fahrausweiserlöse

- Bei einer kalkulierten Anhebung der Beförderungstarife um 2,5 % in 2-Jahresschritten und einer leichten Abnahme der Tarifergiebigkeit einerseits und einem leichten Anstieg der Fahrgastnachfrage andererseits heben sich die beiden Komponenten auf.

Erträge

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

- Die Erstattungen für die Beförderung Schwerbehinderter nach § 145 ff. SGB IX sind bei grundsätzlich leicht steigender Grundtendenz davon abhängig, ob das jeweilige Unternehmen eine betriebsindividuelle Erstattung auf der Grundlage einer hohen Behindertenbeförderungsquote, ermittelt in Fahrgasterhebungen, in Anspruch nehmen kann oder nur den Regelsatz erhält. Einen nennenswerten Refinanzierungsbeitrag stellt selbst eine positive Annahme nicht dar.

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

7.2 Finanzierungsbedarf und Finanzierungsplan

Bei einem geschätzten gegenwärtigen Aufwandsvolumen von ca. 16,3 Mio. Euro pro Jahr entsteht eine Aufwandunterdeckung von 7,5 Mio. Euro, bis 2029 voraussichtlich ansteigend auf ca. 13,6 Mio. Euro. Haushalterisch bedeutet dies für das Produkt ÖPNV eine Unterdeckung von rd. 9,1 Mio. Euro im Jahr 2023, die für das Jahr 2024 voraussichtlich auf mindestens 9,7 Mio. Euro ansteigen wird. Für den Gesamten Teilhaushalt ÖPNV/Schülerbeförderung bedeutet dies eine voraussichtliche Unterdeckung in 2024 von mindestens rd. 17,1 Mio. Euro.

Finanzhilfen, Fördermittel, Ausgleichszahlungen

- Der Aufgabenträger erhält Finanzhilfen für den üÖPNV aus Regionalisierungsmitteln auf der Grundlage von § 7 Abs. 5 NNVG. Der konkrete Betrag wird nach einem Schlüssel aus anteiliger Einwohnerzahl und Fläche jährlich ermittelt. Die Mittel sind zu verwenden für Betriebskostenzuschüsse, Investitionen, Verkehrserhebungen, verkehrliche Kooperationen und zur Gewährleistung der Fahrgastinformation. Zusätzlich wird eine Verwaltungspauschale erstattet.

- Es wird davon ausgegangen, dass der Umfang der dem Aufgabenträger zufließenden Finanzmittel nach § 7a NNVG (ehemals § 45a PBefG) als Ausgleich für preisgeminderte Zeitfahrausweise im Schülerverkehr im Planungszeitraum entsprechend der Entwicklung der Schülerzahlen konstant bleibt. Zum 01.01.2023 erfolgte eine Erhöhung bzw. eine Anpassung der regionalen Finanzierungsmittel nach § 7a NNVG.

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

- Zum 01.01.2022 wurde die Finanzierung durch das Land um § 7e NNVG erweitert. Mit dieser Möglichkeit der Finanzierung werden die kommunalen Aufgabenträger unterstützt, die ein regionales Schüler- und Azubi-Ticket anbieten. Mit Einführung des 365-Tickets im Landkreis Celle sind die Voraussetzungen für die Finanzhilfe geschaffen worden und werden auch gegenüber der LNVG abgefordert. Die Finanzhilfe beträgt pro Kalenderjahr 358.511 Euro.

Die Datenreihen zeigt Tabelle 25.

Tabelle 25 Leistungsumfang und Finanzierung der reinen Verkehrsleistung (Daseinsvorsorge) des Vertrages

Kenngröße	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Leistungen und Ausgleichsbedarf							
Leistungsangebot [1.000 Nutz-km]	5.135	5.155	5.215	5.235	5.310	5.295	5.345
darunter in flexiblen Bedienungsformen [1.000 Vertrags-km]	*719*	*722*	*730*	*733*	*743*	*741*	*748*
Gesamtfinanzierungsbedarf aus der gemeinwirtsch. Verpflichtung [TEUR]	11,6530	12.459	14.595	15.324	16.090	16.894	17.738
je Nutz-km [EUR]	*2,269*	*2,417*	*2,799*	*2,927*	*3,030*	*3,190*	*3,319*
Deckungsquellen							
Finanzhilfe des Landes § 7 NNVG	855,0	855,0	855,0	855,0	855,0	855,0	855,0
Finanzhilfe des Landes § 7a NNVG	2.319,5	2.319,5	2.319,5	2.319,5	2.319,5	2.319,5	2.319,5
Finanzhilfe des Landes § 7b NNVG	553,6-	553,6	553,6	553,6	553,6	553,6	553,6
Finanzhilfe des Landes § 7e NNVG	358,5	358,5	358,5	358,5	358,5	358,5	358,5
Aufgabenträger (Deckungsbeitrag Landkreis, TEUR)	7.566,4	8.372,4	10.508,4	11.237,4	12.003,4	12.807,4	13.651,4
je Nutz-km [EUR]	*1,473*	*1,624*	*2,015*	*2,147*	*2,261*	*2,419*	*2,554*

Risiken und nicht vermeidbares Unzulänglichkeiten der Finanzierungsplanung

Die Finanzierungsplanung unterliegt zunächst den üblichen Prognoserisiken. Im Übrigen ist im Rahmen der Risikoabschätzung in Zukunft das sog. Bruttoprinzip zu berücksichtigen. Im Unterschied zum bislang geltenden Nettoprinzip erfolgt bei künftigen Ausschreibungen die Anwendung des Bruttoprinzips bei gleichzeitiger Dynamisierung der variablen Kosten. Infolge der geänderten Rahmenbedingungen, ist es für Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich, für einen Zeitraum von einem Jahrzehnt verlässliche Prognosen über Erlöse und variable Kosten abzugeben. Dieser Problematik könnten anbietende Verkehrsunternehmen nur durch Einpreisen eines entsprechend hohen Risikozuschlags in den Kalkulationen begegnen.

Der Landkreis Celle als Aufgabenträger kann damit seinen Beitrag leisten, durch verbesserte Transparenz und Chancengleichheit mehr Wettbewerb bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu generieren und damit einen attraktiven Nahverkehr bei geringstmöglichem Ressourceneinsatz zu gewährleisten.

Bereits derzeit wird seitens des Aufgabenträgers ein Teil der Kostenrisiken übernommen. Es ist bei der Planung zu beachten, dass der geltende Öffentliche Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag mit CeBus) in § 7 Abs. 7 VV eine Wertsicherungsklausel beinhaltet, wonach bei statistisch nachgewiesenen außergewöhnlichen oder sehr nachhaltigen Aufwandsanstiegen durch die Entwicklung der Personalvergütungstarife und der Kraftstoffpreise eine Anpassung

des finanziellen Beitrags des Aufgabenträgers beantragt werden kann (von beiden Vertragspartnern nach oben und auch nach unten). Eine entsprechende Klausel wird auch in Zukunft in Vertrag enthalten seien, um die Risikoaufschläge der Bieter zu mindern.

Anlagen

Linienverzeichnis

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

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

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

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

~ circa

* Fahrten verkehren Montag, Mittwoch, Freitag

** Fahrten verkehren Donnerstag

Siedlungseinheiten mit Einwohnerzahlen

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

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

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

Quelle: Gemeinden Kreis Celle, 2017

* Einwohnerzahlen aus den Werten der zugehörigen Gemeinde interpoliert

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

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

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

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

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

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

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Celle

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

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Eschede

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

Verknüpfungen Bahn > Bus am Bahnhof Unterlüß

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

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Eschede

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

Verknüpfungen Bus > Bahn am Bahnhof Unterlüß

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Schlossplatz in Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus am Bahnhof Celle

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Bergen, Bahnhofstr.

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Bergen, Bahnhofstr.

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Lachendorf Ortsmitte

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Winsen, Küsterdamm

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Winsen, Küsterdamm

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Hermannsburg, Ort

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Hermannsburg, Ort

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Eschede, Bahnhof

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Unterlüß, Bahnhof

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

Verknüpfungen Bus > Bus in Eicklingen, Betrieb

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

Abwägungsdokumentation - Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2019 Anlage 5

Insgesamt 130 teilweise zusammengefasste Einwendungen und Hinweise von 22 Einwendern/Hinweisgebern, davon

- **1 Landesbehörde**
- **2 Regional- und Zweckverbände**
- **11 Fachbereiche Landkreis, Städte, Ortsräte, Samtgemeinden und Gemeinden**
- **2 Verkehrsunternehmen, Bürgerbus-Vereine**
- **6 Interessenvertretungen, Kreistagsfraktionen**

Legende zu Spalte 6:

- A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
- A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
- B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt, Begründung siehe Spalte 5
- C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte 5
- D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
- E/...) - Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...), Abwägung siehe dort

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Kap. 2.2.2, Seite 9, Tabelle 1	RE2 (ME) aktuell: Uelzen-Hannover-Göttingen RE2 (ME): ab Dezember 2018: Hamburg - Uelzen - Hannover RE3 (ME): ab Dezember 2018: Uelzen - Hannover - Göttingen Bitte um differenzierte Angaben	Die Angaben bezogen auf den Stand ab Dezember 2018 werden übernommen	A1
2		Kap. 4.3, Seite 79	Die Reaktivierung der stillgelegten Station „Adelheidsdorf“ ist von der LNVG nicht vorgesehen	Hinweis wird zur Ergänzung eingefügt	A2
3		Kap. 7.1.2, Seite 131 f.	Nennung des ab Dezember 2018 gültigen landesweiten Niedersachsen-tarifes; SPNV-Fahrschein, der den kommunalen Vor-/Nachlauf ermöglicht, dies ist auch für den ÖPNV im Landkreis Celle angestrebt	Aktualisierender Hinweis bei „Tarifsystem“ eingefügt	A2
4		Kap. 7.2, S.134 f.	Nennung der Möglichkeit der Förderung von „Landesbedeutsamen Buslinien“ und zu „Mobilitätszentralen“	Ergänzender Hinweis in Abschnitt 7.2 eingefügt	A2
5	Region Hannover	Deckblatt	Ein Panzerfoto auf dem Deckblatt ist hier nicht angezeigt.	Foto wurde ersetzt	A1
6		Kap. 4.3, Seite 79 f.	Für die südlich an den Landkreis Celle angrenzende Region Hannover ist die „Region Hannover“ Aufgabenträger für den SPNV; diese ist federführend bei der Leistungsbestellung	Als ergänzender Hinweis in Abschnitt 4.3 eingefügt	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7	Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB)	Kap. 1, S. 1	Namensänderung im März 2016: „Regionalverband Großraum Braunschweig“ statt „Zweckverband Großraum Braunschweig“	Wurde aktualisiert	A1
8		Tabelle 7	Unterschiedliche Indexangaben für das Jahr 2015 in der Tabelle	Insgesamt korrigiert	A1
9	Landkreis Celle, Wirtschaftsförd., Bauen und Kreisentwicklung	0	Nach Landesraumordnungsprogramm (LROP) 2017 sind Angebote der Daseinsfürsorge und Versorgungsstrukturen in ausreichender Qualität zu sichern und zu entwickeln; Mobilität unabhängig von der Pkw-Nutzung	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
10		0	ÖPNV ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Ergänzende Mobilitätsangebote zur Erschließung des ländlichen Raumes und zur Erreichbarkeit von Grund- und Mittelzentren sind zu entwickeln. Festlegung zur Sicherheit und der bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV sind zu treffen. Straßen- und schienengebundener ÖPNV sind aufeinander abzustimmen, Verlagerung der Verkehre vom MIV auf den ÖPNV sowie auf die Radverkehre sind zu unterstützen	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
11		0	Zentrale Orte für die Bevölkerung müssen wirtschaftlich und bedarfs-gerecht erreichbar sein. Grundzentren sind an das Mittel- und Oberzentrum bedarfsgerecht anzubinden, min ein 2h-Grundtakt, max. Fahrzeit 60 min; größere Ortsteile (ab 1.000 EW) im Verflechtungs-bereich der Grundzentren sollen an diese angebunden werden, max.30 min Fahrzeit, bei Bedarf alternative Angebote anbieten (Bürgerbusse, Anruf-Sammel-Taxi, Anruf-Linienfahrten	Den Anforderungen der Raumordnung wird entsprochen und auf den RROP Bezug genommen.	C
12	Stadt Bergen	Kap. 3.1.1	Aktuelle EW-Zahl, 13.993; Erstellung von zwei Baugebieten, demnach mehr Zuzug erwartet	Für den NVP nicht von erheblicher Bedeutung, Hinweis zur Kenntnis genommen	C
13		Karte 19	Die Oberschule der Stadt Bergen verfügt über ein gymnasiales Angebot	Das ist in Karte 19 bereits so dargestellt	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
14	Stadt Celle	0	Zusätzliche Haltestelle Wehlstraße, Untersuchung gefordert, zur besseren Erschließung Senioren-Wohnheim und des Rathauses	Verkehrlicher Sinn wird bestätigt, obwohl kein Defizit mit Handlungsbedarf besteht. Prüfauftrag in Abschn. 4.4 eingefügt, wobei Stadt mitwirken muss, wegen Baulastträgerschaft und infrastrukturellen Problemen	A1
15		0	Für neue Wohn- und Gewerbestandorte (Allerinsel, Auf der Graft, Im Tale etc.) sind ÖPNV-Erschließungen sicherzustellen	Permanente Prüfung bei neuen Potenzialen vorgesehen	C
16		0	Zweiseitige Befahrbarkeit des Nordwalls wird umgesetzt mit beidseitiger Einrichtung der Haltestelle „Nordwall“, Verlegung der Linie über Fritzenwiese nach Nordwall	Zur Kenntnis genommen. CeBus wird beauftragt, auf Konsequenzen für Linienführungen zu prüfen, Bearbeitung ggf. im Zusammenhang mit Wehlstraße	E14
17		0	Kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen; reguläres ÖPNV-Angebot auch nach 20 Uhr gefordert. Emissionsärmere Fahrzeugtechnik prüfen für hochfrequentierte Linien	Die Mitnahme von Fahrrädern ist hinreichend und in üblicher Weise geregelt, kostenfreie Mitnahme nicht angemessen; Linienbusse sind im Innenraum für Fahrrad-mitnahme nicht geeignet, Nutzung begrenzter Sonder-flächen geht zu Lasten anderer Nutzer, v.a. Rollstuhl-fahrer, Rollatoren, Kinderwagen; Stadtlinienangebot nach 20 Uhr wird laut Abschn. 4.4.4 gezielt geprüft nach Vorlage und Auswertung adäquater Zähldaten; zur Fahrzeugantriebstechnik ist Positionierung in Abschnitt 6.2.2 enthalten	C
18		Barriere-freiheit	Erhebung der Nutzerzahlen für Haltestellen als Grundlage für den barrierefreien Ausbau; feste Definition einer barrierefreien Haltestelle, die Aufteilung der Karte Nr. 35 unklar; Fachanalyse für Aufwand und Finanzierung der Barrierefreiheit gefordert; Wiedereinführung der Anteilsförderung für den barrierefreien Ausbau gefordert	Die Durchführung einer Fahrgastzählung u.a. zu diesem Zweck ist vorgesehen. Die Parameter für barrierefreie Haltestellen sind in Tabelle 21 vorgegeben. Die Darstellung der Hst Fuhsebrücke in der Karte wurde korrigiert. Aufwandsbestimmung und Finanzierungs-programm sind Bestandteile des vorgesehenen Ausbauprogramms, ebenso eine mögliche Veränderung der Beteiligung des Landkreises.	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19	Ortsrat Garßen	4	Anbindung von Alvern und Hornshof in Ferien und am Wochenende herstellen, ggf. durch Ausweitung des Bürgerbusses Eschede	Wegen Einwohnerzahlen kaum Erfordernis, dennoch werden Linie 300 Hornshof und Linie 400 Alvern auch an Ferientagen bedient; weitere Verbesserung wird vorgesehen und entsprechend formuliert	A1
20	Ortsräte Altenhagen, Bostel, Lachtehausen	4; Seite 114, Karte 35	Einbeziehung Hst Lachtehausen, Osterkamp in Linie 4 statt derzeit Linie 400; Herstellung barrierefreier Haltestellen in den OT Altenhagen, Bostel, Lachtehausen, z.B. Wittinger Straße stadtauswärts	Einschränkung der Funktionalität der Linie 4 nicht sinnvoll, verstärkte Bedienung Lachtehausen an Samstagen ist Bestandteil von Abschn. 4.4.4; Adressat für dieses Anliegen ist die Stadt Celle	C D
21	Samtgemeinde Lachendorf	Kap. 4.3, Seite 80	Bei Angebotsverbesserung des SPNV-Haltepunktes „Ehlershausen“, bitte um Prüfung der Anbindung des Grundzentrums Lachendorf	Zur Kenntnis genommen	D
22		4	Die Umsteigebeziehungen von der Linie 400 zu den Linien 460/470 sind zu optimieren, bei Fortschreibung bitte um Prüfung	Weitere und permanente Optimierung von Verknüpfungen sind Bestandteil von Abschn. 4.4.4 (Seite 95)	C
23		4	Die Anbindung des OT Gockenholz entspricht nicht den Mindestbedienungsstandards	Ist in Karte 28 und Anlage 3 Teil 2 dargestellt, zusätzlichen in Abschn. 4.4.4 (Seite 94) benannt	A1
24		4	Angebot nach 20:00 Uhr (ALF) auf Linie 400 angeregt	Nach vorliegenden Zähldaten zur Fahrgastnachfrage neu zu bewerten	D
25		4.5.6	Prüfung eines alternativen Fahrscheinerwerbes über Internet, per Downloads	Im letzten Absatz von Abschn. 4.5.6 bereits formuliert	D
26		Kap.2.4, S.24	Zu verifizieren, ob Mängel am Schlossplatz noch vorhanden sind	Permanente Aufgabe des Betreibers, etwaigen Mängel nachzugehen	D
27		Kap. 4.4.3, S. 86, Bild 4	Foto Haltestelle nicht mehr aktuell; neue Hst ist allerdings überlastet, Prüfung, ob passender Einsatz der Fahrzeuge für entsprechende Größe Besserung verschafft; Überlegung ob dieser Hauptverknüpfungspunkt in die Gemeindestraße „Südfeld“ verlegt werden kann	Foto wurde aktualisiert; Haltestellenausbau ist zuerst in Zuständigkeit des Baulastträgers (Gemeinde) in Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
28	Weiter Samtgemeinde Lachendorf	Abschnitt 4.3, allgemein	Prüfung der Zuständigkeit für die Errichtung/Erneuerung bzw. Umbaus der Haltestellen; falls Zuständigkeit bei den Gemeinden bleibt ist zu prüfen in welcher Höhe die Förderung zukünftig ausfällt, eine Erhöhung des Förderbetrages ist notwendig, da die Errichtung sehr kostenaufwendig ist, min. Förderbetrag ist mit 100.000 €/Jahr anzusetzen	Zuständigkeit ergibt sich aus Rechtsvorschriften. Eine ggf. höhere Beteiligung des Aufgabenträgers kann sich im Ergebnis des Ausbauprogramms nach Abschn. 6.2.1 und unter Hinweis auf Abschn. 7.2 letzter Absatz ergeben.	D
29	Samtgemeinde Wathlingen	4.3	Einrichtung SPNV-Haltepunkt an der Bahnstrecke Hannover - Celle im Bereich der Samtgemeinde Wathlingen	Nachvollziehbares Anliegen, Zuständigkeit liegt aber beim Land bzw. LNVG und Region Hannover	D
30		4.4	Halbstündliche Busverbindung Wathlingen - Celle gefordert	30-min-Takt ab Nienhagen und Adelheidsdorf, 60-min-Takt ab Wathlingen erscheint gegenwärtig ausreichend, Verstärkung ggf. nach Fahrgastzählung	C
31		4.4	Linie 927: Verstärkung in Richtung Ehlershausen gefordert, Einbindung Adelheidsdorf	Aufgabenträgerschaft GVH, kreisfremder Betreiber regiobus Hannover; Adelheidsdorf auch mit Linie 600 angebunden, dennoch Prüfung durch Kreis bereits im Gang	A1
32	Gemeinde Wathlingen	4.4	Halbstündliche Busverbindung Wathlingen - Celle gefordert und Verlängerung bis Oberschule		E30
33		4.4	Anschluss der Gemeinde Wathlingen, insb. der Oberschule an die Gemeinde Uetze/Hänigsen mit direktem Anschluss in Richtung Burgdorf zur dortigen S-Bahn Hannover; erforderlich durch steigende Schülerzahlen aus der Region	Wenn sich die Schülerströme entsprechend entwickeln, wird eine Anpassung vorgenommen, diese ist allgemein in Abschn. 4.4.4 angelegt; eine Prüfung mit positiver Erwartung erfolgt bereits	A1
34			Verstärkung der Buslinie 927 Richtung Ehlershausen		E31
35		Kap. 2.2.2, S.8	Einrichtung einer „Leaderlinie“ zwischen Samtgemeinden Wathlingen und Flotwedel nach Uetze oder jeweils Einrichtung von Fahrten zwischen Uetze und Bröckel bzw. Wathlingen gefordert, Großraumtarif sollte Geltung haben	Es kann kein ausreichender Bedarf für einen ÖPNV-Linienverkehr erkannt werden	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
36	Weiter Gemeinde Wathlingen	Kap. 4.5.5, S.101	Forderung nach einer elektronischen Buslaufanzeige für den Bereich Uetzer Weg, der Kolonie, der Oberschule und im Verlauf der Nienhagener Straße	Vermutlich geht es um DFI-Anlagen (dynamische Fahrgastinformation); Möglichkeit zur Einrichtung ist begrenzt, weil mit Kosten von ca. 50 TEUR/Anlage verbunden	D
37	Gemeinde Winsen (Aller)	4.4	Zusätzlich zum Schülerverkehr regelmäßiger Linienverkehr zwischen Stedden und Celle gewünscht		E33
38	Gemeinde Adelheidsdorf	0	Linie 700: Fahrzeit zwischen Dasselsbruch und Celle mit 35 min zu lang für die geringe Entfernung; bitte um Linienanpassung zur Fahrzeitreduzierung	Fahrzeit ist nicht unangemessen lang, nicht ganz direkte Linienführung sinnvoll, Reisegeschwindigkeit im Stadt-Umland-Verkehr immerhin 30,2 km/h	C
39	Gemeinde Eschede	0	Keine Einwände	Zur Kenntnis genommen	D
40	CeBus GmbH & Co. KG	0	Unzulässige Vermischung von Festlegungen zum öffentlichen Verkehrsinteresse und Vertragscontrolling, keine Preisgabe von Details des Verkehrsvertrages	Es erfolgt keine unzulässige Vermischung, wenn sich Festlegungen im Verkehrsvertrag aus den Anforderungen des Nahverkehrsplanes ergeben	D
41		Deckblatt	Nutzung aktueller Fotos erwünscht	Es ist unklar, welches Foto bemängelt wird, das Foto mit Panzer wurde ersetzt	A2
42		Kap. 2.2.2, S. 8, Abs. 1	Zu ergänzen: Linie1543 wurde in den Verkehrsvertrag aufgenommen	Verweis auf inzwischen erfolgenden Betrieb nach § 42 PBefG	A2
43		Kap. 2.2.2, S. 8, Abs. 2, Satz 1	„nur ansatzweise“ ist zu streichen; falls nicht sind die Defizite aufzuführen; Einspruch zur dortigen Feststellung, dass das Konzept ab 2015 geändert wurde; Anpassung der Liniennummern wurde nur zur Verbesserung der Kundeninformation angewandt	Formulierung wurde richtiggestellt	A1
44		dito, S.10	Die Schulbuslinie ist nach § 43 PBefG zu streichen		E42
45		Kap. 2.2.5, S. 20	Einspruch gegen die Formulierung: „Die bisherige Berichterstattung weist noch Reserven, insbesondere in der Formalisierung, auf.“; es wurden einvernehmliche Kriterien zwischen Verwaltung und Betreiber definiert	Die gewählte Formulierung wurde präzisiert	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
46	Weiter CeBus	Kap. 2.2.5, S. 21	Nicht alle aufgeführten Busse sind Bestandteil des Verkehrsvertrages, daher ist die Ausführung falsch, dass die 17 Busse nicht den Alters- und Laufleistungsvorgaben entsprechen. Fahrzeuge von Subunternehmern sind CeBus zuzuordnen, Subunternehmer im Nahverkehrsplan nicht zu nennen.	Die Vorgaben gelten für die in Aufgabenträgerschaft des Landkreises eingesetzten Fahrzeuge, einschl. der von CeBus beauftragten Subunternehmer, unabhängig von der Leistungsbestellung laut Verkehrsvertrag und dem Ergebnis des Vertragscontrollings	C
47		Kap. 2.2.5, S. 21	Zu streichen ist, dass Fahrplanaushänge unvollständig sind	Formulierung war allgemeiner Art zu verstehen, nicht auf CeBus bezogen. Klarstellung wurde eingefügt.	A2
48		Kap. 2.2.5, S. 21	Ergänzend zum Abschnitt Fahrplanheft ist einzubringen: Fahrplanbuchseiten können online runtergeladen, zugesandt werden und ein Abo erhalten werden	Ergänzung wurde eingefügt	A1
49		Kap. 2.2.5, S. 22	Das CTM ist auch ein Kundencenter	Wurde als solches mit aufgeführt	A1
50		Kap. 2.3, S. 23, Abs. 2,3	Dem Fahrgastrückgang wird widersprochen, seitens der CeBus GmbH wird ein Fahrgastzuwachs angeführt	Mit Bezug auf die einzelnen Zeiträume und Tabelle 5 erscheinen alle Angaben zutreffend	C
51		Kap. 2.4, S. 24	Unterpunkt 1 Handlungsbedarf: Mängeln in der Datenbereitstellung wird widersprochen, anderweitige Absprachen mit Aufgabenträger; Vertragsinterna, die nicht in den Nahverkehrsplan gehören	Wie vorstehend bei Nr. 45 präzisiert bzw. Hinweis entfernt	E45
52		Kap. 2.4, S. 24	Unterpunkt 4 Handlungsbedarf: wurden bereits integriert; entfällt	Formulierung aktualisiert	E42, E44
53		Kap. 4.2.1, S. 69	Neufestlegung des Fahrtenangebotes ist nicht umsetzbar	Ist bereits umgesetzt. Es ändert sich nur die Mindestvorgabe, nicht der Bedienungsumfang.	D
54		Kap. 4.4.3	Nutzung aktueller Fotos erwünscht	Fotos wurden aktualisiert	A1
55		Kap. 4.4.3, S.91 f.	Widerspruch gegen die Aussage, dass das Haltestellenkataster unvollständig erhoben worden ist. Bzgl. der Fahrgastfrequentierung bzw. Fahrgastzählung ist der Aufgabenträger zuständig	Aussage ist aktualisiert, zur Fahrgasterhebung wird nichts Abweichendes behauptet	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
56	Weiter CeBus	Kap. 4.4.4, S. 93	Klarstellung, ob Linie 880 zur KGS Schwarmstedt integriert werden soll	Gegenwärtig besteht keine Absicht zur Integration	C
57		Kap. 4.4.4, S. 93	Zusatz zur Satzungsänderung Schülerbeförderung: in Folge dessen Entstehung von neuen Relationen, Entstehung von Mehrbedarf	Aussage wurde entsprechend ergänzt: kaum neue Relationen, aber erhöhter Kapazitätsbedarf um 6 - 8 Busse	A1
58		Kap. 4.5, S. 97 ff.	Hinzuzufügen ist, dass Toilettenanlagen insb. an Verknüpfungs- und Endpunkten für das Fahrpersonal mit aufzunehmen ist	Prinzipiell zutreffender Hinweis, im Abschn. Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement aber deplatziert (Angelegenheit Verkehrsvertrag, nicht NVP)	D
59		Kap. 4.5.6, S. 101	Hinzufügen welche Kriterien von der CTM aktuell nicht erfüllt werden	Hinweis auf Nebenfunktion eingefügt	A2
60		Kap. 4.5.6, S. 102	Aussagen über fehlende Kategorisierung sind zu streichen	Aussage entsprechend Nr. 55 präzisiert	E55
61		Kap. 4.5.8, S. 104	Die Verantwortung regelmäßiger Sitzungen des Fahrgastbeirates liegt nicht beim Betreiber; der Fahrgastbeirat ist ein selbständiges Organ, CeBus hat nur Gaststatus	Formulierung wurde richtiggestellt	A2
62		Kap. 4.5.8, S. 104	Richtigstellung der Aussage, dass CeBus ein Beschwerdeportal zur Verfügung stellt, sondern welche Anforderungen der NVP an den Betreiber stellt	Anforderung lautet: Möglichkeit von Hinweisen und Kritik. Als Mittel nachrichtlich genannt: Kundenportal	C
63		Kap. 5.1, S. 116 f.	Alle Unternehmensinterna sind zu streichen, ab „Funktionell…“ bis S. 117 vor dem Stichwort „Strategiekonzept“	Es können keine schützenswerten Geschäftsgeheimnisse in den Aussagen festgestellt werden	D
64		Kap. 5.4, S.121	Hinzuzufügen, dass Leistung auch nach einer allgemeinen Vorschrift vergeben werden kann	Der Aufgabenträger teilt diese Rechtsauffassung nicht	C
65		Kap. 5.5, S.123	Anregung, das Thema Busschule aufzunehmen, dient der Verkehrserziehung von Schülern	Anregung wird in umfassender Weise aufgegriffen und eingefügt	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
66	Weiter CeBus	Kap. 5.5, S.123	Nicht die aktuellen Marketingmaßnahmen beschreiben, Zielvorgaben definieren	Darüber hinaus keine weiteren Vorgaben (außer aufgegriffene Anregung „Busschule“)	E65
67		Kap. 6.2.1, S.125	Fahrgastbezogene betriebliche Infrastruktur ist hier zu beschreiben, in der Form, die der Aufgabenträger auch finanzieren möchte	Die Aufzählung in Abschn. 6.2.1 S. 125 unten beschreibt die Anforderungen gemäß Nahverkehrsplan	C
68		Kap. 7.1.1, S. 130	Bei der Prognose ist von einer durchschnittlichen Personalkostenerhöhung von mehr als 3 %/a auszugehen	Aussagen wurden aktualisiert (2,5 – 2,8 %/a), aktuelle Tarifabschlüsse machen dies unumgänglich	A1
69	Bürgerbus Flotwedel	0	Förderung des Nachwuchses zum Erhalt der Bürgerbusse, z.Z. wird der Großteil durch ehrenamtlich tätige Rentner/innen geleistet	Der Landkreis unterstützt weiter die Bürgerbusvereine, Nachwuchseinwerbung wird aber vorrangig durch die Kommunen und Vereine erfolgen müssen	D
70	Kreiselternrat	Kap. 4.2.3, S. 74 f.	Bei notwendigen Abweichungen von den Regelwartezeiten (maximal und minimal) sollte der Schulelternrat zusätzlich zur Schulleitung hinzugezogen werden	Das kann jede Schule so regeln, nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes	D
71		Kap. 4.2.3, S. 74 f.	Maximale Reisezeit sollte 60 min für Sekundarstufen I und II sein, die Differenzierung nach Klassenstufen macht keinen Sinn, weil an allen weiterführenden Schulen diese Schüler dieselben Busse benutzen; demnach Tabelle 14 entsprechend anzupassen	Die Differenzierung macht dennoch Sinn, weil gleiche Busse nicht zwangsläufig auch gleiche Wegstrecke und damit Reisezeit bedeutet, die Vorgabe ist sachgerecht, Tabelle 14 bleibt unverändert	C
72		Kap. 4.2.3, S. 74 f.	„Stehendbeförderung“ ist aktuell eher die Regel; Zumutbarkeit muss definiert werden und den Busbetreibern vorgegeben werden	In der Vorgabe wird bereits nach Fahrzeit und Alter spezifiziert, alles weitere obliegt der Prüfung im Einzel-fall durch Träger der Schülerbeförderung und Betreiber	C
73		Kap. 4.4.4, S. 93	Ablehnung der Staffelung von Unterrichtszeiten in Bezug auf die Schülerverkehrsoptimierung	Lediglich als Prüfungsgegenstand formuliert, in der Argumentation fehlen alle positiven Argumente	C
74		Kap. 4.4.4, S. 93	Beschränkung der Rückfahrten sind auf mindestens 3 zu definieren, jeweils nach der 6./8. und 10. Stunde, 2 Rückfahrten sollen die Ausnahme sein	Vorgegeben ist eine Orientierung auf 2 - 3 Rückfahrten, über die Einzelheiten soll der konkrete Bedarf entscheiden	C

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
75	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutsch-land e.V. (BUND)	0	Städte müssen Ihren ökologischen Fußabdruck in den nächsten Jahren deutlich reduzieren, nach europäischer Gesetzgebung zur Luftrein-haltung oder durch internationale Übereinkünfte der CO_2-Reduktion, hier spielt der städtische Verkehr eine große Rolle	Der Landkreis trägt im Rahmen seine Möglichkeiten und Zuständigkeiten mit der Gestaltung des ÖPNV dazu bei.	D
76		0	Forderungen: 1. Bahn- und ÖPNV-Offensive zur Verlagerung des Autoverkehres 2. Subventionsabbau- insb. der Dieselförderung 3. konsequente Reduzierung der Abgase an der Quelle und in den Städten	Der Landkreis Celle nimmt die Forderungen des BUND zur Kenntnis.	D
77		Kap. 2.4	Fehlende Aussage, wie die Klimaziele erreicht werden können, Einsatz von Brennstoffzellenbussen, Reaktivierung von Schienenstrecken, bessere Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn; ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sollten gestärkt werden	Gegenstand von Abschn. 2.4 ist die Feststellung verkehr-licher Mängel und Handlungsbedarf. Forderungen und Ziele stellen auf Abschn. 4.1 Verkehrspolitische Ziele und 4.5 Qualität ab, wo solche Aussagen enthalten sind.	D
78		Kap. 3.2 und 4	Anregungen für Aktivitäten: Digitalisierung des ÖPNV; Nutzung von elektronischen Fahrkarten, Nutzung von Apps, Nutzung elektronischer Informationssysteme an Haltestellen; Einbringen von Car-Sharing-Modellen, Einführung von Fahrrad-Premium-Routen; Bildung von Arbeitsgruppen aus Politik, Verwaltung und Bürgern mit der Zielsetzung Klimaschutz; Einladung der Ortsräte der Stadt Celle zu diesem Thema; Bildung vom Workshops bzw. Beteiligungsveranstaltungen aus Gremien wie der Gleichstellungs-beauftragte oder dem Frauenforum, SoVD, Frauenforum etc. mit professioneller Moderation welche Informationen über Tarifstruktur, Betriebskosten, Linienverläufe etc. besitzt	Alle diese Anregungen können gerne aufgegriffen und bei entsprechender Nachfrage umgesetzt werden, allerdings außerhalb des strategischen Planungsinstruments Nahverkehrsplan.	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
79	Weiter BUND	Kap. 3	Gewinnung und Ermittlung von Fahrgästen zukünftig in Ausschreibungen aufzunehmen, zzgl. Befragungen der Fahrgäste; Aufgabenträger hat zudem Daten zu erheben und auszuwerten um ein nachfragegerechtes Verkehrskonzept erstellen und umsetzen zu können; diesbezüglich Forderung optimale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Celle, der LNVG, dem GHV, RegioBus Hannover GmbH und den angrenzenden Landkreisen	Ob der Betreiber oder der Aufgabenträger die Erhebung zu veranlassen hat, ist gleichgültig. Es finanziert der Landkreis direkt oder als Zuschuss. Eine entsprechende Maßnahme ist nach Abschn. 4.4.4 vorgesehen. Diese darf auch nicht einmalig bleiben. Eine Formulierungsergänzung wurde vorgenommen.	A2
80		Kap. 4.4	Bemängelung eines fehlenden Konzeptes für einen Kreisgrenzen übergreifenden ÖPNV; fehlende Verbindungen zu den Bahnhöfen in GVH; bessere Verbindungen zu den LK Gifhorn und in den Heidekreis über Fahrradabstellanlagen für E-Bikes an der Kreisgrenze; Stundentakt zu gering für Lachendorf und Winsen; Sicherstellung der Sitzplatzverfügbarkeit für jeden Fahrgast	Zwei Sachverhalte verhindern dies gegenwärtig noch: • Die teilweise Zuständigkeit anderer Aufgabenträger für die entsprechenden Linien • Die noch nicht mögliche Bedarfsprüfung durch fehlende Nachfragedaten. Sitzplatzgarantie bedeutet Reservierungszwang, nach PBefG nicht zulässig	E21, E31 C
81		Kap. 6 und 4.5.7	Fehlende ausreichend große Treffpunkt Haltestelle am Schlossplatz; bessere Informationen zur Haltestelle Kanzleistraße für Auswärtige, intelligente Umstiegshaltestelle mit einheitlicher Benennung am Bahnhof gefordert zzgl. Umstiegshinweise für verschiedene Abfahrtpositionen; zur Zeit drei Abfahrtspositionen am Kreisel, vor dem Bahnhof und in der Bahnhofstraße sind intransparent; Busspur vor dem Schloss ist nicht ausreichend; für Lachtehausen eine Fahrt Richtung stadteinwärts an die Infotafel verlegen; an den Bahnhöfen Eschede und Unterlüß Bereitstellung von vermietbaren Fahrradboxen für wertvolle Räder vgl. Großraum Hannover	Forderungen im Einzelnen zu Haltestellen, Haltestelleninformation und -ausrüstungen sind eher an die betreffenden Baulastträger oder das Betreiberunternehmen zu richten, dem Nahverkehrsplan obliegen nur die grundsätzlichen Vorgaben Ergänzender Hinweis zur Fahrgastinformation an großen Umsteigehaltestellen bei 4.5.5 eingefügt	D A1
82		Kap. 6 und 4.5.7	UN-Behindertenrechtskonventionsverstoß im Rahmen der barrierefreien Haltestellen im Landkreis; Förderhöhe in Höhe von 10.000 € pro Ortschaft ist zu gering angesetzt; Wiedereinführung der Förderhöhe in Höhe von 12,5 % pro Haltestelle; für Haltestellenvorrangliste fehlen Zahlen der Fahrgäste	Der Landkreis bewegt sich mit seiner Strategie und seinen Festlegungen im Rahmen der rechtlichen Vorgaben nach PBefG. Ein angepasstes Finanzierungskonzept kann nach Aufstellung einer Ausbauplanung resultieren.	E18

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
83	Weiter BUND	Bürgerbusse	Anerkennens- und förderwürdig; freiwilliges Engagement endet am Wochenende, damit entfallen Fahrten zu touristischen Zielen; Finanzmittel vorhalten im Kreishaushallt für Bürgerbusse; Fragen zu den Bürgerbussen: 1) Welche Finanzmittel stehen zur Verfügung? 2) Wie hoch sind die Mitgliedsbeiträge in Vereinen im LK Celle und sind diese unterschiedlich? 3) Gibt es die Pflicht zur Rückzahlung der Gemeindefinanzierung?	Die Fragen gehören nicht in einen Nahverkehrsplan, bitte gesondert mit dem Aufgabenträger klären.	D
			Beratung der Bürgerbusvereine bei Finanzverwaltungsakten; bessere Zusammenarbeit zwischen Cebus und den Bürgerbussen erforderlich; keine konkurrierenden Fahrtenangebote durch CeBus zulassen; bessere Abstimmung zwischen CeBus und Bürgerbussen vorgeben	Zusammenarbeit zwischen CeBus und Bürgerbusvereinen beinhaltet deren Abstimmung, insbesondere die Fahrplanabstimmung.	D
84		Akquise von Förder-mitteln	Fördergelder müssen erhöht werden; Finanzbudget von SGB II und von RentnerInnen muss Mobilität ermöglichen; Anforderungen von barriere-freien Haltestellen sollten im NVP Berücksichtigung finden; beleuchtete Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen ggf. mit Vermie-tungsboxen mit Auflademöglichkeit und barrierefreiem Ein- und Ausstieg sollten Mindestvorgaben für eine Haltestelle sein, Kataster für Fahrradabstellanlagen einführen; Aufenthaltsqualität an Haltestellen ist deutlich zu verbessern; neue Zuschüsse beim BMU abfragen und in den NVP aufnehmen bzgl. beim Kauf von Bussen mit alternativen bzw. schadstoffarmen Antrieben, Verweis auf Drucksachen des Deutschen Bundestages und Internetquellen; Verweis auf Förderprogramm für Elektrobusse mit einem Budget in Höhe von 92 Mio. Euro	Fördermöglichkeiten für emissionsarme Antriebe sind weitaus geringer als dargestellt und treffen zum Teil für den Landkreis Celle und CeBus nicht zu, sondern nur für ausgewählte Städte. Perspektiven für Fuhrparkumstel-lung mit Systementscheidung ggw. noch nicht ausrei-chend. Faktoren neben Preis und Förderung (Auswahl): E-Bus (Batterie-/Akkubetrieb) • Keine Gelenkbusse und Großraumbusse verfügbar • Mangelnde Zuverlässigkeit im Winterbetrieb • Reichweitenbegrenzung führt zu Fahrzeugmehr-bedarf bei gleicher Leistung • Anforderungen an Ladeinfrastruktur E-Bus (Brennstoffzellenbetrieb) • Keine größeren Stückzahlen verfügbar und 20 % teurer als Batteriebusse • Mangelnde Standfestigkeit der Brennstoffzellen-Stacks (hohe Folgekosten) • Wasserstoffverfügbarkeit und Tankinfrastruktur, Sicherheitsfragen Ergänzungen mit Erörterung in Abschn. 4.1 und 4.5.4	D A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
85	Weiter BUND	Klimaschutz und nachhaltige Energie	Errichtung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstationen (Fuß, Rad, Car-Sharing, ÖPNV); Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur durch Einrichtung eines Wegweisungssystems bzw. Ergänzung vorhandener Wegenetze bzw. Einrichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit ÖPNV	Prinzipiell zutreffende Anliegen, aber ohne jeden Bezug zur Zuständigkeit	D
86		Finanzie-rungs- und Tarifstruktur	Niedersachsenticket sollte auch zukünftig auch für Landkreis Celle gültig sein, muss für den neuen NVP umgesetzt werden und finanziert werden; fehlendes Sozialticket bemängelt; km-abhängige Tarife führen zu hohen Preisen; Einnahmen aus dem MIV sollten in den ÖPNV fließen; Fahrverbot für die Innenstadt für den MIV, Besucher der Innenstadt müssen zur Erreichung dieser ein ÖPNV-Ticket kaufen; öffentliche Parkplätze bepreisen zur Finanzierung des ÖPNV; Ziel der Querfinanzierung für jedes Auto ein übertragbares Dauerticket für den ÖPNV	Niedersachsenticket, Sozialtickets u. ä. sind politische Grundsatzentscheidungen, bei denen auch die Nachteile abgewogen werden müssen. Anliegen der ÖPNV-Zwangsnutzung und des MIV-Verbots erscheinen nicht konsensfähig und finden keine Aufnahme in den Nahverkehrsplan des Landkreises.	D
87		CeBus-Vermarktung	Informationen zu CeBus an Tankstellen und Getränkemärkten bereit-stellen für die Autofahrer; Flyer für die Schulen ausgeben zur Bereitstellung an Elternabenden; Aufnahme von folgenden Punkten in den nächsten NVP: - Verkehrsschule - monatliche ÖPNV-Seite in der Tageszeitung - Bus-Tester - Bus-Folder an Haltestellen - Bus-Magazin - Gestaltung von Wartehallen - Fragebogen zur Marktforschung - Infos von Aktionen und Sonderfahrten der CeBus - Internetauftritt der CeBus - Taktverlängerung an Samstagen und am Abend - Erweiterung des Ticket-Angebotes: Firmenticket, etc.	Die Aufzählung differenziert nicht: • Bestimmte Punkte sind bereits vorhanden (Firmentickets, Nutzerbefragungen, Information über besondere Angebote auf den Webseiten der CeBus) • Weitere Punkte sind Bestandteile der vorgesehenen Maßnahmen und Prüfungen (Busschule, Taktverlängerung abends) • Andere sind nicht in der Zuständigkeit der CeBus (Wartehallengestaltung) • Wieder andere sind als unzweckmäßig einzuschätzen (Bus-Folder an Haltestellen)	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
88	Weiter BUND	Schülerbeför-derung	Planung von Personalkapazitäten zur Organisation der Schülerbeförderung sind kreispolitische Kompetenzen; Verbesserung des Sitzplatzangebotes; Schülerfahrzeiten durch teilweise nicht funktionierende Anschlüsse zu lang, max. 1 h pro Richtung; bei Fortschreibung des NVP ist das Schulgutachten zu berücksichtigen; Fahrgastanhänger mit Videoüberwachung zur Anschaffung berücksichtigen; Zubringerverkehre zu den Schulen in die Schülerbeförderung integrieren; Einbeziehung des Metronom in die Schulwege; Falls Schüler Rad zur Schule nutzt, Zahlung eines Ausgleiches für das nicht genutzte Schülerticket	Schulgutachten ist berücksichtigt, maximal 1 h Fahrzeit ist nicht für alle Schüler zu gewährleisten, Busanhänger im Schülerverkehr werden i.d.R. als Sicherheitsrisiko betrachtet oder erfordern Begleitpersonen. Versuche waren nach unserer Kenntnis nicht nachhaltig. Nicht kontrollfähig und ohne jede haushaltsrechtliche Zahlungsgrundlage.	D C C
89	BVN Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V., Regionalverein Nord-Ost-Niedersachsen	Kap. 4.3, SPNV	Die SPNV-Verbindung nach Hannover optimieren, zur Zeit fahren in 10 Min drei Züge, weitere Fahrt halbe Stunde später ist zu zeitintensiv; Abfahrtzeiten der S6 und S7 tauschen; Umsteigezeiten in Lehrte zu lang; Fahrzeit nach Braunschweig zu lang, Prüfung einer alternativen Direktverbindung mit Bussen	Hinweise prinzipiell zutreffend, Abschn. 4.3 gibt aber den SPNV-Planungstand wieder, auf den der Landkreis keinen Einfluss hat. Alternative Direktverbindung Celle - Braunschweig mit Bussen hat nachweislich zu wenig Nachfrage.	D
90	Weiter BVN	Kap. 4.5, Fahrgast-information	Kommunikation zwischen Fahren und Leitstellen ist zu verbessern, Anschlüsse gehen z.Z. verloren; akustische Informationen an stark frequentierten Haltestellen vgl. BusGuide RLG Soest; akustisches sowie schriftliches Display System am Schlossplatz; bei Linienwechsel eines Busses am Schlossplatz sollte eine schriftliche sowie akustische Information erfolgen	Technisches Kommunikationsproblem ist beim Betreiber zu klären. Verbesserung der Anzeigen durch DFI-Anlagen mit RBL-Steuerung sind vorgesehen. Generelle akustische Information an allen Haltestellen nicht möglich, enge Auswahl erforderlich.	D C B, E81
91		Kap. 4.5, Haltestellen	Zu geringe Gehwegbreite von unter 0,5 m; bei kombinierte Geh-und Radwegehaltestellen fahren Radfahrer über die Blindenleitlinie, Konfliktpotenzial und Gefahrenstelle; bei getrennten Geh-und Radwegen Aufnahme in das Regelwerk, dass beide Systeme visuell und ertastbar deutlich getrennt sind	Ein entsprechender Hinweis wird zur Untersetzung der Tabelle 21 eingefügt.	A1
92		Kap. 4.5, Haltestellen	Bei Wetterschutzhäuschen mit Glaswänden sollten Markierungen im Wechselkontrast nach DIN 32975 und DIN 18040 aufgebracht werden	Ein entsprechender Hinweis wird zur Untersetzung der Tabelle 21 eingefügt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
93	Fahrgastbeirat Celle (FGB)	0	SPNV und straßengebundener ÖPNV müssen der Daseinsvorsorge nach dem NNVG entsprechen	Zur Kenntnis genommen.	D
94		6	Zur vollständigen und umfassende Barrierefreiheit bis 2022 sollten sich Politik und Verwaltung bekennen, insbes. RROP	Es ist ein Bekenntnis im Rahmen der rechtlichen Vorgaben erfolgt.	D
95		0	ÖPNV ist daran auszurichten, dass jedem ein Angebot zur Verfügung steht. Oberstes Ziel ist, Individualverkehr zu vermeiden. ÖPNV-Angebot ist auf Familienbedürfnisse auszurichten (Schule, Arbeit, Kindergarten).	Ziel ist es, eine höchstmögliche Mobilität für möglichst alle Bürger und dabei einen möglichst hohen ÖPNV-Anteil am Modal Split zu erreichen. Das ÖPNV-Angebot ist an der Nachfrage auszurichten.	D
96		4.4.4	Vorrangig ist die Wehlstraße ins ÖPNV-Netz einbeziehen	Prüfauftrag enthalten	E14
97		4	Verkehrsplanerische Großprojekte sind vorausschauend zu planen, künftige Siedlungsentwicklung berücksichtigen.	Dies wird permanent so gehandhabt.	D
98		4.5.5	digitale Fahrgastinformation weiterentwickeln	Entspr. Festlegungen sind in Abschn. 4.5.5 enthalten	D
99		4.4.4	Landkreisüberschreitendes Linienangebot entwickeln	Prüfung findet bereits statt..	A1, E31
100		Tarif, Barrierefrei-heit, P+R, Erreichbar-keit	GVH-Angebot für Ünterlüß und Eschede ist zu entwickeln, beide Bahnhöfe barrierefrei ausbauen, Erreichbarkeitsdefizite abstellen, und ein P+R Standort bereitzustellen	Der GVH-Tarif führt bereits zu Fahrpreisermäßigungen (LK Celle Abo). Die Gestaltung von Bahnhöfen liegt weder in der Zuständigkeit des Landkreises noch der Kommunen. Erreichbarkeitsdefizite sind nicht bekannt und P+R-Plätze sind vorhanden.	D
101		4.4.4	Erreichbarkeitsdefizite nach Braunschweig/Wolfsburg sind abzubauen	Braunschweig zu wenig Nachfrage, Wolfsburg zu große Entfernung (kein ÖPNV) und überwiegend kreisfremd.	E89, C
102		??	vorhandene Infrastruktur ist zu sichern	Wenn Schieneninfrastruktur gemeint ist, keine Zuständigkeit beim Landkreis, bei Haltestelleninfrastruktur Baulastträger.	D
103		4.4.4	mehr Angebot in den Abendstunden und am Wochenende	Nach Vorlage von Fahrgastzahlen sind Prüfungen sinnvoll.	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
104	Fahrgastbeirat Celle (FGB)	0	Demografischer Entwicklung Rechnung tragen. Sicherstellung, dass aus allen Ortsbereichen ohne Auto Einrichtungen des täglichen Lebens erreicht werden.	Das ist unter der Überschrift „Daseinsvorsorge“ eines der Hauptanliegen des Nahverkehrsplanes.	D
105		0	Vertaktung ist zu optimieren	Ist als permanente Aufgabe formuliert	D
106		0	Bürgerbusse verstärkt fördern	Das wird getan. Dennoch steht die Sicherung des regulären ÖPNV-Angebots im Vordergrund.	D
107		4.3	GVH-Haltepunkt für Großmoor ist anzustreben		E2
108			alle S-Bahnhöfe sind barrierefrei auszubauen		E100
109		6.2.2	Umstieg zu emissionsarmen Fahrzeugen sollte festgeschrieben und umgesetzt werden	Das ist nur möglich, wenn die Finanzierungsfragen geklärt und technische Vorbehalte überwunden sind.	E17, E84
110		0	Längerfristige ÖPNV-Konzeption erforderlich, über mehr als 5-Jahreszeitraum hinaus	Prinzipielle Zustimmung. NVP soll durchaus auch längerfristige Perspektiven aufnehmen. Gerade gegenwärtig ist dies aber eine sehr schwierige Aufgabe.	D
111	SoVD Sozialverband Deutschland, KV Celle	4.4.4	Mängel an Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende und eine ungenügende Versorgung für mobil eingeschränkte Menschen.	Aussage zu Angebotsbeschränkungen für mobilitäts-eingeschränkte Personen ist zu undifferenziert.	E103
112		4	keine zielgerichtete Ausrichtung des ÖPNV auf die Siedlungsentwicklung, Nutzung des MIV wird nicht genug entgegengewirkt		E95, E97
113		0	Vereinbarkeit zwischen Familie, Arbeit und Kinderbetreuung ist nicht genug ausgeprägt.		E95
114			Keine gute Verknüpfung mit SPNV	Wo und wann?	D
115			Keine Antwort auf den demographischen Wandel		E104
116			Sicherung und Stärkung der Bürgerbusvereine		E106
117		Tarif, Barrierefreiheit	Ausbau des GVH bis Unterlüß sowie barrierefreier Ausbau der S-Bahnhaltepunkte		E100

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
118	Weiter SoVD		Schieneninfrastruktur sichern und ausbauen in NVP aufnehmen	Keine Perspektive erkennbar	E102
119		Allgemein	fehlende Untersuchung struktureller Entwicklungsmöglichkeiten im ländlichen Raum, Verweis auf Koalitionsvertrag von Bund und Land und das darin stehende Bekenntnis zur Stärkung des ländlichen Raumes	Es gibt Bedienungsstandards für den ländlichen Raum. Weitergehende Strukturentwicklungskonzepte können nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes erarbeitet werden.	D
120		Kap.1, S. 1, Abs. 2	das Ziel Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022 zu schaffen, ist gefährdet	Nein, es ist objektiv unmöglich. Deshalb wurden die gesetzlich zulässigen Ausnahmeregelungen getroffen.	D
121		Kap.2.1.2, S.5	Den genannten Erreichbarkeitsdefiziten ist entgegenzuwirken	Das wird in Abschn. 4.4.4 getan	D
122		Kap.2.2.1, S.6 f.	Zu untersuchen, ob sich durch einen SPNV-Haltepunkt „Großmoor“ die Erschließungs- und Netzsituation verbessern lässt; alle Bahnhöfe müssen barrierefrei ausgebaut werden	Eine Verbesserung der Erschließungssituation durch einen SPNV-Haltepunkt „Großmoor“ ist unbestritten.	E2, E100, E108
123		Kap.2.2.2, S. 12	Fehlende Netzwirkung und fehlende Flächenerschließung des SPNV, abfedern durch Überprüfung möglicher Potenziale für SPNV-Verbindungen mit Braunschweig und Wolfsburg	Keine Zuständigkeit für SPNV-Planungen beim Landkreis.	C
124		Kap. 7.1.2	Angebote für Schüler und Senioren sind zu entwickeln; Familiennetzkarte einführen; der Informationsservice im Bus und an Haltestellen sind weiterzuentwickeln, an zentralen Umsteigepunkten muss dem ÖPNV uneingeschränkt Vorrang eingeräumt werden	Es gibt solche Ticketangebote für Schüler, Senioren, Familien (CelleCard, Senioren-Ticket usw.), die natürlich auch weiterentwickelt werden sollen. ÖPNV hat an zentralen Umsteigpunkten Vorrang. Grad des uneingeschränkten Vorrangs muss dennoch auf Verhältnismäßigkeit im Einzelfall abgewogen werden.	D D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
125	Weiter SoVD	Kap.4.4.3 Barrierefreie Haltestellen-gestaltung	• barrierefreier Einstieg • installierte Leitsysteme • ausreichend dimensionierte Warte- und Rangierflächen • verlegte Bodenindikatoren • gesicherte Überquerung in Haltestellennähe • Haltestellen in Mittellage bzw. alle Haltestellen von mind. einer Seite barrierefrei • konfliktfreie Radstellplätze • freier Bewegungsraum vor Ausstellungselementen • unvermeidbare Hindernisse abgesichert • Hindernisse und Informationen visuell kontrastreich gekennz. • Auffindbarkeit, Lesbarkeit, barrierefreie Erreichbarkeit von Fahrgastinformationen und Bedienungseinrichtungen • barrierefreie Zugänge zu Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Bedienelementen und Aushängen • Notrufsäulen durch Bodenindikation auffindbar • Ansagen von Notrufsäulen akustisch und visuell ausgeben • außerplanmäßige Durchsagen optisch und akustisch anzeigen • von einer Seite barrierefreier Zugang über Rampe von < 6 % • gefahrenlose Integration von Radverkehr • taktile Ausstattung der Haltestelle • Quergefälle von >2 % vermeiden, ohne Längsgefälle 2,5 % zulässig • Radwege außerhalb der Wartefläche Bild S. 91 als Beispiel ungeeignet als Orientierungsmuster, mindestens Hauptmerkmale Tabelle 21 sollten Bestandteil sein	Hauptmerkmale sind in Tabelle 21 dargestellt, widerspruchsfrei zur genannten Aufzählung Foto Orientierungsmuster wurde aktualisiert	C A1
126		Allgemein	Keine innovative, lediglich maßvolle Weiterentwicklung des NVP erkennbar. Fehlende Angebotsausweitung in den Abendstunden, für das Wochenende und den ländlichen Raum. Kein Eingehen auf den demografischen Wandel. Neue gutachtliche Betrachtung nötig, die Abkehr vom MIV ermöglicht. Ein Grundsatzkonzept für die nächsten 15-20 Jahre wird benötigt. Im NVP soll eine Arbeitsgruppe vorgesehen werden, die sich mit Zukunftsfragen zum ÖPNV befasst und für die Zeit nach der Laufzeit des NVP Lösungen anbietet.	Die Gesamteinschätzung wird zur Kenntnis genommen.	D, E110, E111, E119

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
127	SPD-Fraktion im Kreistag	4.2.3	Herabsetzung der Mindestentfernung in der Schülerbeförderung laut Satzung, Annäherung an Durchschnittswerte aller niedersächsischen Landkreise. Anspruch auf Beförderung zur Schule und Anspruch auf Kostenerstattung für den Schulweg sollen haben: Variante 1 - Kinder, die an der Sprachfrühförderung teilnehmen bei mehr als 1,0 km (bisher schon so) - Schüler des Primarbereiches bei mehr als 2,5 km (bisher 2,5 bzw. 3,0 km außerhalb/innerhalb Ortschaften) - Schüler des Sekundarbereiches I bei mehr als 4,0 km (bisher 4,0 km Klasse 5 bis 7, 5,0 km Klassen 8 bis 10) - Schüler des Sekundarbereiches II (berufsbildende Schulen) bei mehr als 6,0 km (bisher 8,0 km) Aufwand ermitteln und in den Kreishaushalt einstellen, Gegenfinanzierung über Mehreinnahmen und zusätzliche Landesmittel nach § 7b NNVG.	Die geltenden Mindestentfernungen sind nicht generell die höchsten in Niedersachsen, aber durchaus eher hoch, insbesondere für Schüler der Sek-II und der berufsbildenden Schulen. Insofern ist eine Anpassung naheliegend. Allerdings entstehen Mehrbelastungen des Kreishaushalts, die über die mehr zur Verfügung stehenden Landesmittel hinausgehen. Überschlag für Variante 1: • 25 % mehr anspruchsberechtigte SuS bei angenommener Inanspruchnahme von 20 %. • Nach Verteilung auf Tarifstufen ergeben sich Mehrausgaben für Schülerfahrausweise um 525 TEUR/a. Dieser Betrag ist zusätzliche Einnahme für den Betreiber. Zusätzliche Mittel nach § 7a NNVG ggf. später bei einer Fortschreibung der Anlage 1. Schwerer einschätzbar ist die resultierende Aufwandserhöhung: • Grundsätzlich ist diese fast ausschließlich beschränkt auf die Stadt Celle und die Grundzentren. Ansonsten sind die veränderten Bedarfe abgedeckt. • Einzelne neue Relationen können in Celle und in den Grundzentren (Winsen, Hermannsburg, Faßberg) für Schüler im Primar und im Sek-I-Bereich entstehen. Der geschätzte zusätzliche Leistungsumfang ist aber gering und beträgt in Summe weniger als 10.000 Fpl-km/a. • Schwerwiegender können die Auswirkungen auf den Kapazitätsbedarf sein. Es ist zwar offensichtlich, dass sich die ca. 20 % mehr Schüler, insbesondere in Celle, überwiegend auf bereits angebotene Fahrten verteilen werden, für 6 - 8 Fahrten mit bereits hoher Auslastung	A1
	Erweiterte Variante des Schul- und Kulturausschusses des Kreistags		- Schüler des Primarbereiches bei mehr als 2,0 km (bisher 2,5 bzw. 3,0 km außerhalb/innerhalb Ortschaften) - Schüler des Sekundarbereiches I Klasse 5 bis 7 bei mehr als 3,5 km - Weitere wie Variante 1 Der Kreistag hat eine entsprechende Änderungssatzung zum 01.08.2019 auf der Basis der Umsetzung der Variante 1 beschlossen. Die erweiterte Änderung nach dem Beschluss des SKA wird nach Prüfung der Auswirkungen der Variante 1 ggf. zum 01.08.2020 umgesetzt.		

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Weiter SPD-Fraktion			könnten aber Verstärkerkapazitäten erforderlich werden. Vorgehen: Maßnahme umsetzen. Vorhaltung von 6 – 8 zusätzlichen Bussen für 6 Monate auf Mietbasis. Nachhaltigen Kapazitätsbedarf prüfen. Es ist davon auszugehen, dass der Aufwand dafür für CeBus zumindest weitgehend durch die genannten Mehr-einnahmen aus Schülerfahrausweisen abgedeckt werden - soweit nicht ein generelles kostenfreies Schülernetzticket eingeführt wird.	
128		7.1.2	Schülernetzticket für Schüler der Sek I und II der weiterführenden Schulen und auf die Berufsschulen ausweiten und kostenfrei anbieten. In Verhandlung mit CeBus Vorschlag erarbeiten, zur Finanzierung zusätzliche Landesmittel nach § 7b NNVG nutzen.	Bisher nutzen 6.355 Schüler das Netzticket an Schultagen nachmittags für 10,00 EUR/m (100,00 EUR/a). Bei gene-reller Kostenfreiheit kommt es zu einem Einnahmen-verlust von 635.000 EUR/a für CeBus, der durch den Landkreis über den ÖDA auszugleichen wäre. Darüber hinaus ist der Antrag der SPD unklar hinsichtlich der Notwendigkeit, zusätzlich zum Netzticket noch einen Zeitfahrausweis erwerben zu müssen. Wenn das nicht der Fall sein sollte, ersetzt das Schülernetzticket gleichzeitig alle Schülerfahrausweise. Entsprechend der erweiterten Anspruchsberechtigung nach Pos. 127 oder sogar generell würde damit für alle im Kreisgebiet wohnenden Schüler der ÖPNV kostenlos. Der Landkreis hätte die gesamten Aufwendungen für Schülerfahrausweise in seine Zahlungen nach dem ÖDA aufzunehmen. Diese Beträge wären dann nicht mehr Erlöse für CeBus sondern Ausgleichszahlungen. Die Beträge müssten auch dynamisiert werden, entspr. der Anzahl der ausgegebenen Netztickets und der allgemeinen Entwicklung der Beförderungstarife.	A2

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Weiter SPD-Fraktion			Zur Sicherung der Landesmittelzuführungen nach § 7a NNVG (ehem. § 45a PBefG) wäre mit der Landesbehörde abzuklären, dass die ausgegebenen Schülernetztickets als Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs anerkannt werden (gegenwärtig pauschalierte Zuführung). Bei einer generell kostenfreien Beförderung aller Sekundar- und Berufsschüler sind Kapazitätsüberlastungen an Schultagen in der Frühspitze in der Stadt Celle nicht ganz auszuschließen. Im weiteren Kreisgebiet und in den anderen Verkehrszeiten wird diese Gefahr als gering eingeschätzt. Es besteht die im Vorhinein nicht exakt zu bestimmende Gefahr, dass 4 – 6 zusätzliche Busse nur an Schultagen und nur innerhalb einer Stunde als Verstärker eingesetzt werden müssen, für die CeBus ca. 450 TEUR/a veranschlagen würde. Subunternehmer würden dafür vorauss. nicht zu gewinnen sein. Insgesamt wird von einer kostenfreien Beförderung für Schüler oder Jedermannfahrgäste abgeraten. Jede Leistung, von der auch Qualität erwartet wird, muss etwas wert sein. Empfohlen wird die prinzipielle Umsetzung des Vorschlags der CeBus zu einem Schülernetzticket zusätzlich zu den bisherigen Zeitfahrausweisen zu einem geringen zusätzlichen Preis. CeBus schlägt 1,50 EUR/m vor, aber nur für Schüler mit SSZK). SMON und TZMON sollten mit abgestuftem Preis ebenfalls einbezogen werden. Die zusätzlichen Ausgaben für den Landkreis und zusätzlichen Einnahmen für CeBus dürften sich auf 250 TEUR/a belaufen und erhöhte Aufwendungen mindestens weitgehend abdecken. Vor weitergehenden Umsetzungskalkulationen ist eine **kommunalpolitische Grundsatzentscheidung zu folgenden Fragen** zu treffen: 1. Generell kostenfreie Beförderung von Schülern der Sek I und II sowie BBS mit einem zu jeder Verkehrszeit geltenden Netzticket oder zusätzliches Netzticket zu einem Schülerzeitfahrausweis? 2. Wenn zusätzlich zu einem Schülerzeitfahrausweis, dann zu welchem (nur SSZK oder auch SMON und TZMON)? 3. Kostenfreies Schülernetzticket oder zu geringem Preis?	

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Bezug, Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
129	Weiter SPD-Fraktion	4.2.3	Gewährleistung einer rechtzeitigen Beförderung der Schüler vor und nach dem Unterricht gemäß Nahverkehrsplan. Darüber hinaus soll gelten: • Busankünfte für die Schülerbeförderung spätestens 10 min vor Unterrichtsbeginn und • Abfahrten frühestens 10 min nach Unterrichtsschluss. Entsprechende Erweiterung der Regelungen in der Schülerbeförderungssatzung.	Die gegenwärtige Regelung: • Ankunft maximal 20 min vor Unterrichtsbeginn, angestrebter Orientierungswert 10 – 15 min, • Abfahrt maximal 20 nach Unterrichtsende, angestrebter Orientierungswert 10 - 15 min, wird als hinreichend und vergleichsweise anspruchsvoll eingeschätzt. Die Auswirkungen einer Umsetzung der Forderung sind nur durch sehr aufwendige Umlaufprüfung zu ermitteln. Vorschlag: Ergänzung der Festlegungen in 4.2.3 (b): „Regelmäßige Unterschreitungen einer Wartezeit von 5 min führen zur Fahrplananpassung“	A1
130		4.4.4	Taktverkehrsangebot mit Bussen auf Verkehrszeit nach 20 Uhr ausdehnen.	Der Antrag lässt offen, an welchen Tagen und bis zu welcher Uhrzeit die Betriebszeit erweitert werden soll. Es wurde eine pauschale Erweiterung bis ca. 21:00 Uhr Mo-Fr auf jeder gegenwärtig als Stadt- oder Regionallinie im Takt verkehrenden Linie im bestehenden Taktraster simuliert. Es ergeben sich überschläglich Mehrleistungen im Umfang von 71.250 Fpl-km/a auf Stadtlinien und 79.200 Fpl-km auf Regionallinien. Der zusätzliche Ausgleichsbedarf bei unterdurchschnittlichen Mehreinnahmen wird mit 400 TEUR/a eingeschätzt. Es wird empfohlen, Erweiterungen nach vorliegenden Zählergebnissen (für die jeweils letzten Fahrten) gezielt vorzunehmen und dies in Abschn. 4.4.4 entsprechend zu ergänzen.	A2

Abwägungsdokumentation zur Abfrage der Gemeinden vom 27. Juni 2022 -

Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2023 **Anlage 6**

Teilweise zusammengefasste Einwendungen und Hinweise von 8 Einwendern/Hinweisgebern, alles Städte, Ortsräte, Samtgemeinden und Gemeinden

Legende zu Spalte 6:

- A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
- A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
- B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt, Begründung siehe Spalte 5
- C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, da operativ und keine strategische Planung (Begründung siehe Spalte 4)
- D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
- E - Hinweis ist bereits im Nahverkehrsplan (NVP) enthalten
- F - Hinweis widerspricht NVP
- G - Hinweis ist deckungsgleich mit lfd. Nr. (...)

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Samtgemeinde Lachendorf	Anbindung von Ummern an das Kreisgebiet ist entbehrlich, da dort regelmäßig Leerfahrten stattfinden - die vorgenannte Zeitersparnis könnte für die Anbindung des Neubaugebietes „Südhang“ in Lachendorf genutzt werden.	CeBus GmbH & Co.KG (CeBus) Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung zum nächstmöglichen Termin.	C
2		Einrichtung einer Direktverbindung von Beedenbostel nach Celle.	Ökonomisch nicht sinnvoll, da durch zusätzliche Fahrzeuge zusätzliche Investitionen notwendig werden.	D
3		Umlegung der Haltestelle „Eichhof“ in Spechtshorn ist bereits mit dem LK abgestimmt.	CeBus Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung zum nächstmöglichen Termin.	C
4	Samtgemeinde Flotwedel	Verbesserung der Verbindung aus Eicklingen/Bröckel nach Uetze, Anschluss an die benachbarten Landkreise Gifhorn und Uetze/Dedenhausen. Anschluss an den GVH (Bahnstation Dedenhausen).	CeBus prüft und erstellt ein Angebot.	B
5		Abschaffung der Wendeschleife in der Hofstraße in Wienhausen (hohe Belastung der Verkehrssituation), alternativ könnte es hier zwei extra Fahrten über Lachendorf (Schulzentrum) nach Celle geben.	Alternative Bedienung der Haltestelle über Raiffeisen wurde durch die Samtgemeinde Flotwedel abgelehnt. Erneute Prüfung des gesamten Sachverhaltes erfolgt durch CeBus und den Landkreis Celle.	B

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
6	Weiter Samtgemeinde Flotwedel	Erweiterung des Angebotes (mehr Fahrten, Verbindungen sollen zuverlässiger werden, Schulbeginn zur 2. Stunde, eher Schulschluss, Abend-/Nacht-/Wochenendfahrten).	Pilotprojekt bzgl. Spätverkehre, Abfrage Schulen ergab, dass aktuelle Staffelung (eine Hinfahrt und drei Rückfahrten) ausreichend.	D
7		Einführung eines flexiblen On-Demand-Rufsystems.	Erneute Prüfung nach Ergebnis des Pilotprojektes.	D
8		Stärkung bzw. bessere Unterstützung des Bürgerbus für Flotwedel e.V. (Forderung der Möglichkeit eines Linienbedarfsverkehrs mit freier Linienführung; selbständige Säule des ÖPNV neben dem künftigen Konzessionär als Linienbedarfsverkehr; auch sollte eine Busverbindung bzw. eine Anbindung an den ÖPNV und ggf. an den GVH durch den BB Flotwedel zwischen Bröckel und Uetze gewährleistet werden).	Bürgerbus keine selbstständige Säule des ÖPNV, Ergänzungscharakter, Daseinsvorsorge über Bürgerbus nicht abbildbar. Siehe auch NVP 4.4.4.	F
9	Stadt Bergen	Zusätzliche Haltestelle am nördlichen Ortsausgang.	Ortstermin CeBus, Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung nächst möglichen Termin.	C
10	Gemeinde Winsen	Anbindung des künftigen Neubaugebietes in Südwinsen (gegenüber E-Center).	Ortstermin CeBus, Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung nächst möglichen Termin.	C
11	Samtgemeinde Wathlingen	Besseres ÖPNV-Angebot zwischen Großmoor/Dasselsbruch und Adelheidsdorf, sowohl für Schüler – späterer Schulbeginn – als auch für Anwohner (bisher mit nicht hinnehmbaren Hindernissen verbunden)	Abfrage Schulen ergab, dass aktuelle Staffelung (eine Hinfahrt und drei Rückfahrten) ausreichend.	D
12		Verbesserung der Anbindung an die Region Hannover in den Zeitlagen 8, 10 und 13 Uhr sowie aus der Region 13 und 19 Uhr durch Verbesserung der Linie 927 oder Schülerbuslinie Hänigsen nach Wathlingen und zurück mit Umstiegsmöglichkeit in Hängisen.	Schülerbuslinie zwischen Hänigsen und Wathlingen wird durch Region Hannover rein zum Zwecke der Schülerbeförderung finanziert. Zwei verschiedene Anbindungen an das S-Bahn-Netz über Hänigsen/Burgdorf und Ehlershausen ökonomisch nicht vertretbar	D
13		Ausweitung der Anbindung an das S-Bahnnetz (Busverbindung nach Ehlershausen).	Auf Grund der derzeit schon hohen Kosten von rd 80.000 Euro p.a. und niedrigen Besatzgraden der Fahrzeuge ist eine Ausweitung des Angebots über die überwiegend von Pendlern genutzten Zeiten ökonomisch nicht vertretbar.	D

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
14	Weiter Samtgemeinde Wathlingen	Beibehaltung der Halbstundentaktung nach Celle, wobei die Busse bis in den Ortskern von Wathlingen fahren sollten.	Siehe NVP 4.4.2 (Kategorisierung und Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regional- und Stadtverkehr).	F
15		Beibehaltung der Spätbuslinie Celle - Wathlingen.	Teil des aktuellen Pilotversuches „Spätverkehre“ - Linie 600. Leistungsvolumen im neugebildeten Linienbündel enthalten.	A2
16	Gemeinde Hambühren	Anbindung an den 30-Minuten-Takt nach Celle im Bereich Schulzentrum Versonstraße/Rathausstraße/Celler Straße über die Linie 800.	CeBus Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung zum nächstmöglichen Termin.	C
17		Engere Taktung der Linie 910 zwischen dem OT Oldau-Ovelgönne von und nach Winsen.	Siehe NVP 4.4.2 (Kategorisierung und Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regional- und Stadtverkehr).	F
18	Gemeinde Eschede	GVH-Erweiterung steht weiterhin im Vordergrund.	Zunächst sollten die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets (49 Euro-Ticket) abgewartet werden, bevor weiter eine Integration der Bahnhöfe Eschede und Unterlüß in den GVH angestrebt wird.	D
19		Fahrradmitnahme während der Pendlerzeit sowie kostenlose Mitnahme von Fahrrädern, wenn der Fahrgast nur eine Station fährt.	keine ausreichenden Platzkapazitäten bzw. Aufstellflächen in den Bussen. Diese müssen ebenfalls für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sowie Kinderwagen freigehalten werden	D
20		Prüfung der Taktung des Bahn- und Busverkehres.	Eine bessere Taktung zwischen Bahn- und Busverkehr wird weiter angestrebt. Eine Optimierung der Taktung zwischen Bahn- und Busverkehr wird von der CeBus geprüft.	B

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
21	Stadt Celle	Anbindung von neuen Wohngebieten (z.B. Kieferngrund, Allerinsel, Im Tale, etc).	Im NVP wird eine Bedarfsprüfung im Rahmen des bestehenden Netzes/ Angebotes, einschließlich Schaffung neuer Haltestellen im Falle von neu erschlossenen Wohngebieten eingefügt sofern eine Bedienung im bestehenden Netz/Angebot nicht möglich ist wird alternativ eine zusätzliche Bedienung geprüft.	A1
22		Schaffung neuer Haltestellen (diverse Nennungen).	CeBus Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung zum nächstmöglichen Termin.	C
23		Deutliche Optimierung des Marketings.	breitgefächerte Werbung bzgl. Informationen zu erfolgt bereits über CeBus - Homepage, Pressemitteilungen, Flyer, CelleHeute, CZ, Facebook, Instagram; Nutzung des Marketings liegt im Ermessen des Betreibers	D
24		Einführung alternativer Antriebe.	Siehe neues Kapitel 4.6 (Dekarbonisierung des ÖPNV)	E
25		Digitale Anzeigen.	Gutachter beauftragt.	C
26		Abkehr von großen Fahrzeugen bzw. Gelenkbussen.	Ökonomisch nicht sinnvoll, da durch zusätzliche Fahrzeuge zusätzliche Investitionen notwendig werden.	C
27		Busbetriebshof im Hehlentorgebiet.	Zusätzlicher Busbetriebshof im Stadtgebiet ökonomisch nicht sinnvoll.	D
28		Mehr Platz für Rollstuhlfahrer in den Bussen.	Bauartbedingt nicht möglich. Widerspricht der Forderung nach kleinen Fahrzeugen.	G (lfd-Nr. 26)
29		Spätverkehre und On-Demand-Verkehre	Ggf. Anpassung nach Vorliegen des Ergebnisses der städtischen Mobilitätsanalyse	B

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendung, Hinweis	Abwägung / Sachaufklärung	Berück-sichtig.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
30	Weiter Stadt Celle	Bessere Taktung zwischen Bahn- und Busverkehr.	Eine bessere Taktung zwischen Bahn- und Busverkehr wird weiter angestrebt. Eine Optimierung der Taktung zwischen Bahn- und Busverkehr wird von der CeBus geprüft.	G (lfd-Nr. 20)
31		Einrichtung diverser neuer Verbindungen im Stadtgebiet.	CeBus Prüfung und Vorschlag, ggf. Umsetzung zum nächstmöglichen Termin.	C
32		Zentrale Bushaltestelle in der Innenstadt statt Bahnhof – Schlossplatz (kürzere Standzeiten der Busse, räumliche Verlagerung der Pausenzeiten).	Aktuell keine Alternativen vorhanden.	C
33		Zentrale Haltestelle am Bahnhof.	Kapazität am Bahnhof nicht ausreichend.	C
34		Direkte Erreichbarkeit des Bahnhofes aus möglichst vielen Ortsteilen.	Kapazität am Bahnhof nicht ausreichend.	C
35		Kürzere Taktung in der Innenstadt sowie allgemeine Taktung.	Siehe NVP 4.4.1 (Prüfung und Modifizierung von Bedienungsstandards im Regional- und Stadtverkehr sowie im Schülerverkehr).	F
36		Schaffung Park & Ride-Schnittstellen an Stadtrandlagen.	Der Landkreis Celle ist nicht zuständig für die Schaffung von Park & Ride-Anlagen.	C
37		Ausgabe eines günstigen Bustickets – ähnlich dem 9 Euro-Ticket.	Bereits jetzt gilt das 365-Ticket für Schüler sowie Auszubildende. Die Einführung des Deutschlandtickets ist abzuwarten.	C
38		Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Schaffung von Mobilitätsstationen für multimodales Umsteigen sowie Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen.	Für den Ausbau von Haltestellen ist der jeweilige Träger der Straßenbaulast zuständig.	C
39		Zielsetzung modal-Split im NVP	Der NVP ist die strategische Planung des Landkreises zum ÖPNV. Er umfasst nicht die anderen Verkehrsträger.	C

Abwägungsdokumentation Beteiligungsverfahren (Bearbeitungsstand: 24.05.2023)

Nahverkehrsplan Landkreis Celle ab 2023 Anlage 7

Insgesamt 147 zur besseren Lesbarkeit zusammenfasste Einwendungen und Hinweise von 22 Beteiligten, davon

1 Landesbehörde
10 Fachbereiche (Landkreise, Städte, Ortsräte, Samtgemeinden und Gemeinden)
1 Verkehrsunternehmen
1 benachbarter Landkreis
9 Interessenvertretungen und Kreistagsfraktionen

Lfd. Nr.	Einwender, Hinweisgeber	Einwendungen und Hinweise (Zusammengefasst)	Abwägung/Sachaufklärung	Stellungnahme der Verwaltung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Es sollte bitte auf die richtige Schreibweise geachtet werden – es heißt „Niedersachsentarif“ und „Niedersachsen-Ticket“.	Dies ist korrekt.	Formulierung wird richtig gestellt.
2	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Sofern im letzten NVP Maßnahmen definiert wurden – erfolgt ein Abgleich der Zielerreichung der Maßnahmen im vorliegenden NVP-Entwurf?	Ein Abgleich der Zielerreichung erfolgt bereits jetzt – ohne klare Regelung - im Rahmen des operativen Geschäfts.	Die fortlaufende Evaluation wird deklaratorisch in den Nahverkehrsplan aufgenommen.
3	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Es wird um Aufnahme einer neuen Fördergrundlage (Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im ÖPNV vom 06.04.2022) gebeten.	Die entsprechende Fußnote im NVP war noch nicht final aktualisiert.	Förderrichtlinie wird in die finale Fassung übernommen.
4	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Die kreisübergreifende Relation von Celle nach Soltau wäre auf Basis des Fördererlasses zur Schaffung landesbedeutsamer Buslinien, als SPNV-Lückenschluss, ggf. im Linienbündel Celle Nord möglich.	Die Einrichtung der Relation im Rahmen des Fördererlasses wäre aufgrund der Förderbedingungen (Stundentakt erforderlich) insb. in Hinblick auf die Bedienhäufigkeiten und die damit verbundenen Kosten mit einer erheblichen Kostensteigerung bei gleichzeitig	Die kreisübergreifende Relation „Celle-Soltau“ über den in Bezug genommenen Fördererlass ist nicht sinnvoll und sollte nicht auf diesem Wege aufgenommen werden. Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden vielmehr unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret

		Die Abstimmung zum benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger wäre obligatorisch.	geringer Förderquote verbunden. Zudem könnte hierdurch das Reaktivierungsvorhaben SPNV konterkariert werden. Hinsichtlich alternativer Umsetzungsmöglichkeiten – etwa im Rahmen einer Reaktivierung des SPNV – steht der Landkreis im engen Austausch mit dem Heidekreis.	sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden.
5	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Es sollte stellenweise klarer dargestellt werden, dass sich der NVP nur auf den ÖPNV/ÖSPV bezieht.	Der angesprochene fehlende Bezug ist die Folge einer bereits erfolgten Kürzung, um den NVP straffer zu gestalten.	Formulierung wird angepasst.
6	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Entweder sollte die Rede sein von „den gültigen Tarifen“ oder man nimmt konkret Bezug auf einen speziellen Tarif. Es gelten neben dem Bus-Tarif, der Regionaltarif sowie der Niedersachsentarif.	Dies ist korrekt.	Formulierung wird angepasst
7	Landesnahverkehrs-gesellschaft Nieder-sachsen mbH (LNVG)	Der Niedersachsentarif besteht bereits seit 2013 und nicht erst seit 2018. Insofern sollte die entsprechende Formulierung angepasst werden.	Der NVP nahm bislang lediglich Bezug auf den sog. verbesserten Niedersachsentarif mit Anschlussmobilität. Er besteht jedoch dem Grunde nach bereits seit 2013.	Anmerkung wird klarstellend ergänzt.
8	Region Hannover	Es gibt keine inhaltlichen Anmerkungen. Ein barrierefreies PDF-Dokument wäre wünschenswert.		Es wird klarstellend aufgenommen, dass der NVP den gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Klarheit entsprechen soll.
9	Landkreis Celle, Amt für Wirtschaftsförd., Bauen und Kreisentwicklung	Die Stadt Celle nimmt zusätzlich zur oberzentralen Funktion auch die mittelzentrale Funktion wahr.	Dies ist korrekt.	Formulierung wird angepasst

10	CDU	Die Fahrzeiten am Vormittag und zu den Mittagszeiten der Linie 927 sollen verbessert werden.	Betreiber der Linie 927 ist die Regiobus Hannover. Es besteht eine delegierende Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Celle. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Die Umsetzung auf Linie 927 wäre zu prüfen. Gespräche mit der Region Hannover notwendig.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
11	CDU	Die Leerfahrten des Regiobusses in Richtung Wathlingen-Burgdorf können zur Verbesserung des Angebotes genutzt werden.	Betreiber der Linie 927 ist die Regiobus Hannover. Es besteht eine delegierende Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Celle. Diese Anpassung hätte Einfluss auf die Umlaufplanung und könnte zu einem Fahrzeugmehrbedarf bei dem Betreiber führen. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

			Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Die Umsetzung auf Linie 927 wäre zu prüfen. Gespräche mit der Region Hannover notwendig.	
12	CDU	Digitale Fahrtanzeiger am „Herzogin-Agnes-Platz“, „EDEKA Markt Müller“ und „Ortsaugang“ sollten errichtet werden.	Weitere digitale Fahranzeiger sind nicht Teil des bestehenden Förderprogramms. Ob weitere Fördermittel zur Verfügung stehen, müsste zunächst geprüft werden.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
13	CDU	Es soll eine Anbindung an Ehlershausen in Form einer Ausweitung der Linie 927 in Adelheidsdorf bis zum Kreisel an der Kapelle erfolgen.	Betreiber der Linie 927 ist die Regiobus Hannover. Es besteht eine delegierende Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Celle. Diese Anpassung hätte Einfluss auf die Umlaufplanung und könnte zu einem Fahrzeugmehrbedarf bei dem Betreiber führen. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten.	Der Landkreis setzt sich mit der Region Hannover als zuständigen Aufgabenträger in Verbindung und lässt die Möglichkeiten der Anpassung des Linienweges prüfen. Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen.

			Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Die Umsetzung auf Linie 927 wäre zu prüfen. Gespräche mit der Region Hannover notwendig.	Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
14	CDU	Bürger, insb. Schüler, aus den Ortsteilen Dasselsbruch und Großmoor sollen die Möglichkeit bekommen, zu den verschiedensten Zeiten von und nach Celle zu kommen: - Durch zusätzliche Zeiten. - Durch Einsatzfahrzeuge/Kleinbus, der die Fahrgäste bis nach Adelheidsdorf bringt. Dort fährt der Bus im Halbstundentakt und es gibt eine Verbindung zu den weiteren Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Wathlingen. - Ggf. sollte das Angebot der Anruftaxis ausgeweitet werden und mit dem Schülerticket verbunden werden. Es wird diesbezüglich auf die Möglichkeit eines Modellprojekts „Sprinti“ hingewiesen.	Grundsätzlich sind nur eine Hin- und drei Rückfahrten je Schule vorgesehen. Eine insofern nur für alle Schulen geltende mögliche Ausweitung würde zu erheblichen Mehrbedarfen und Mehraufwendungen führen. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ oder „Sprinti“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
15	CDU	Es sollte Halbstundentakt in die Hauptorte des Landkreises geben, insb. bis Eicklingen und damit durch Wathlingen, ggf. ohne Kolonie.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

			kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.
16	CDU	Die Spätbusse sollten mit Ortsschleife bis Haltstelle „Uetzer Weg“ führen.	Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Durch den Kreistag des Landkreises Celle wurden erste Modellprojekte zur Ausweitung des Spätverkehrs beschlossen, um nach dessen Abschluss die Nachfrage nach solchen Angeboten besser einschätzen zu können.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Hinsichtlich diesen konkreten Falles sind zunächst die Modellprojekte zum Spätverkehr abzuwarten.
17	CDU	Bei der Buslinie 927 würden weitere Fahrten, z.B. 8, 10, 12 und 14 Uhr eine Verbesserung bringen. Die Betrachtung sollte ggf. mit dem Schulbus nach Hänigsen betrachten werden.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

			Die Umsetzung auf Linie 927 wäre zu prüfen. Gespräche mit der Region Hannover notwendig.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
18	CDU	Wünschenswert wären auch digitale Fahrtanzeiger an der „ObS“/“Uetzer Weg“/“Grundschule“ und „Nienhagener Straße“.	Eine weitere Ausweitung digitaler Fahranzeiger ist nicht in der aktuellen Förderung durch die LNVG enthalten. Die Echtzeitdaten des ÖPNV im Landkreis Celle sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt etwa über die Bahn-App oder vergleichbare landes- und bundesweit verfügbare Anbieter abrufbar. Infolge von Landes- und Bundesvorgaben soll ein Flickenteppich bei Apps auch im Sinne der Nutzerfreundlichkeit vermieden werden. Dementsprechend wurde auf die Entwicklung einer eigenen App verzichtet.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
19	CDU	Die Linie 600 zum Bahnhof sollte über den Thaerplatz und nicht zum Schlossplatz führen.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
20	CDU	Um die Linienzeiten nach Celle zu verringern bietet sich ein Pilotprojekt für einen autonom fahrenden Ortsverkehr an.	Der Einsatz von „autonomen Bussen“ ist infolge rechtlicher und technischer Voraussetzungen im Landkreis Celle derzeit nicht darstellbar. Laufende Modellprojekte in	Der Wunsch nach einem Modellprojekt soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Nach Vorliegen der Musterprojekte könnte bei Vorliegen der

			anderen Regionen Deutschlands wurden spezifisch und einzelfallbezogen ausgewählt, um erste Erfahrungen zu sammeln. Ein Ortsverkehr mit Rendezvouspunkten stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	rechtlichen Voraussetzungen über eigene Modellprojekte eine spezifische Anpassung an die Gegebenheiten im Landkreis Celle erfolgen. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
21	CDU	Es ist ein Lückenschluss im ÖPNV zwischen Landkreis Celle und der Region Hannover erforderlich (Bedarf und Relevanz vorhanden).	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
22	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Große Arbeitgeber sollten in Anspruch genommen werden.	Außerhalb direkt seitens der großen Arbeitgeber beauftragter Linienverbindungen,	Der Landkreis Celle befindet sich in regelmäßigen Abständen im Gespräch mit den Unternehmen des Landkreises Celle

			ist eine verpflichtende Beteiligung an im Rahmen der Daseinsvorsorge zu leistende Anbindungen nicht darstellbar. Seitens der Arbeitgeber wurde ein Wunsch auf stärkere Anbindung infolge des Nutzungsverhaltens der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch nicht gestellt.	hinsichtlich einer stärkeren Einbindung und Abstimmung in Bezug auf ÖPNV. Dies wird auch in Zukunft fortgesetzt und als strategisches Ziel „Einbindung der Unternehmen und Arbeitgeber“ im NVP aufgenommen. Etwaige Beteiligungsmöglichkeiten oder Möglichkeiten der Inanspruchnahme werden auf Basis der dann geltenden Rechtslage fortlaufend geprüft.
23	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Berücksichtigung des kreisübergreifender Verkehrs (z.B. Ehlershausen, Uetze, Ummern, Meinersen) muss erfolgen.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
24	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Wie sollen künftig Bürgerbusse einen finanziellen Ausgleich erhalten, wenn die Zahlungen an den Auftraggeber gehen?	Die Einbettung und Finanzierung der Bürgerbusse ist derzeit Gegenstand von Gesprächen mit der LNVG. Grundsätzlich stellen Bürgerbusse lediglich eine Ergänzung	Keine direkte Maßnahme erforderlich.

			des ÖPNV dar und können diesen nicht ersetzen.	
25	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Welche Planungen/Vorgaben wird es hinsichtlich der Möglichkeit einer Fahrradmitnahme geben?	Insbesondere zu Stoßzeiten stellte eine solche Maßnahme in Teilen eine Angebotsausweitung dar, da andernfalls die Beförderung der zu erwartenden Kundinnen und Kunden nicht gewährleistet werden kann.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
26	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Koordinierung verschiedener Anbieter (Wie sähe dies in der Ausschreibung aus? Gleiche Tarife, Umstieg bis zum Ziel bei zwei Anbietern?)	Seitens der Anbieter sind Anknüpfungspunkte verbindlich sicherzustellen und in Abstimmung und Einklang mit den jeweils Anbietern kundenfreundlich umzusetzen. Ein Umstieg könnte beispielsweise über Knotenpunkte garantiert werden. Die Möglichkeit der gleichen Tarifnutzung könnte verbindlich festgeschrieben werden.	Bis und nach dem Beschluss des NVP wird seitens unseres externen Dienstleisters eine Ausschreibung entworfen, in deren Fokus in besonderem Maße die rechtssichere Koordination verschiedener Anbieter mit größtmöglicher Kundenfreundlichkeit steht.
27	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Projekte müssen im Nahverkehrsplan stehen, damit Fördermittel beantragt werden können.	Projekte müssen über strategische Ziele im Nahverkehrsplan angelegt sein. Fördermittel werden wenn möglich genutzt.	Keine Maßnahme erforderlich.
28	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Der AST- und ALF-Verkehr wird im Maßnahmenkatalog des Nahverkehrsplan vernachlässigt.	Derzeit können bis zu 15 Prozent der Verkehrsleistung als derartige Bedarfsfahrten angeboten werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

			Ein AST-Angebot besteht derzeit nur in der Stadt Celle und in Wietze sowie Hambühren. Dies stellt keinen originären ÖPNV dar und wird von der jeweiligen Kommune als Ergänzung des ÖPNV eigenverantwortlich organisiert und beauftragt. Die Stadt Celle erhält derzeit € 70.000,- Unterstützungsleistungen seitens des Landkreises. Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach einer Erweiterung des On-Demand-Verkehrs soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.
29	Stadt Bergen	Die Busfahrpläne sollen besser lesbar und verständlicher gestaltet werden. Insbesondere eine Unterscheidung zwischen Ferien- und Schulzeiten sollte klar dargestellt werden.	Die Gestaltung der Busfahrpläne liegt im Ermessen des beauftragten Verkehrsunternehmens und stellt damit ein operatives Ziel dar.	Der Hinweis findet im NVP keine Berücksichtigung.
30	Stadt Bergen	Zuverlässige Busfahrer*innen sind wünschenswert. In Einzelfällen wurde an Bushaltestellen vorbeigefahren, obwohl wartende Personen an der Bushaltestelle standen. In anderen Fällen entfielen die Bustransporte unangekündigt und ersatzlos.	Dies stellt ein operatives Ziel dar. Der Landkreis hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf das beim Busunternehmen angestellte Personal. Das Beschwerdemanagement liegt beim Betreiber. Beim Landkreis eingehende Hinweise werden jeweils unmittelbar an das Busunternehmen weitergeleitet.	Nachdem im NVP ein professionelles betriebliches Beschwerdemanagement bereits aufgenommen wurde, ist infolge dieses Hinweises nichts weiter zu veranlassen.
31	Stadt Bergen	Das Angebot an Wochenenden und in den Abendstunden, insb. nach Celle und innerhalb der Schulferien, soll besser ausgestaltet werden.	Diesem Wunsch könnte mit einer kürzeren Taktung der Buslinien entsprochen werden. Seit 2015 wurde insbesondere die Wochenendbedienung sukzessive verbessert.	Die Taktverdichtung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

			Eine flächendeckende Bedienung wurde an Wochenenden und in den Abendstunden vor dem Hintergrund der Nachfrage und den damit verbundenen erheblichen Mehrkosten in den letzten NVP nicht aufgenommen. Davon unbenommen besteht bereits jetzt eine angebotsorientierte Bedienung, welche die Nachfrage übersteigt.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
32	Stadt Bergen	Es wird eine regelmäßige Busverbindung in die naheliegenden Ballungsgebiete gewünscht (z.B. Soltau, Hannover, Hamburg).	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden.
33	Stadt Bergen	Es sollte ein verstärktes Augenmerk auf kombinierte Schulbustouren gelegt werden. Schulfahrten sollen – soweit möglich – als „reguläre Touren“ zusätzliche Busanbindungen ermöglichen.	Die in den Linienverkehr eingebundenen Schülerverkehre fahren nicht alle Haltestellen an, sondern lediglich diese, die „auf dem Weg“ liegen. Damit wird den Schülerinnen und Schülern eine möglichst kurze Beförderungsdauer gewährleistet.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
34	Stadt Bergen	Wiederaufbau eines Krankenhausbesuchsbusses an den Wochenenden.	Im jetzigen NVP ist ein spezieller Krankenhausbesuchsbus nicht vorgesehen. Die Anbindung des Krankenhauses erfolgt wie bei anderen zentralen Einrichtungen auch über den Regelverkehr.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
35	Stadt Bergen	Insbesondere der Ortsteil Eversen wünscht sich eine bessere	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP

		Anbindung. Die Bushaltestelle „Fuchsberg“ soll in die reguläre Route aufgenommen werden. Eine direkte Verbindung Altensalzkoth/Eversen über Sülze und Offen nach Bergen mit Weiterführung nach Soltau soll geschaffen werden.	konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Bei der Einbindung konkreter Haltestellen handelt es sich um eine mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zu klärende operative Fragestellung.	aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Einbindung konkreter Haltestellen wird gemeinsam mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen geprüft.
36	Stadt Celle	Es wird eine Verbesserung der Verkehrsanbindung Celles an den Großraum Hannover und der Verknüpfung mit dem Landkreis Celle zur Optimierung der Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbegebiete sowie der Innenstadt gewünscht.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung der Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbegebiete sowie der Innenstadt der Stadt Celle stellt eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

37	Stadt Celle	Der bestehende ÖPNV-Stadtbusverkehr könnte im Sinne der Mobilitätsstudie weiterentwickelt werden.	Der wissenschaftliche Hintergrund liegt dem Landkreis Celle noch nicht vollumfänglich vor, sodass eine abschließende Einschätzung seitens des Landkreises noch nicht möglich ist. Gleichwohl wurden in enger Abstimmung mit der Stadt Celle gemeinsame strategische Ziele entwickelt, die im Rahmen der Ausschreibung und der operativen Umsetzung nach abgeschlossener Willensbildung bei der Stadt Celle berücksichtigt werden können.	Das Mobilitätskonzept und die zu Grunde liegenden strategischen Ziele sind vollumfänglich in den strategischen Zielen „Optimierung der Liniengestaltung“, „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ sowie „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ abgebildet. In Abstimmung mit der Stadt Celle sollen einzelne Punkte des Mobilitätskonzeptes nach Abschluss des Willensbildungsprozesses bei der Stadt Celle über Modellprojekte und Modellräume geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot verstetigt werden.
38	Stadt Celle	Die Straffung der Linienführung in den Außenbereichen soll geprüft und ggf. angepasst werden.	Die derzeitige Linienführung berücksichtigt etwaige Synergieeffekte bei der Anbindung der Fläche mit dem Oberzentrum Celle und umgekehrt.	Eine Anpassung der Linienführung wird im Rahmen der Neuausschreibung geprüft.
39	Stadt Celle	Es soll eine Optimierung der Linien (z.B. Linie 13 zum Gewerbegebiet Wietzenbruch und Linie 9 nach Boye, Kirchweg) geprüft und ggf. umgesetzt werden.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst. Der Wunsch nach Optimierung kann ggf. auch zu einer Angebotsausweitung führen.	Die Optimierung wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ in den NVP aufgenommen. Die etwaige Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
40	Stadt Celle	Ergänzung der bestehenden Haltestellen um weitere zusätzliche Haltestellen.	Hierbei handelt es sich um eine Frage der operativen Umsetzung. Die Schaffung zusätzlicher Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen	Als operatives Ziel ist die Ergänzung bestehender Haltestellen grundsätzlich nicht in den NVP aufzunehmen. Gleichwohl wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ als auch über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ denklogisch

			für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue Haltstellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können.	auch eine Ergänzung bestehender Haltestellen im NVP abgebildet.
41	Stadt Celle	Es wird eine kommunizierbare Liniendurchbindung am Schlossplatz gewünscht.	Eine Liniendurchbindung besteht derzeit nicht.	Im Rahmen der Ausschreibung soll daraufhin gewirkt werden, dass entsprechende Betitelungen der Linien von dem künftigen Betreiber sinnvoll angeboten werden.
42	Stadt Celle	Prüfung Herausnahme des Regionalbusverkehrs vom Schlossplatz. Er soll auf den Neumarkt verlagert werden.	Derzeit liegen die baulichen Voraussetzungen einer Herausnahme des Regionalbusverkehres auf den Neumarkt nicht vor. Die Schaffung dieser Voraussetzungen obliegt der Stadt Celle.	Sobald die Stadt Celle die erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen hat, kann dem Wunsch bei genehmigungs- und baurechtlicher Möglichkeit entsprochen werden.
43	Stadt Celle	Die Pausenzeiten sollen nicht mehr auf dem Schlossplatz verbracht werden.	Die Pausengestaltung obliegt ohne direkte Einflussmöglichkeit dem beauftragten Verkehrsunternehmen.	Der Wunsch wird mit der Bitte um etwaige Optimierung an das beauftragte Verkehrsunternehmen herangetragen.
44	Stadt Celle	Prüfung weiterer Verbesserungen am Bahnhof und Prüfung der Wiederinbetriebnahme des ZOB.	Verbesserungen am Bahnhof und die Schaffung eines ausreichend dimensionierten ZOB obliegt wie auch die Haltestellen den Kommunen.	Der Landkreis begrüßt das Bestreben der Stadt Celle einer Fokussierung der Haltestellensituation auf den Bahnhof, nicht zuletzt aufgrund der damit einhergehenden Verbesserung für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV.
45	Stadt Celle	Es sollte ein klareres Angebotskonzept für die Linie 4/400 geben.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Der Wunsch wird mit der Bitte um etwaige Optimierung an das beauftragte Verkehrsunternehmen herangetragen.
46	Stadt Celle	Prüfung und Erprobung/Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr.	Die in Bezug genommene Mobilitätsstudie und insbesondere der angewandte wissenschaftliche Hintergrund liegt dem Landkreis Celle nicht vollumfänglich vor.	Eine sinnvolle Beurteilung ist erst bei Vorliegen der vollständigen Mobilitätsstudie möglich. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden.

			Als erste Maßnahmen wurden bereits erste Modellprojekte „On-Demand-Verkehr“ in der Fläche vom Kreistag beschlossen.	Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Gleiches wäre nunmehr für das Stadtgebiet denkbar.
47	Gemeinde Südheide	Es sollte einen Einstundentakt bei der Bedienung der Gemeinde Südheide geben.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
48	Gemeinde Südheide	Die Abendverkehre sollen ausgedehnt werden, z.B. durch einen On-Demand-Verkehr.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Als erste Maßnahmen wurden bereits erste Modellprojekte „On-Demand-Verkehr“ in der Fläche vom Kreistag beschlossen.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.

49	Gemeinde Südheide	Es soll eine Busverbindung zwischen Südheide und dem Bahnhof Celle geschaffen werden, da die Umstiegszeiten vom Metronom zur S-Bahn oder dem Verkehr zu lang sind.	Konzeptionell erfolgt die Anbindung an den Fernverkehr aus der Südheide derzeit über den Bahnhof Unterlüß. Eine zusätzliche direkte Anbindung an den Bahnhof Celle könnte nur über eine Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
50	Gemeinde Südheide	Es soll eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf der SiNON Strecke nach Soltau und nach Munster angestrebt werden.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen.
51	Gemeinde Südheide	Bürgerbussen soll die Möglichkeit von Sozialtarifen eröffnet werden. Sie stellen keine Konkurrenz zu den konzessionierten Bussen dar, sondern sind eher eine Ergänzung. Die Aufnahme von flexiblen Fahrpreisen sollte erfolgen.	Bürgerbusse stellen eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Gleichwohl ist nach dem hiesigen Rechtsverständnis die Aufnahme von flexiblen Fahrpreisen für Bürgerbusse aus (konzessions-) rechtlichen Gründen nicht darstellbar. Dies folgt nicht zuletzt aus förderrechtlichen Gesichtspunkten (Förderung ist davon abhängig, dass im genehmigten ÖPNV-Linienverkehr gefahren wird).	Der Landkreis bemüht sich bei der LNVG aktiv um die Möglichkeit einer flexibleren Preisgestaltung für Bürgerbusse.
52	Gemeinde Südheide	Die Gemeinde regt die Aufnahme eines strategischen Zieles „Haltestellenprogramm mit	Die Echtzeitdaten des ÖPNV im Landkreis Celle sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt etwa über die Bahn-App oder vergleichbare	Auf die Entwicklung eigener Apps soll weiterhin verzichtet werden.

		Zieldatum“ an, optimal wäre eine Mobilitätsapp sowie Mindeststandards (Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter und Wetterschutz). Das Projekt „Echtzeit“ sollte forciert werden.	landes- und bundesweit verfügbare Anbieter abrufbar. Infolge von Landes- und Bundesvorgaben soll ein Flickenteppich bei Apps auch im Sinne der Nutzerfreundlichkeit vermieden werden. Dementsprechend wurde auf die Entwicklung einer eigenen App verzichtet. Haltestellen liegen in der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit.	Hinsichtlich der Haltestellen können den Kommunen aus rechtlichen Gründen keine Zieldaten vorgegeben werden.
53	Gemeinde Südheide	Die in den Ferienzeiten verbleibenden Fahrten von Hermannsburg nach Unterlüß sollen auf die zeitlichen Bedürfnisse von Pendlern ausgerichtet werden. Hier soll auch eine Spätverbindung angedacht werden.	Hierbei handelt es sich hinsichtlich der konkreten Lage der Anbindungszeiten um eine Frage der operativen Umsetzung. Im Übrigen ist auf folgendes hinzuweisen: Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Der Wunsch wird mit der Bitte um etwaige Optimierung an das beauftragte Verkehrsunternehmen herangetragen. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
54	Gemeinde Südheide	Der AST-Verkehr ist eine sinnvolle Ergänzung. Dennoch soll die Verfügbarkeit am Wochenende erhöht werden	Die in der Gemeinde Südheide angebotenen Anruflinienfahrten stellen eine rudimentäre Form des „On-Demand-Verkehres“ dar. Derzeit können bis zu 15 Prozent der Verkehrsleistung als derartige Bedarfsfahrten angeboten werden. Ein AST-Angebot besteht derzeit nur in der Stadt Celle und in Wietze sowie Hambühren. Dies stellt keinen originären ÖPNV dar und wird von der jeweiligen Kommune als Ergänzung des ÖPNV eigenverantwortlich organisiert und beauftragt. Die Stadt Celle	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

			erhält derzeit € 70.000,- Unterstützungsleistungen seitens des Landkreises. Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Der Wunsch nach einer Erweiterung des On-Demand-Verkehrs soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.
55	Gemeinde Südheide	Der Schülerverkehr sollte an Auslastung angepasst werden. Immer wieder bleiben Schüler aufgrund überfüllter Busse stehen.	Die Schülerverkehre sind und werden im Rahmen des operativen Geschäfts an die regelmäßige Auslastung angepasst. Bei Stundenausfall oder Unterrichtsumgestaltung kann nicht kurzfristig reagiert werden.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
56	Gemeinde Südheide	Koalitionsvertrag der Landesregierung sieht zwei Modellregionen mit Mobilitätsgarantie vor. Der LK sollte sich dort bewerben. In diesem Zusammenhang sollte ein Konzept in Zusammenarbeit mit den Hauptverwaltungsbeamten*innen erstellt werden.	Bislang wurden gegenüber den Landkreisen noch keine konkreten Förderbedingungen kommuniziert. Aufgrund einer im Koalitionsvertrag niedergelegten Absichtserklärung können noch keine konkreten Maßnahmen abgeleitet werden.	Sobald eine Förderrichtlinie vorliegt, prüft der Landkreis Celle, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Bewerbung möglich ist. Im NVP wird der Wunsch nach Ausschöpfung von Fördermitteln über das strategische Ziel „Einwerben von Fördermitteln“ abgebildet. Fördermittel sind derzeit überwiegend an Modellprojekte und Modellregionen in Bezug auf den ÖPNV der Zukunft verknüpft. Das „Einwerben von Fördermitteln“ ist somit auch stark mit dem strategischen Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ verwoben. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.
57	Gemeinde Südheide	Ein Leihfahrrädersystem an den Haupthaltestellen sollte etabliert werden.	Der Nahverkehrsplan ist der ÖPNV-Rahmenplan des Aufgabenträgers und zugleich ein relevantes Steuerinstrument. Bei der	Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische

			aufgeworfenen Fragestellung handelt es sich um keine Fragestellung des ÖPNV. Die Ausgestaltung der Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast.	Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
58	Gemeinde Südheide	Es sollte ein Modellprojekt „autonome Busse“ geben.	Der Einsatz von „autonomen Bussen“ ist infolge rechtlicher und technischer Voraussetzungen im Landkreis Celle derzeit nicht darstellbar. Laufende Modellprojekte in anderen Regionen Deutschlands wurden spezifisch und einzelfallbezogen ausgewählt, um erste Erfahrungen zu sammeln.	Der Wunsch nach einem Modellprojekt soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Nach Vorliegen der Musterprojekte könnte bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen über eigene Modellprojekte eine spezifische Anpassung an die Gegebenheiten im Landkreis Celle erfolgen.
59	Gemeinde Faßberg	Es sollen zusätzliche Direktanbindungen an die Gemeinde geschaffen werden. Als besonders wichtig wird hier die Verbindung zur Stadt Celle angesehen.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
60	Gemeinde Faßberg	Es fehlt an geeigneten Verbindungen in den benachbarten Landkreis Heidekreis, insb. nach Munster sowie nach Soltau.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen.

				Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
61	Gemeinde Faßberg	Es ist kein Schülerverkehr im ÖPNV nach Munster vorhanden. Die Schüler sind auf Individualverkehr angewiesen.	Die Schülerinnen und Schüler sind auch kreisübergreifend grundsätzlich an die festgelegten Schulbezirke gebunden. Sofern eine Schulform im Kreisgebiet nicht angeboten wird, erfolgt eine Kostenerstattung seitens des Landkreises oder eine entsprechende Beförderungsleistung im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs. Dies betrifft in diesem konkreten Fall nur wenige Schülerinnen und Schüler. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung für nur wenige Schülerinnen und Schüler stellt eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
62	Gemeinde Faßberg	Die Busse sollen insbesondere zu Stoßzeiten so eingesetzt werden, dass ein Umsteigen in Hermannsburg auf dem Weg nach Celle entbehrlich wird.	Hinsichtlich dieser operativen Fragestellung ist es bereits jetzt das Ziel Umstiege und Umstiegszeiten auf ein im Rahmen der Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit darstellbares Minimalmaß zu reduzieren. Unabhängig davon könnte dem Wunsch mit	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.

			einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	
63	Gemeinde Faßberg	Es sollte künftig eine Möglichkeit geschaffen werden, wie im Notfall eine ausfallende Bürgerbusfahrt auf geeignete Weise aufgefangen werden kann.	Bürgerbusse stellen eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Etwaige „Notfallsausfallsplanung“ zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge würden diese Grundannahme der Bürgerbusse konterkarieren und entsprächen auch nicht den Förderbedingungen.	Eine Notfallplanung für ausfallende Bürgerbusfahrten ist nicht Aufgabe des ÖPNV.
64	Samtgemeinde Flotwedel	Ein grenzüberschreitender Verkehr von Flotwedel aus zur Bahnlinie Hannover-Wolfsburg soll als Zielbeschreibung in den Plan aufgenommen und Teil der neuen Ausschreibung werden. Dies wäre auch als mehrjähriger Versuch denkbar.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung der Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbegebiete sowie der Innenstadt der Stadt Celle stellt eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
65	Samtgemeinde Flotwedel	Die Schülerbeförderung (Uetze) sollte mit abgedeckt werden wie auch der zunehmende Berufsschulverkehr.	Die Schülerinnen und Schüler sind auch kreisübergreifend grundsätzlich an die festgelegten Schulbezirke gebunden. Sofern eine Schulform im Kreisgebiet nicht angeboten wird, erfolgt eine Kostenerstattung seitens des Landkreises oder eine entsprechende Beförderungsleistung im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP

			In diesem konkreten Fall erfolgt auch infolge einer wirtschaftlichen Gesamtschau eine Beförderungsleistung über ein beauftragtes Taxiunternehmen mit Kleinbussen. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung stellt eine Angebotsausweitung dar.	aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
66	Samtgemeinde Flotwedel	Es soll unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der Verbindung zu den „Metropolen“ für die Samtgemeinde Flotwedel der kreisgrenzenübergreifende Verkehr für Berufspendler als auch für die Schülerbeförderung forciert werden.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine weitere Optimierung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
67	Samtgemeinde Flotwedel	Die Orte Bröckel und Uetze als jeweilige Grenzorte der beiden	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der

		ÖPNV-Träger und als Schulverkehrsziele sind zu berücksichtigen.	nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar.	kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
68	Samtgemeinde Flotwedel	Buslinien innerhalb eines Nutzungskorridors sollen so ausgestaltet werden, dass Umstiege soweit als möglich vermieden werden. Die Anbindung zur Bahn soll mit einem Umstieg ermöglicht werden.	Hinsichtlich dieser operativen Fragestellung ist es bereits jetzt das Ziel Umstiege und Umstiegszeiten auf ein im Rahmen der Wirtschaftlichkeit und Kundenfreundlichkeit darstellbares Minimalmaß zu reduzieren. Unabhängig davon könnte dem Wunsch mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
69	Samtgemeinde Flotwedel	Als Anschluss an den einstündigen Linienverkehr und an die Nachtbusverbindungen soll eine „on-Demand“-Verbindung eingerichtet werden.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Als erste Maßnahmen wurden bereits erste Modellprojekte „On-Demand-Verkehr“ in der Fläche vom Kreistag beschlossen.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das

				strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden
70	Samtgemeinde Flotwedel	Der Bürgerbus für Flotwedel soll als selbständige Säule des ÖPNV neben dem zukünftigen Konzessionär als - Linienbedarfsverkehr gem. §§ 42, 44 PBefG - mit einer anteiligen Beteiligung an den Einnahmen des Konzessionärs durch den von ihm erfolgten Verkauf von Fahrscheinen, Zeitkarten, Schülerkarten, Ferientickets und Beförderung von schwerbehinderten Menschen für Fahrgastbeförderungen durch den Bürgerbus auf dem Gebiet der Samtgemeinde Flotwedel ausgewiesen werden. Bisher erfolgte durch die CeBus nur die Erstattung von Einzel- und Viererkarten. 70 % der Fahrten erfolgen aber über Monats- oder Jahreskarten.	Bürgerbusse stellen eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Der ÖPNV muss eine verlässliche auf Dauer angelegte Daseinsvorsorge für den Landkreis Celle bieten. Diese Verlässlichkeit kann aus rechtlichen Gründen über Bürgerbusse nicht als „Säule des ÖPNV“ abgebildet werden.	Der Landkreis bemüht sich bei der LNVG aktiv um das Ausgestalten und Aufzeigen von Lösungsansätzen.
71	Samtgemeinde Flotwedel	Am Standort des AWO Sozial- und Gesundheitszentrums (Hauptstraße) in Bröckel ist eine Haltestelle einzurichten. Diese kann dann auch von den Bürger*innen aus den umliegenden Baugebieten genutzt werden. Eine Buswendeschleife	Hierbei handelt es sich um eine Frage der operativen Umsetzung. Die Schaffung zusätzlicher Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um	Als operatives Ziel ist die Ergänzung bestehender Haltestellen grundsätzlich nicht in den NVP aufzunehmen. Gleichwohl wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ als auch über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ denklogisch auch eine Ergänzung bestehender Haltestellen im NVP abgebildet.

		könnte südlich des AWO-Gebäudes geschaffen werden.	neue Haltstellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können.	
72	Gemeinde Wathlingen	Es sollte Halbstundentakt in die Hauptorte des Landkreises geben, insb. bis Eicklingen und damit durch Wathlingen, ggf. ohne Kolonie.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die in den ersten Modellprojekten gesammelten Erfahrungen können ggf. über weitere Projekte ergänzt werden.
73	Gemeinde Wathlingen	Ziel sollte es sein, in Orten mit mehr als 6.000 Einwohnern auch einen Ortsverkehr mit Rendezvouspunkten zu unterstützen und zu fördern. Hier biete sich ein Pilotprojekt für einen autonom fahrenden Ortsverkehr an.	Der Einsatz von „autonomen Bussen“ ist infolge rechtlicher und technischer Voraussetzungen im Landkreis Celle derzeit nicht darstellbar. Laufende Modellprojekte in anderen Regionen Deutschlands wurden spezifisch und einzelfallbezogen ausgewählt, um erste Erfahrungen zu sammeln. Ein Ortsverkehr mit Rendezvouspunkten stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Der Wunsch nach einem Modellprojekt soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Nach Vorliegen der Musterprojekte könnte bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen über eigene Modellprojekte eine spezifische Anpassung an die Gegebenheiten im Landkreis Celle erfolgen. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

74	Gemeinde Wathlingen	Ziel sollte es sein, die Informationslage an Bushaltestellen und im Internet durch digitale Haltestellenschilder und einer Landkreis-App zu verbessern.	Die Echtzeitdaten des ÖPNV im Landkreis Celle sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt etwa über die Bahn-App oder vergleichbare landes- und bundesweit verfügbare Anbieter abrufbar. Infolge von Landes- und Bundesvorgaben soll ein Flickenteppich bei Apps auch im Sinne der Nutzerfreundlichkeit vermieden werden. Dementsprechend wurde auf die Entwicklung einer eigenen App verzichtet.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
75	Gemeinde Wathlingen	Die Buslinien sollen zu den relevanten Bahnhöfen (Celle, Burgdorf, Ehlershausen) als Umstiegsoptionen durchgebunden werden. Es solle eine Verbindung an die S-Bahn (Schülerverkehr von der ObS mit Anschluss an die S-Bahn) geben.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden.
76	Gemeinde Wathlingen	Bushaltestellen sollten für andere Anschluss-Verkehrsoptionen (Fahrrad/Auto/Motorrad) attraktiv	Der Nahverkehrsplan ist der ÖPNV-Rahmenplan des Aufgabenträgers und zugleich ein relevantes Steuerinstrument. Bei der	Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische

		gemacht werden, etwa durch Bikeports, Fahrradständer und Parkplätze.	aufgeworfenen Fragestellung handelt es sich um keine Fragestellung des ÖPNV. Die Ausgestaltung der Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast.	Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
77	Gemeinde Wathlingen	Die Spätbusse sollten mit Ortsschleife bis Haltstelle „Uetzer Weg“ führen.	Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Durch den Kreistag des Landkreises Celle wurden erste Modellprojekte zur Ausweitung des Spätverkehrs beschlossen, um nach dessen Abschluss die Nachfrage nach solchen Angeboten besser einschätzen zu können.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Hinsichtlich diesen konkreten Falles sind zunächst die Modellprojekte zum Spätverkehr abzuwarten.
78	Gemeinde Wathlingen	Bei der Buslinie 937 würden weitere Fahrten, z.B. 8, 10, 12 und 14 Uhr eine Verbesserung bringen. Die Betrachtung sollte ggf. mit dem Schulbus nach Hänigsen betrachten werden.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Die Umsetzung auf Linie 927 wäre zu prüfen. Gespräche mit der Region Hannover notwendig.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

79	Gemeinde Wathlingen	Wünschenswert wären auch digitale Fahrtanzeiger an der „ObS“/“Uetzer Weg“/“Grundschule“ und „Nienhagener Straße“.	Eine weitere Ausweitung digitaler Fahranzeiger ist nicht in der aktuellen Förderung durch die LNVG enthalten. Die Echtzeitdaten des ÖPNV im Landkreis Celle sind bereits zum jetzigen Zeitpunkt etwa über die Bahn-App oder vergleichbare landes- und bundesweit verfügbare Anbieter abrufbar. Infolge von Landes- und Bundesvorgaben soll ein Flickenteppich bei Apps auch im Sinne der Nutzerfreundlichkeit vermieden werden. Dementsprechend wurde auf die Entwicklung einer eigenen App verzichtet.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
80	Gemeinde Wathlingen	Die Linie 600 zum Bahnhof sollte über den Thaerplatz und nicht zum Schlossplatz führen.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
81	Gemeinde Adelheidsdorf	Bürger, insb. Schüler, aus den Ortsteilen Dasselsbruch und Großmoor sollen die Möglichkeit bekommen, zu den verschiedensten Zeiten von und nach Celle zu kommen: - Durch zusätzliche Zeiten. - Durch Einsatzfahrzeuge/Kleinbus, der die Fahrgäste bis nach Adelheidsdorf bringt. Dort fährt der Bus im	Grundsätzlich sind nur eine Hin- und drei Rückfahrten je Schule vorgesehen. Eine insofern nur für alle Schulen geltende mögliche Ausweitung würde zu erheblichen Mehrbedarfen und Mehraufwendungen führen. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.

		Halbstundentakt und es gibt eine Verbindung zu den weiteren Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Wathlingen. - Ggf. sollte das Angebot der Anruftaxis ausgeweitet werden und mit dem Schülerticket verbunden werden. Es wird diesbezüglich auf die Möglichkeit eines Modellprojekts „Sprinti“ hingewiesen.		Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ oder „Sprinti“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
82	Gemeinde Adelheidsdorf	Ausweitung des Angebotes der Ruftaxis, in dem eine Verbindung mit dem Schülerticket erfolgt.	Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Der Wunsch soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
83	Gemeinde Eschede	Die Erweiterung des GVH-Tarif sollte weiterhin voran getrieben werden. Wenn dies nicht möglich ist, sollte die preislich eingeschränkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes „aufgeweicht“ werden.	Auf Grund des Deutschlandtickets ist eine Ausweitung des GVH-Tarifs für Zeitkarteninhaber nicht mehr notwendig. Für reine Freizeitverkehre z.B. Tagestickets wurde das Projekt durch die Region Hannover eingefroren. Eine Umsetzung ist auf Grund des damit verbundenen Aufwands nicht zu erwarten.	Keine Maßnahme erforderlich

84	Gemeinde Eschede	Generell und während der Pendlerzeiten solle die Mitnahme von Fahrrädern möglich sein. Es sollte ein Tarif eingeführt werden, der die Mitnahme des Fahrrades erlaubt. So wäre es denkbar, dass die Mitnahme kostenfrei ist, wenn nur eine Haltestelle gefahren wird. Die bestehende Einschränkung an Wochenenden oder anderen Sondertagen sollte überdacht werden.	Insbesondere zu Stoßzeiten stellte eine solche Maßnahme in Teilen eine Angebotsausweitung dar, da andernfalls die Beförderung der zu erwartenden Kundinnen und Kunden nicht gewährleistet werden kann.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
85	Gemeinde Eschede	Die Fahrgastrouten sollten effizient gebündelt werden. Hannover und Hamburg haben Start-Up MOIA, die Einführung im LK sollte überdacht werden.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst. Die Einführung eines mit MOIA vergleichbaren Systems stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch wird zudem über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial

				wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
86	Gemeinde Eschede	Dalle und Marinesiedlung haben die Mindesteinwohnergrenzen überschritten, d.h. hier muss ein ÖPNV-Angebot geschaffen werden. Rufbusbedienung mit Einzelfahrten ist sicher die praktikabelste Lösung.	Wird entsprechend angepasst und die Ortschaften werden im Rahmen der kommenden Ausschreibung mit dem zustehenden ÖPNV-Angebot versorgt. Entsprechende bauliche Vorsetzungen sind vom Träger der Straßenbaulast zu schaffen. Hierbei handelt es sich um eine Frage der operativen Umsetzung. Die Schaffung zusätzlicher Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue Haltstellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können.	Als operatives Ziel ist die Ergänzung bestehender Haltestellen grundsätzlich nicht in den NVP aufzunehmen. Gleichwohl wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ als auch über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ denklogisch auch eine Ergänzung bestehender Haltestellen im NVP abgebildet.
87	Gemeinde Eschede	Die Zeiten von Bus und Bahn müssen optimaler aufeinander abgestimmt werden. Die Anschlusszeiten für die Schulbusse müssen gegeben sein.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
88	Gemeinde Eschede	Bürgerbusse sollten kurzweilig an den CeBus-Haltestellen halten dürfen.	Bürgerbusse stellen lediglich eine Ergänzung des ÖPNV dar.	Der Landkreis bemüht sich bei der LNVG aktiv um das Ausgestalten und Aufzeigen von Lösungsansätzen.
89	Gemeinde Eschede	Der Bahnhof ist für den ÖPNV zu vernachlässigen, da keine	Die Barrierefreiheit der Bahnhöfe obliegt der DB. Hier wäre diese in die Pflicht zu nehmen.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP

		Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Aus Sicht der Gemeinde ist eine Busverbindung zwischen Eschede und Celle effizienter.	Gleichwohl könnte dem Wunsch durch eine Ausweitung des Angebots entsprochen werden.	aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft
90	Gemeinde Wietze	Einbindung einer durchgehenden Buslinie zwischen Schwarmstedt und Celle. Es soll eine Direktverbindung über die B214 geben.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt in Teilen zudem eine Angebotsausweitung dar. Der Landkreis befindet sich zur ersten Eruierung in Abstimmungen mit dem Heidekreis und den Anrainerkommunen.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden.
91	CeBus GmbH & Co. KG	Seitens der CeBus GmbH & Co. KG wurden etliche klarstellende Änderungen bei Formulierungen angeregt.		Die Formulierungen sind lediglich deklaratorischer Natur und werden entsprechend angepasst.
92	CeBus GmbH & Co. KG	Es sollte ein Gesamtangebot zugelassen werden. Bei der Vergabe von Einzellosen entstehen	Die Argumentation ist nachvollziehbar und so bereits von der Verwaltung bei der Konzeption der Ausschreibung berücksichtigt.	Es soll eine Aufnahme in die Ausschreibung erfolgen.

		zusätzliche Aufwendungen (Personal, Verwaltung, Werkstatt, etc). Für den Fahrgast ist es ein Rückschritt, wenn vier Busunternehmen den Landkreis bedienen.		
93	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	Ein gut ausgebauter, barrierefreier Knotenpunkt ist in Celle erforderlich. Der Schlossplatz ist nicht barrierefrei.	Eine Möglichkeit wäre die teilweise Herausnahme des Regionalbusverkehres auf den Neumarkt. Derzeit liegen die baulichen Voraussetzungen einer Herausnahme des Regionalbusverkehres auf den Neumarkt nicht vor. Die Schaffung dieser Voraussetzungen obliegt der Stadt Celle. Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Sobald die Stadt Celle die erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen hat, kann dem Wunsch bei genehmigungs- und baurechtlicher Möglichkeit entsprochen werden. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
94	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist weiter voranzutreiben (z.B. durch taktile Leitsysteme, kontrastreiche Schutzstreifen an den Glaswänden der Wartehäuschen, etc.).	Haltestellen liegen in der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit. Infolge des Fahrgastrückgangs infolge der Corona-Pandemie war bislang eine valide Ermittlung der Fahrgastzahlen zur Kategorisierung der Haltestellen nicht möglich.	Die coronabedingt verzögerte Kategorisierung der Haltestellen wird zeitnah nachgeholt.

95	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	Die Busse müssen mehr barrierefrei ausgestattet werden (z.B. Information über Außenlautsprecher).	Die Busse sind bereits zu 100% barrierefrei. Für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Träger der Straßenbaulast verantwortlich. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit.	Die Informationslage an bzw. in den Fahrzeugen soll insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
96	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	An den Haltestellen müssen einfahrende Busse deutlich angezeigt und angesagt werden. Die Ansagen können über fest stationierte Einrichtungen an den Haltestellen oder über Außenlautsprecher an den Fahrzeugen gemacht werden.	Derzeit ist ein solches System nicht vorhanden.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
97	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	Es gibt Apps, die das Auffinden des richtigen Fahrzeuges nicht nur für Personen mit Seheinschränkungen stark erleichtern (z.B. Geomobile, LOC.id). Ein solches System sollte gerade in Bezug auf die unbefriedigende Haltestellensituation unbedingt angeschafft und die Busse damit ausgestattet werden.	Derzeit ist ein solches System nicht vorhanden.	Die Informationslage an bzw. in den Fahrzeugen soll insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist

				und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
98	Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN)	Bei Linienwechsel muss das durch die Fahrerin/den Fahrer oder durch Sprachausgabe unbedingt sofort deutlich angesagt werden. Bisher ist das in schätzungsweise höchstens 10 Protzen der Fall.	Ein entsprechendes System ist in den Fahrzeugen vorhanden.	Es wird bei der CeBus operativ darauf hingewirkt, dass das vorhandene System entsprechend der Bedürfnisse der Fahrgäste funktioniert. Ebenfalls wird darauf hingewirkt, dass die Fahrer entsprechend geschult werden.
99	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Es liegt eine veraltete Datenbasis vor. Es ist nicht zu erwarten, dass auf Grundlage dieser Datenbasis ein zukunftsweisendes Ergebnis erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist eine Notvergabe für zwei Jahre anzustreben. In dieser Zeit können die erforderlichen Informationen gesammelt werden.	Eine Notvergabe führte vor dem Hintergrund der sich immer schneller ändernden Anforderungen und gesellschaftlichen Entwicklungen nicht zwingend zu einer verbesserten Datenbasis. Vor dem Hintergrund der Dekarbonisierung würde eine Notvergabe den Landkreis um Minimum zwei Jahre zurückwerfen. Die Entwicklung des Nahverkehrs der Zukunft erfolgt am besten nicht auf dem Reißbrett, sondern im laufenden Betrieb. Nur auf diesem Wege kann optimal auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingegangen werden. Über Modellprojekte und das Baukastensystem wird eine größtmögliche Passgenauigkeit erreicht.	Von einer Notvergabe sollte abgesehen werden. Dem Wunsch nach einer aktuelleren Datenbasis wird im NVP über das strategische Ziel „Nach dem NVP, ist vor dem NVP“ Rechnung getragen. Wie bislang soll über einen steten Austausch mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen und der Politik flexibel auf Änderungen im Nutzungsverhalten, gesetzliche Änderungen und gesellschaftliche Entwicklungen eingegangen werden. Die Änderungen sind anders als bislang in kürzeren Abständen in den NVP als strategische Zielsetzungen aufzunehmen, um in der Außenwirkung eine Verbindlichkeit zu gewährleisten. Flexible Anpassungsmöglichkeiten werden soweit vergaberechtlich und finanziell darstellbar in der Ausschreibung verankert.
100	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die gesteigerten Anforderungen an den ÖPNV im Sinne eines Alternativangebotes zum motorisierten Individualverkehr sollten berücksichtigt werden.	Ein „echtes Alternativangebot“ zum motorisierten Individualverkehr bedingt denklogisch eine Angebotsausweitung. Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden.

			einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
101	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Für die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist der Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsverbundes anzustreben, insb. mit einheitlicher Tarifstruktur sowie Abstimmung und Durchlässigkeit aller ÖPNV-Linien über alle Stadt- und Landkreisgrenzen hinweg.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar. Auf Grund des Deutschlandtickets ist eine Ausweitung des GVH-Tarifs für Zeitkarteninhaber zudem nicht mehr notwendig. Für reine Freizeitverkehre z.B. Tagestickets wurde das Projekt durch die Region Hannover eingefroren. Eine Umsetzung ist auf Grund des damit verbundenen Aufwands nicht zu erwarten.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
102	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Im SPNV fehlt eine attraktive Anbindung an die Universitätsstadt Braunschweig und nach Wolfsburg. Die Modifikation muss zu zumutbaren Fahrtzeiten führen.	Aufgabenträger des SPNV ist nicht der Landkreis, sondern das Land Niedersachsen.	Keine unmittelbare Maßnahme erforderlich. Im Rahmen seiner Einflussmöglichkeit positioniert der Landkreis die Wünsche beim Land Niedersachsen. Dies ist aber erst nach erfolgter Ausschreibung zielführend, da erst dann etwaige Anschlussverbindungen ersichtlich in das Konzept eingebettet werden können.

103	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die Erreichbarkeit und Vernetzung der touristischen Ziele des Landkreises im ÖPNV ist mangelhaft. Die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken muss geprüft und eingeplant werden.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt. Von der Frage des SPNV abgekoppelt stellt eine Ausweitung von Freizeitverkehren eine Ausweitung des Angebots dar.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
104	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die Erreichung der Ziele der Raumordnung (z.B. Anschluss neuer Wohngebiete, Einzelhandel, etc) muss gewährleistet werden.	Die Einhaltung der Ziele der Raumordnung – insbesondere Anschluss neuer Wohngebiete, Anschluss von Nahversorgern- werden bereits jetzt über eine flexible Erweiterungsmöglichkeit im Rahmen des operativen Geschäfts sichergestellt.	Keine Maßnahmen erforderlich.
105	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Grenzüberschreitende Verkehre nach Soltau, Munster, Gifhorn oder Uetze werden kaum thematisiert. Der Bedarf ist im Pendlerverkehr vorhanden.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP

				aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
106	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Der Mindestbedienungsstandard für den Taktverkehr für die Kernstadt Celle und kernstadtnahen Bereiche sollte eingehalten werden.	Die im NVP-Plan vorgesehenen Mindestbedienungsstandard wurden in Bezug auf Ortsteile, nicht alle in einem Ortsteil vorhandenen Haltestellen festgelegt. Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
107	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Es sollte einen 30-min-Grundtakt geben, auch hinein in die (Samt)-Gemeinden Lachendorf, Winsen, Flotwedel, Südheide und Wathlingen.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.

108	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Innerhalb der Kernstadt wäre folgende Taktung wünschenswert: in Haupt- und Nebenverkehrszeit 15-min-Fahrtenfolge zwischen kernstadtnahen Bereichen und Kernstadt zur Hauptverkehrszeit 15-min-Fahrtenfolge, in der Nebenverkehrszeit 30-Min-Takt, zwischen Außenbereich und Kernstadt zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten 30-min-Takt und in Schwachverkehrszeiten generell bedarfsabhängige Bedienung mit max. 45 Minuten Voranmeldezeit.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
109	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Zwischen kernstadtnahen Bereichen und Kernstadt zur Hauptverkehrszeit sollte eine 15-min-Taktung sowie in der Nebenverkehrszeit eine 30-min-Taktung erfolgen.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
110	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Zwischen dem Außenbereich und Kernstadt ist zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten 30-min-Takt und in Schwachverkehrszeiten generell bedarfsabhängige Bedienung mit max. 45 Minuten Voranmeldezeit eine Verbesserung.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden.

				Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
111	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Der Schlossplatz sollte überprüft werden. Es wird eine Optimierung der hier entstehenden Umsteige- und Fahrzeitverlusten und die Verbesserung der Orientierung für die Fahrgäste durch bessere Kennung der Busse angestrebt.	Eine Möglichkeit wäre die teilweise Herausnahme des Regionalbusverkehres auf den Neumarkt. Derzeit liegen die baulichen Voraussetzungen einer Herausnahme des Regionalbusverkehres auf den Neumarkt nicht vor. Die Schaffung dieser Voraussetzungen obliegt der Stadt Celle. Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Sobald die Stadt Celle die erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen hat, kann dem Wunsch bei genehmigungs- und baurechtlicher Möglichkeit entsprochen werden. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
112	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die Verknüpfungssituation des ZOB am Bahnhof sollte mit dem Ziel verbessert werden, die dort ursprünglich angedachte Funktionalität herzustellen. Zu empfehlen sind elektronische Hinweise zur Verbesserung der Orientierung auf die zeitlich nächsten, richtigen Abfahrts- und Ankunftshaltestellen.	Verbesserungen am Bahnhof und die Schaffung eines ausreichend dimensionierten ZOB obliegt wie auch die Haltestellen der Stadt Celle. In Abstimmungen mit der Stadt Celle wurde seitens der Stadt Celle signalisiert, dass hier stadtseits Überlegungen bestehen.	Der Landkreis begrüßt das Bestreben der Stadt Celle einer Fokussierung der Haltestellensituation auf den Bahnhof, nicht zuletzt aufgrund der damit einhergehenden Verbesserung für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV.
113	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Es sollten die Standards zum fossilfreien Fuhrpark eingehalten werden. Zudem sollte die Höhe der	Der Landkreis Celle strebt für die kommende Ausschreibungsperiode eine schrittweise Dekarbonisierung auf 80 Prozent an. Die	Der Wunsch nach einem „fossilfreien Fuhrpark“ wird über das strategische Ziel „Dekarbonisierung des ÖPNV“ in den NVP aufgenommen.

		Haltestelleninformation niedriger sein, so dass sie auch für Rollstuhlfahrer*innen lesbar sind. Für den Kundenservice, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit sollten zumindest an den Zentralhaltestellen der Gemeinden Infotafeln vorhanden sein.	gesetzliche Vorgabe von 45 Prozent würde hierbei sogar übertroffen. Haltestellen liegen in der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit.	Die Informationslage an Bushaltestellen soll über die vereinfachte Einwahlmöglichkeit (etwa über QR-Code) insbesondere auch vor dem Hintergrund von Sehbehinderungen, aber auch der Digitalisierung im Rahmen des operativen Geschäfts verbessert werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
114	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die Haltestellenzuschussregelung sollte geändert werden, so dass die Stadt Celle mit 70.000 Einwohnern ebenso auf die 10.000 € Zuschuss vom Landkreis zugreifen kann wie Lachendorf oder Unterlüß. Hier ist ein Bezug auf die Einwohnerzahl notwendig.	Gemäß Beschluss des Kreisausschusses wird die Förderung von bis zu 10.000 Euro nur noch für Haltestellen vergeben, die nicht von der LNVG gefördert werden. Die Förderung wird nach dem „Windhund-Prinzip“ vergeben. Es wäre auch für die Stadt Celle möglich die Förderung in Anspruch zu nehmen, sofern keine Förderung bei der LNVG für diese Haltestelle beantragt wird.	Kein Anpassung notwendig.
115	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Festlegung von Standards für das vom Betreiber eingesetzte Personal bzw. von ihm vorzuhaltende Personal in qualitativer und quantitativer Hinsicht.	Der Landkreis hat keine direkte Einflussmöglichkeit auf das beim Busunternehmen angestellte Personal.	Sozialstandards werden in der kommenden Ausschreibung im vergaberechtlich möglichen Rahmen berücksichtigt. Konkrete an den Landkreis herangetragene Qualitäts- und Quantitätsmängel werden im Rahmen des operativen Geschäfts hinsichtlich Optimierungsbedarfs an das beauftragte Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
116	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)	Die anzustrebenden Veränderungen der Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Betreiber sind im Rahmen der NVP- und	Seitens der Anbieter sind Anknüpfungspunkte verbindlich sicherzustellen und in Abstimmung und Einklang mit den jeweiligen Anbietern kundenfreundlich umzusetzen.	Bis und nach dem Beschluss des NVP wird seitens unseres externen Dienstleisters eine Ausschreibung entworfen, in deren Fokus in besonderem Maße die rechtssichere

		Ausschreibungskriterien vorzusehen. Die Neuerteilung von Liniengenehmigungen mit Losen verlangt im Hinblick von Umsteige- und Tarifvereinbarungen die Koordination und Überwachung des Aufgabenträgers Landkreis Celle.	Ein Umstieg könnte beispielsweise über Knotenpunkte garantiert werden. Die Möglichkeit der gleichen Tarifnutzung könnte verbindlich festgeschrieben werden.	Koordination verschiedener Anbieter mit größtmöglicher Kundenfreundlichkeit steht.
117	VCD Kreisverband Celle	Die SPNV-Reaktivierungsinitiative der ehemaligen OHE-Strecken soll berücksichtigt werden.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen.
118	VCD Kreisverband Celle	Prüfung SPNV-Nutzung auf der möglichen Neubaustrecke Hannover-Hamburg über Celle und Bergen. Dazu sollte eine Analyse der Chancen, die sich aus der Neubaustrecke ergeben, erfolgen.	Aufgabenträger des SPNV ist nicht der Landkreis, sondern das Land Niedersachsen.	Einflussmöglichkeiten werden im möglichen Rahmen ausgeschöpft.
119	VCD Kreisverband Celle	Prüfung SPNV-Angebot zwischen Celle und Hannover über Großburgwedel und Isernhagen. Das Angebot des RE kann verdichtet werden.	Aufgabenträger des SPNV ist nicht der Landkreis, sondern das Land Niedersachsen.	Einflussmöglichkeiten werden im möglichen Rahmen ausgeschöpft.
120	VCD Kreisverband Celle	Verdichtung des Fahrplanangebotes am Sonntag/Feiertagen. Die Betriebsaufnahme 12 Uhr und ein sehr geringes Fahrplanangebot im	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

		Regionalverkehr ist kritisch zu sehen. Die Betriebsaufnahme sollte eher erfolgen. Zudem sollte die Erhöhung des Fahrplanangebotes mit Blick auf den Freizeitverkehr erfolgen, z.B. durch flexible Angebotsformen.	kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
121	VCD Kreisverband Celle	Prüfung einer Laufwegsverlängerung der Linie 600 in das Ortszentrum Wathlingens sollte durchgeführt werden. Wathlingen ist ein Grundzentrum, daher ist eine bessere Anbindung wünschenswert. Durch die Anpassung des Laufweges kann dieser verlängert werden (z.B. Auslassen von Haltestellen oder über neue B3 oder andere Varianten).	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
122	VCD Kreisverband Celle	Es sollte eine Eignungsprüfung von ergänzenden Mobilitätsangeboten, insb. On-Demand-Verkehr, autonome Bus-Shuttle, geben.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Erste Modellprojekte wurden hierzu bereits durch den Kreistag beschlossen. Der Einsatz von „autonomen Bussen“ ist infolge rechtlicher und technischer Voraussetzungen im Landkreis Celle derzeit nicht darstellbar. Laufende Modellprojekte in anderen Regionen Deutschlands wurden	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.

			spezifisch und einzelfallbezogen ausgewählt, um erste Erfahrungen zu sammeln.	Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
123	VCD Kreisverband Celle	Prüfung weiterer Direktverbindungen zum Bahnhof Celle. Hier kann vor allem die Linie 3 oder 4 mit der Linie 9 oder 13 verknüpft werden, etc.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden. Erste Modellprojekte wurden hierzu bereits durch den Kreistag beschlossen.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
124	VCD Kreisverband Celle	Haltestellen sollten zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden, insb. durch die Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln, z.B. intermodaler Verkehr (Bike & Ride- sowie Park & Ride-Anlagen). Die dafür fehlende Kategorisierung der Haltestellen, soll zeitnah nachgeholt werden.	Der Nahverkehrsplan ist der ÖPNV-Rahmenplan des Aufgabenträgers und zugleich ein relevantes Steuerinstrument. Bei der aufgeworfenen Fragestellung handelt es sich um keine Fragestellung des ÖPNV. Für ein Mobilitätskonzept, welches auf Mobilitätsstationen eingeht, wären die entsprechenden tatsächlichen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen. Infolge des Fahrgastrückgangs infolge der Corona-Pandemie war bislang eine valide Ermittlung der Fahrgastzahlen zur Kategorisierung der Haltestellen nicht möglich.	Die coronabedingt verzögerte Kategorisierung der Haltestellen wird zeitnah nachgeholt. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen.
125	VCD Kreisverband Celle	Bei den barrierefreien Haltestellen ist Handlungspotential vorhanden. Die dafür erforderliche	Haltestellen liegen in der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast. Der Ausbau	Die coronabedingt verzögerte Kategorisierung der Haltestellen wird zeitnah nachgeholt.

		Fahrgasterhebung sollte zeitnah erfolgen.	erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit. Infolge des Fahrgastrückgangs infolge der Corona-Pandemie war bislang eine valide Ermittlung der Fahrgastzahlen zur Kategorisierung der Haltestellen nicht möglich.	
126	VCD Kreisverband Celle	Beim Marketing ist Optimierungsbedarf vorhanden. Die Einrichtung eines Kundencenters wird begrüßt.	Das Marketing obliegt dem beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen dessen finanzieller Kalkulation. Andernfalls müsste ein entsprechendes finanzielles Budget bereitgestellt werden. Die Einrichtung eines Kundencenters stellte eine Angebotsausweitung dar.	Keine Maßnahme erforderlich.
127	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Die Reaktivierung des Schienennetzes wird nicht ausreichend formuliert. Die Zielvorgaben sollten formuliert werden.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen.
128	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Der KT-Beschluss vom 20.12.2023 wird nicht berücksichtigt. Dies umfasst die Förderung der Inbetriebnahme der von der SInON GmbH betriebenen Strecken.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen. Die betroffenen Formulierungen werden klarstellend angepasst.

			Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	
129	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Prüfung der Reaktivierung der bestehenden Strecke Soltau-Celle und nachrangig Munster-Beckedorf.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen.
130	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Dem Ausbau der Bestandstrecke Hamburg-Hannover sollte der Haltepunkt Eschede nicht zum Opfer fallen.	Aufgabenträger des SPNV ist nicht der Landkreis, sondern das Land Niedersachsen.	Einflussmöglichkeiten werden im möglichen Rahmen ausgeschöpft.
131	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Anbindung Hermannsburg nach Celle nicht angepasst: - Linie 260 : Weiterer Ausbau des Abends- und Wochenendangebots durch stündliche Anruflinienfahrten. - Linie 200/210/220: Unzureichend und nicht mehr zeitgemäß. Es gibt nur einen Zweistundentakt und am Wochenende fahren die Busse noch seltener, daraus ergeben sich lange Wartezeiten. Die	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.

		Folge sind leere Busse und dichter werdender Pkw-Verkehr nach Celle.		
132	Bürgerinitiative Südheide e.V.	Ein intelligenter Mix aus Linienbus, Anruf-Kleinbus und Anruf-Sammeltaxi sollte angestrebt werden.	Ein flächendeckend ausgestaltetes Angebot dieser Art bedingt denklogisch eine Angebotsausweitung. Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
133	ACE Kreisverband Südheide	Potentiale der Digitalisierung (z.B. Ticketerwerb, Echtzeitauskünfte) und neue Mobilitätsformen (z.B. On-Demand-Verkehr; autonome Busse) werden nicht genutzt. Prüfaufträge sollten aufgenommen werden.	Als erste Maßnahmen wurden bereits erste Modellprojekte „On-Demand-Verkehr“ in der Fläche vom Kreistag beschlossen. Der Einsatz von „autonomen Bussen“ ist infolge rechtlicher und technischer Voraussetzungen im Landkreis Celle derzeit nicht darstellbar. Laufende Modellprojekte in anderen Regionen Deutschlands wurden spezifisch und einzelfallbezogen ausgewählt, um erste Erfahrungen zu sammeln.	Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs“ und „autonomer Busse“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Der Wunsch nach einer verstärkten Digitalisierung wird über das strategische Ziel „Digitalisierung mit Augenmaß“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die Einschränkung „mit

				Augenmaß“ soll sichergestellt werden, dass nur dann und dort digitalisiert wird, wo es entweder zwingend notwendig ist und/oder den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden entsprechend digitalisiert wird.
134	ACE Kreisverband Südheide	Das Augenmerk sollte auf barrierefreien Nahverkehr liegen.	Die Busse sind bereits zu 100% barrierefrei. Für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Träger der Straßenbaulast verantwortlich. Der Ausbau erfolgt im eigenen Ermessen und in der eigenen Zuständigkeit.	Keine Maßnahme erforderlich.
135	ACE Kreisverband Südheide	Das Mindestangebot von vier bis fünf Fahrten an Samstagen und zwei bis drei Fahrten je Richtung an Sonn- und Feiertagen ist nicht akzeptabel und weit entfernt von der Daseinsvorsorge.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
136	ACE Kreisverband Südheide	Erstrebenswert ist ein flächendeckender Ausbau des Angebotes in den Abendstunden.	Bereits jetzt besteht im gesamten Landkreis eine angebotsorientierte Bedienung, der die konkrete Nachfrage übersteigt. Dem Wunsch	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf

			kann gleichwohl mit einer Angebotsausweitung entsprochen werden.	die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden.
137	ACE Kreisverband Südheide	Verpflichtende Vorgaben für einen besseren Umstieg von der Bahn zum Bus an den Bahnhöfen Celle, Unterlüß und Eschede sind im Nahverkehrsplan zu definieren.	Entsprechende Vorgaben wurden und werden soweit diese die Ausgestaltung des in Zuständigkeit des Landkreises liegenden ÖPNV betreffen über die Ausschreibungsunterlagen vorgenommen.	Keine Maßnahme erforderlich
138	ACE Kreisverband Südheide	Es bedarf eines übergeordneten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Celle.	Der Nahverkehrsplan ist der ÖPNV-Rahmenplan des Aufgabenträgers und zugleich ein relevantes Steuerinstrument. Bei der aufgeworfenen Fragestellung handelt es sich um keine Fragestellung des ÖPNV. Für ein Mobilitätskonzept wären die entsprechenden tatsächlichen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen.	Keine Frage des NVP.
139	Kreiselternrat	Die Verlagerung des Hölty und die Schulbezirke für die ObS Bergen und die ObS Hermannsburg wurden nicht	Infolge der Umschreibung des NVP wurden in der Entwurfsfassung noch nicht alle deklaratorischen Änderungen eingearbeitet.	In der finalen Fassung wird die entsprechende Formulierung angepasst bzw. dem Inhalt nach aufgenommen.

		berücksichtigt. Aussagen zu den daraus resultierenden notwendigen Veränderungen fehlten.		Bei der konkreten Ausgestaltung und den erforderlichen Konsequenzen im Tagesgeschäft handelt es sich um eine Frage des operativen Geschäfts, die nicht im NVP aufgenommen wird.
140	Kreiselternrat	Die Anspruchsberechtigung der Schüler bedingt eine Einhaltung der Vorgaben. Eine vollumfängliche Umsetzbarkeit von vorneherein als nicht realisierbar zu definieren, widerspricht den Vorgaben.	Als Zielwerte werden für den Schülerverkehr Richtwerte im NVP festgesetzt, deren Einhaltung das grundsätzliche Ziel im operativen Geschäft darstellt. In Ausnahmefällen wird hiervon abgewichen, wobei mögliches Optimierungspotenzial stetig geprüft und soweit wirtschaftlich und tatsächlich darstellbar angepasst. Die Definition dieser Ausnahmefälle erfolgt nicht durch den NVP, sondern in einer im Rahmen des operativen Geschäfts erfolgenden Abwägung. Zielsetzung ist dabei immer eine möglichst hundertprozentige Umsetzung der Zielrichtwerte.	Als Ziel im NVP wird die Einhaltung der Zielrichtwerte definiert.
141	Kreiselternrat	Der Kreiselternrat untermauert seine ablehnende Haltung zur Staffelung von Unterrichtszeiten.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltungh angepasst. Die Wünsche der betroffenen Kundinnen und Kunden werden hierbei selbstverständlich berücksichtigt.	Keine Maßnahme erforderlich.
142	Kreiselternrat	Erschließung neuer Baugebiete hat den Zuzug von Familien zur Folge,	Hierbei handelt es sich um eine Frage der operativen Umsetzung. Die Schaffung	Als operatives Ziel ist die Ergänzung bestehender Haltestellen grundsätzlich nicht in den NVP aufzunehmen.

		daher sollte entsprechend über die Neu-Aufnahme entsprechender Haltepunkte nachgedacht werden. Eine Angebotsanpassung erscheint sinnvoll.	zusätzlicher Haltestellen obliegt dem Träger der Straßenbaulast, mithin weit überwiegend den Kommunen. Bereits während des Planungsprozesses stehen der Landkreis als auch das beauftragte Verkehrsunternehmen für Gespräche/Beratungen zur Verfügung, um neue Haltstellen optimal in die bestehenden Linien integrieren zu können.	Gleichwohl wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ als auch über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ denklogisch auch eine Ergänzung bestehender Haltestellen im NVP abgebildet.
143	Kreiselternrat	Mit der Umsetzung des Rechtsanspruchs auf eine Ganztagsbetreuung ab 2026, wäre eine verstärkte Frequentierung der Transportzeit nach der 8./10. Stunde zu berücksichtigen.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst. Die Wünsche der betroffenen Kundinnen und Kunden und gesetzliche Vorgaben werden hierbei selbstverständlich berücksichtigt.	Formulierung wird angepasst
144	Dr. Huber	Es sollte eine An- und Einbindung des ÖPNV in die Metropol-Region Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg im Rahmen der Stadt-Land-Kooperation erfolgen. Anzustreben ist der Aufbau eines gemeinsamen Verkehrsverbundes mit einheitlicher Tarifstruktur sowie eine Abstimmung und Durchlässigkeit aller ÖPNV-Linien über alle Stadt- und Landkreisgrenzen hinweg.	Eine Anpassung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre ist erst nach erfolgter Ausschreibung möglich, da erst dann das Unternehmen feststeht welches den ÖPNV in unserem Landkreis umsetzt. Sodann kann der Landkreis mit dem Unternehmen in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen treten. Eine Berücksichtigung stellt zudem eine Angebotsausweitung dar.	Die Einrichtung kreisübergreifender Relationen werden unter dem strategischen Ziel „Verbesserung der kreisgrenzenübergreifenden Verkehre“ abgebildet. Konkret sind hierfür einzelfallbezogene Abstimmungen nach erfolgter Ausschreibung mit den angrenzenden Landkreisen und Anrainerkommunen erforderlich. Erste Umsetzungen sollen zunächst über Pilotprojekte abgebildet werden. Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen.

				Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft.
145	Dr. Huber	Die Überprüfung der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist wichtig. Touristischer Schienenverkehr ist zu prüfen und einzuplanen. Nutzung auch für Schul- und Arbeitsplatzverkehr denkenswert.	Die Landkreise Celle, Gifhorn und Heidekreis haben sich unter Federführung des Landkreises Celle im Rahmen der Untersuchung „Reaktivierung SPNV“ aktiv bei der LNVG für eine Reaktivierung der Bahnstrecke eingesetzt. Dabei wurde der LNVG explizit das Angebot unterbreitet die Untersuchungen durch eigene ergänzende Untersuchungen/Gutachten zu unterstützen. Auch ein gemeinsames Gespräch zwischen LNVG und den Landkreisen wird zeitnah angestrebt.	Bestehende Einflussmöglichkeiten werden weiterhin im möglichen Rahmen ausgeschöpft. Die Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs wird über das strategische Ziel „Reaktivierung des SPNV“ in den NVP aufgenommen.
146	Dr. Huber	Es sollte eine bessere Einbindung des Berufsverkehrs in den ÖPNV geben. Dies umfasst den Aufbau eines gut nutzbaren ÖPNV-Alternativangebotes, z.B. On-Demand-Verkehr.	Eine optimale Liniengestaltung unter Nutzung etwaiger Synergieeffekte liegt im Interesse aller Beteiligten. Vor diesem Hintergrund werden diese im laufenden Betrieb stetig einer Prüfung unterzogen. Soweit sich hierbei - wirtschaftlich und tatsächlich darstellbares – Optimierungspotenzial im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ergibt, wird die Liniengestaltung angepasst. Der Wunsch nach Optimierung kann ggf. auch zu einer Angebotsausweitung führen.	Die Angebotsausweitung wird über das strategische Ziel „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ in den NVP aufgenommen. In der konkreten Umsetzung ist gleichwohl auf die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten einzugehen. Um ein „Gießkannenprinzip“ zu vermeiden, soll die situative Umsetzbarkeit über Modellprojekte und Modellräume – ggf. unter Einbeziehung von Förderprogrammen – geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot sodann verstetigt werden. Etwaiges Verbesserungspotenzial wird mit dem Beförderungsunternehmen im Rahmen des operativen Geschäfts geprüft. Der Wunsch nach einer Vernetzung vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten wird in den NVP über das strategische

				Ziel „Vernetzung mit vorhandenen Mobilitätsmöglichkeiten“ aufgenommen. Der Wunsch nach „Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Stadtverkehr“ soll über das strategische Ziel „Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ in den NVP aufgenommen werden. Die Optimierung wird über das strategische Ziel „Optimierung der Liniengestaltung“ in den NVP aufgenommen.
147	Dr. Huber	Das inzwischen vorliegende „Mobilitätskonzept Innenstadt Celle“ sieht begrüßenswerter Weise viele sinnvolle Verbesserungen vor.	Der wissenschaftliche Hintergrund liegt dem Landkreis Celle noch nicht vollumfänglich vor, sodass eine abschließende Einschätzung seitens des Landkreises noch nicht möglich ist. In enger Abstimmung mit der Stadt Celle wurden gemeinsame strategische Ziele entwickelt, die im Rahmen der Ausschreibung und der operativen Umsetzung nach abgeschlossener Willensbildung bei der Stadt Celle berücksichtigt werden können.	Das Mobilitätskonzept und die zu Grunde liegenden strategischen Ziele sind vollumfänglich in den strategischen Zielen „Optimierung der Liniengestaltung“, „Ausweitung der Bedienzeiten und Taktverkehre“ sowie „„Verbesserung des ÖPNV durch moderne ÖPNV-Konzepte“ abgebildet. In Abstimmung mit der Stadt Celle sollen einzelne Punkte des Mobilitätskonzeptes nach Abschluss des Willensbildungsprozesses bei der Stadt Celle über Modellprojekte und Modellräume geprüft werden. Bei gegebener Nachfrage soll das entsprechende Angebot verstetigt werden.