

Nahverkehrsplan
Landkreis Emsland
2020 - 2025



Nahverkehrsplan Landkreis Emsland 2020 - 2025

Auftraggeber:
Landkreis Emsland
Ordeniederung 1
49716 Meppen

Stand:
24.1.2020

Bearbeitet durch:



MOBILE ZEITEN, Verkehrsplanung und-beratung
Inhaber Christoph Marquardt
Marie-Curie-Straße 1
26129 Oldenburg
Tel.: 0441/36 11 65 60
e-Mail: info@mobile-zeiten.net

Inhaltsverzeichnis

VERZEICHNISSE	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	I
TABELLENVERZEICHNIS	III
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	IV
ANLAGEVERZEICHNIS FÜRS ANLAGENBAND.....	1
1 EINFÜHRUNG	3
2 GRUNDLAGEN	4
2.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN.....	4
2.1.1 <i>EU-Verordnung 1370/2007</i>	4
2.1.2 <i>Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs</i>	5
2.1.3 <i>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</i>	5
2.1.4 <i>Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)</i>	6
2.1.5 <i>Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)</i>	7
2.2 ÜBERGEORDNETE ZIELE DER LANDESPLANUNG.....	7
2.2.1 <i>Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen</i>	8
2.2.2 <i>Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Emsland</i>	9
2.2.3 <i>Verkehrsentwicklungsplanung der landkreisangehörigen Kommunen</i>	10
2.2.3.1 Lingen	10
2.2.3.2 Meppen.....	11
2.2.3.3 Papenburg	11
2.2.4 <i>Nahverkehrsplan 2014</i>	11
2.3 FINANZIERUNG.....	12
2.4 ORGANISATIONSTRUKTUR	12
2.4.1 <i>Organisation auf Seiten des Aufgabenträgers</i>	12
2.4.2 <i>Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade</i>	13
2.4.3 <i>Organisation auf Seiten der Verkehrsunternehmen</i>	13
2.5 ALLGEMEINE VORSCHRIFT	14
2.6 LINIENBÜNDELUNG	15
3 BESTANDSAUFNAHME: SOZIOÖKONOMISCHE BEREICHE.....	16
3.1 RAUMSTRUKTUR.....	16
3.1.1 <i>Geographische Lage</i>	16
3.1.2 <i>Raumordnung und Raumstruktur</i>	17
3.1.3 <i>Administrative Gliederung und Verwaltung</i>	18
3.1.4 <i>Zentrale Orte</i>	19
3.2 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR.....	20
3.2.1 <i>Einwohnerzahl</i>	20
3.2.2 <i>Bevölkerungsdichte</i>	22
3.2.3 <i>Motorisierungsgrad</i>	23
3.2.4 <i>Modal Split</i>	26
3.3 BILDUNGSEINRICHTUNGEN UND EINRICHTUNGEN VON RELEVANZ	29
3.3.1 <i>Schulen und Ausbildungsstandorte</i>	29
3.3.2 <i>Hochschulstandorte</i>	30
3.3.3 <i>Medizinische und Pflege-Einrichtungen</i>	31
3.3.4 <i>Behördenstandorte</i>	33

3.3.5	Vorhandene weiterführende Verkehrsanlagen	33
3.3.5.1	Wasserstraßen und Häfen.....	33
3.3.5.2	Flughäfen.....	34
3.3.5.3	Güterverkehrszentren.....	34
3.4	WIRTSCHAFT.....	35
3.4.1	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.....	35
3.4.2	Gewerbe- und Industriegebiete.....	36
3.4.3	Bedeutende Beschäftigungsstandorte.....	36
3.5	FREIZEIT UND TOURISMUS.....	37
3.5.1	Events, Messen, Tagungen.....	39
3.5.2	Einzelhandelsstandorte.....	39
3.5.3	Kulturelle Einrichtungen.....	40
3.5.4	Sporteinrichtungen.....	41
3.5.5	Weitere Freizeiteinrichtungen.....	42
3.6	VERKEHRINFRASTRUKTUR.....	42
3.6.1	Straßennetz.....	42
3.6.2	Radwegnetz.....	43
3.6.3	Schienennetz.....	43
3.7	VERKEHRSNACHFRAGE.....	44
3.7.1	Berufsverkehr.....	44
3.7.2	Ausbildungsverkehr.....	50
3.7.3	Freizeitverkehr.....	50
3.7.4	Einkaufs- und Besorgungsverkehr.....	51
3.8	EINWOHNERENTWICKLUNG.....	51
3.9	FAZIT.....	52
4	BESTANDSANALYSE ÖPNV.....	54
4.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR.....	55
4.2	REGIONALBUSVERKEHR.....	65
4.2.1	Erschließungsqualität.....	65
4.2.2	Verbindungsqualität.....	66
4.2.2.1	Erreichbarkeit der Grundzentren.....	66
4.2.2.2	Erreichbarkeit der Mittelzentren.....	76
4.2.2.3	Überregionale Verbindungen.....	79
4.2.3	Bedienungsqualität.....	81
4.2.4	Verknüpfungsqualität.....	82
4.3	STADTBUSVERKEHRE.....	85
4.3.1	Stadtbus Papenburg.....	86
4.3.2	Stadtbus Meppen.....	88
4.3.3	Stadtbus Lingen.....	90
4.4	SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	93
4.5	WEITERE ÖPNV-ANGEBOTE.....	96
4.5.1	Freizeit- und Tourismusverkehr.....	96
4.5.2	Flexible Bedienungsformen.....	97
4.5.3	Bürgerbus.....	97
4.6	FAHRZEUGBESTAND.....	98
4.7	TARIFE.....	99
4.7.1	Busverkehr Emsland-Mitte/Nord.....	100
4.7.2	Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord.....	100

4.7.3	Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd.....	101
4.7.4	Weitere Tarife.....	101
4.7.4.1	Verkehrsverbund Ems-Jade.....	101
4.7.4.2	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC).....	101
4.7.4.3	Haus- und Übergangstarife.....	102
4.7.4.4	Weitere Angebote und Sondertarife.....	103
4.7.5	Niedersachsentarif.....	103
4.8	KOMMUNIKATION UND INFORMATION.....	104
4.9	ÖPNV-NACHFRAGE.....	105
4.10	FAZIT.....	106
5	BEWERTUNG STATUS QUO UND AKTUELLE TENDENZEN.....	107
5.1	ANFORDERUNGEN DER NUTZERGRUPPEN DES ÖPNV.....	107
5.2	BEWERTUNG DES ÖPNV IM STATUS QUO.....	107
5.2.1	SPNV.....	108
5.2.2	Straßengebundener ÖPNV.....	109
5.2.2.1	Erschließungsqualität.....	109
5.2.2.2	Verbindungsqualität.....	109
5.2.2.3	Bedienungsqualität.....	113
5.2.2.4	Verknüpfungsqualität.....	114
5.2.2.5	Tarif.....	115
5.2.2.6	Kommunikation und Information.....	116
5.3	AKTUELLE TENDENZEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN.....	117
5.4	ZUKUNFTSTHEMEN IM LANDKREIS EMSLAND.....	118
6	RAHMENKONZEPTION FÜR DEN ÖPNV.....	121
6.1	GRUNDSÄTZE.....	122
6.2	ZIELKONZEPT.....	123
6.3	LINIENBEZOGENE MINDESTSTANDARDS.....	125
6.3.1	Hauptnetz.....	126
6.3.2	Nebennetz.....	127
6.3.3	Ergänzungsnetz.....	128
6.4	ALLGEMEINE MINDESTSTANDARDS.....	129
6.4.1	Barrierefreiheit.....	129
6.4.2	Ziel für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.....	130
6.4.3	Ziel für Sauberkeit.....	131
6.4.4	Haltestellenstandards.....	131
6.4.5	Fahrzeugstandards.....	133
6.4.6	Kundeninformation.....	135
6.4.7	Anforderung an das Fahrpersonal.....	137
6.4.8	Umweltstandards.....	137
6.4.9	Beschwerdemanagement.....	138
6.4.10	Technische Infrastruktur.....	139
6.5	ANGEBOTSSTRUKTUR.....	140
6.5.1	Hauptlinien im Regionalbusverkehr.....	142
6.5.2	Nebenlinien im Regionalbusverkehr.....	146
6.5.3	Ergänzungslinien im Regionalbusverkehr.....	149
6.5.4	Stadtbuslinien.....	150
6.5.5	Förderung von flexiblen und ehrenamtlichen Bedienformen.....	150
6.6	VERKNÜPFUNGSSTRUKTUR.....	150

6.6.1	<i>Integraler Taktfahrplan</i>	150
6.6.2	<i>ITF-Knotenpunkte</i>	151
6.6.3	<i>Weitere Knotenpunkte</i>	153
6.6.4	<i>Weitere systemrelevante Haltestellen</i>	153
6.7	LINIENBÜNDELUNG UND HARMONISIERUNG VON LAUFZEITEN.....	154
6.8	TARIF.....	155
6.9	STUFENKONZEPT	156
7	MAßNAHMENKONZEPTION UND UMSETZUNG	157
7.1	LANDKREISWEITER TARIF	158
7.2	BARRIEREFREIHEIT	159
7.3	VERBESSERUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	160
7.4	VERTAKTUNG DER FAHRPLANANGEBOTE.....	161
7.5	STÄRKUNG DER KNOTENPUNKTE.....	162
7.6	KOMMUNIKATION.....	163
7.7	VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE ZUSAMMENARBEIT	164
8	ORGANISATION UND FINANZIERUNG	165
8.1	FINANZMITTEL.....	165
8.1.1	<i>Regionalisierungsgesetz (RegG)</i>	165
8.1.2	<i>Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)</i>	166
8.1.3	<i>Entflechtungsgesetz (EntflechtG)</i>	166
8.2	ZUSTÄNDIGKEITSVERTEILUNG.....	167
8.3	WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG	169
9	RESÜMEE	170

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: LAGE DER REGIONALEN ZENTREN	17
ABBILDUNG 2: EINWOHNERZAHLEN (31.12.2016)	20
ABBILDUNG 3: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	21
ABBILDUNG 4: MODAL SPLIT IN NIEDERSACHSEN	26
ABBILDUNG 5: VERTEILUNG DER KINDERTAGESSTÄTTEN IM EMSLAND	30
ABBILDUNG 6: SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIGE BESCHÄFTIGTE NACH WIRTSCHAFTSBEREICH	35
ABBILDUNG 7: LANDKREISÜBERGREIFENDE PENDLER VON UND NACH PAPENBURG	45
ABBILDUNG 8: LANDKREISÜBERGREIFENDE PENDLER VON UND NACH LINGEN	46
ABBILDUNG 9: ÜBERSICHT BAHNHOF ASCHENDORF	57
ABBILDUNG 10: ÜBERSICHT BAHNHOF DÖRPEN	58
ABBILDUNG 11: ÜBERSICHT BAHNHOF GEESTE	58
ABBILDUNG 12: ÜBERSICHT BAHNHOF HAREN (EMS)/EMMELN	59
ABBILDUNG 13: ÜBERSICHT: BAHNHOF LATHEN	59
ABBILDUNG 14: ÜBERSICHT BAHNHOF LESCHUDE	60
ABBILDUNG 15: ÜBERSICHT BAHNHOF LINGEN	61
ABBILDUNG 16: ÜBERSICHT BAHNHOF MEPPEN	62
ABBILDUNG 17: ÜBERSICHT BAHNHOF PAPENBURG	63
ABBILDUNG 18: ÜBERSICHT BAHNHOF SALZBERGEN	64
ABBILDUNG 19: ÜBERSICHT DER KATEGORIEN NACH AUFENTHALTSDAUER AM ZIELORT	67
ABBILDUNG 20: VERBINDUNG VON UND ZUM GRUNDZENTRUM ESTERWEGEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	68
ABBILDUNG 21: VERBINDUNGEN VON UND ZU GRUNDZENTRUM LENGERICH AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	68
ABBILDUNG 22: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM DÖRPEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	69
ABBILDUNG 23: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM RHEDE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	69
ABBILDUNG 24: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM SÖGEL AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	70
ABBILDUNG 25: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM WERLTE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	70
ABBILDUNG 26: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM HAREN (EMS) AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	71
ABBILDUNG 27: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM HERZLAKE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	71
ABBILDUNG 28: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM TWIST AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	72
ABBILDUNG 29: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM GEESTE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	72
ABBILDUNG 30: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM HASELÜNNE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	73
ABBILDUNG 31: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM FREREN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	74
ABBILDUNG 32: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM LATHEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	74

ABBILDUNG 33: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM SALZBERGEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN.....	75
ABBILDUNG 34: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM EMSBÜREN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN.....	75
ABBILDUNG 35: VERBINDUNGEN VON UND ZUM GRUNDZENTRUM SPELLE AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	76
ABBILDUNG 36: VERBINDUNGEN VON UND ZUM MITTELZENTRUM PAPENBURG AN SCHUL- UND FERIENTAGEN.....	77
ABBILDUNG 37: VERBINDUNGEN VON UND ZUM MITTELZENTRUM MEPPEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	77
ABBILDUNG 38: VERBINDUNGEN VON UND ZUM MITTELZENTRUM LINGEN AN SCHUL- UND FERIENTAGEN	78
ABBILDUNG 39: BEISPIEL BUS/BAHN-VERKNÜPFUNG DÖRPEN (MONTAGS BIS FREITAGS)	84
ABBILDUNG 40: BEISPIEL BUS/BAHN-VERKNÜPFUNG LATHEN (BEISPIEL MO BIS FR 11 BIS 12 UHR) ..	85
ABBILDUNG 41: NETZPLAN STADTBUS PAPENBURG	86
ABBILDUNG 42: NETZPLAN STADTBUS MEPPEN	88
ABBILDUNG 43: NETZPLAN STADTBUS LINGEN	90
ABBILDUNG 44: FAHRZEUGBESTAND KOMPLETTES EMSLAND.....	99

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: EINWOHNERDICHTEN IM LK EMSLAND UND DER NACHBARKREISE	22
TABELLE 2: DIFFERENZIERT E EINWOHNERDICHTEN IM LANDKREISES EMSLAND.....	23
TABELLE 3: ENTWICKLUNG DER MOTORISIERUNG IM LANDKREISES EMSLAND	24
TABELLE 4: MOTORISIERUNG JE KOMMUNE IM LANDKREIS (01.01.2018)	25
TABELLE 5: MODAL SPLIT DATEN IN AUSGEWÄHLTEN LANDKREISEN IN NIEDERSACHSEN.....	27
TABELLE 6: DEFINITION DER REGIONSTYPEN·	28
TABELLE 7: KRANKENHAUSSTRUKTUR IM EMSLAND	31
TABELLE 8: VERTEILUNG WEITERER PFLEGE EINRICHTUNGEN.....	32
TABELLE 9: TOURISMUSVERTEILUNG IN DEN GEMEINDEN 2017	38
TABELLE 10: VERTEILUNG DER SPORTEINRICHTUNGEN IM EMSLAND.....	41
TABELLE 11: SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTE NACH WOHN- UND ARBEITSORTEN	49
TABELLE 12: AN- UND ABFAHRTSÜBERSICHT PAPANBURG, BAHNHOF.....	87
TABELLE 13: AN- UND ABFAHRTSÜBERSICHT WINDTHORSTPLATZ	89
TABELLE 14: ABFAHRTSÜBERSICHT LINGEN ZOB.....	91
TABELLE 15: ANKUNFTSÜBERSICHT LINGEN ZOB.....	92
TABELLE 16: AUFTEILUNG DER BUSBERECHTIGTEN SCHÜLER AUF GEMEINDEN UND FREIGESTELLTER SCHÜLERVERKEHR IM LANDKREIS EMSLAND.....	96
TABELLE 17: BEDIENUNGS- UND PRODUKTMERKMALE DER NETZEBENE B.....	127
TABELLE 18: BEDIENUNGS- UND PRODUKTMERKMALE DER NETZEBENE C.....	128
TABELLE 19: HALTESTELLENSTANDARDS	133
TABELLE 20: JAHRESÜBERSICHT DER BEREITGESTELLTEN REGIONALISIERUNGSMITTEL.....	165

Abkürzungsverzeichnis

A

Abs.....Absatz
AST.....Anrufsammeltaxi

B

BGBI.....Bundesgesetzblatt
BGG.....Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSAG.....Bremer Straßenbahn AG
bzw. beziehungsweise, beziehungsweise

C

CICorporate Identity

D

d. h..... das heißt
DEK.....Dortmund-Ems-Kanal

E

EEB.....Emsländische Eisenbahn
EFA Elektrischen Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen
EG.....Einheitsgemeinden
EntflechtG.....Entflechtungsgesetz
Ew.....Einwohner

F

FGV.....freigestellter Schülerverkehr
FMO.....Flughafen Münster/Osnabrück

G

ggf.....gegebenenfalls
GVFG.....Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
GVZ.....Güterverkehrszentrum

I

i. V. m.....in Verbindung mit

IC.....InterCity
ITF.....Integraler TaktFahrplan

K

KBS.....Kursbuchstrecken
Kfz.....Kraftfahrzeug
KK.....Küstenkanal
km.....Kilometer

L

LKLandkreis
LNVG.....Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LROP Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen
LROP-VOVerordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA.....Lichtsignalanlagen

M

MIV.....Motorisierter Individualverkehr

N

NL.....Niederlande
NMELVNiedersächsischem Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung
NNVGNiedersächsisches Nahverkehrsgesetz
Nr.....Nummer
NRW.....Nordrhein-Westfalen
NSchG.....Niedersächsisches Schulgesetz
NVP.....Nahverkehrsplan

O

o. g.....oben genannt
Oldb.....Oldenburg
ÖSPV Öffentlicher Schienenpersonenverkehr
Ostfr.....Ostfriesland
ÖV.....Öffentlicher Verkehr

P

P&R *Park & Ride*
 PBefG *Personenbeförderungsgesetz*
 Pkw *Personenkraftwagen*

Q

qkm *Quadratkilometer*

R

RBL *rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen*
 RE *RegionalExpress*
 RegG *Regionalisierungsgesetz*
 ROG *Raumordnungsgesetzes*
 RROP. *Regionalen Raumordnungsprogramm*

S

Schwbg *Schwerbehindertengesetz*
 SG *Samtgemeinde*
 SGB *Sozialgesetzbuch*
 SPNV *Schienenpersonennahverkehr*
 StVZO *Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung*
 SVB *sozialversicherte Beschäftigte*
 SVZ *Schwachverkehrszeiten*

T

TG Emsland-Mitte/Nord *Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord*

U

U18 *unter 18 Jahre*
 Ü65 *über 65 Jahre*

V

VBN *Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen*
 VEJ *Verkehrsverbundes Ems-Jade*
 VEP *Verkehrsentwicklungsplan*
 VGBVerkehrsgemeinschaft *Grafschaft Bentheim*
 VGCVerkehrsgemeinschaft *Landkreis Cloppenburg*
 VGE SüdVerkehrsgemeinschaft *Emsland-Süd*
 vgl. *vergleiche*
 VNNVerkehrsgemeinschaft *Nordost-Niedersachsen GbR*
 VWG: *Verkehr und Wasser GmbH* *Siehe*

Z

z. B. *zum Beispiel*
 ZOB *Zentraler Omnibus-Bahnhof*
 ZVBN *Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen*
 ZVSN *Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen*

Anlageverzeichnis fürs Anlagenband

ANLAGE 1.	NETZKARTE ÖPNV IM BESTAND, ÖPNV-LINIEN AN MO-FR (S).....	I
ANLAGE 2.	NETZKARTE ÖPNV IM BESTAND, ÖPNV-LINIEN AN MO-FR (F).....	II
ANLAGE 3.	NETZKARTE ÖPNV IM BESTAND, ÖPNV-LINIEN AN SA	III
ANLAGE 4.	NETZKARTE ÖPNV IM BESTAND, ÖPNV-LINIEN AN SO	IV
ANLAGE 5.	KONZESSIONSLAUFZEITEN	V
ANLAGE 5.A.	NETZKARTE: ÖPNV-LINIEN NACH LAUFZEITEN	V
ANLAGE 5.B.	LANGFRISTIG AUSLAUFENDE KONZESSIONEN	VI
ANLAGE 5.C.	MITTELFRISTIG AUSLAUFENDE KONZESSIONEN.....	VII
ANLAGE 5.D.	KURZFRISTIG AUSLAUFENDE KONZESSIONEN	VIII
ANLAGE 6.	ANBINDUNG DER GRUNDZENTREN UNTEREINANDER	IX
ANLAGE 7.	BINNENPENDLER IM LANDKREIS: PENDLERSTRÖME PAPENBURG. X	
ANLAGE 8.	BERUFSPENDLER PAPENBURG ↔ RHAUDERFEHN	XI
ANLAGE 9.	BINNENPENDLER IM LANDKREIS: PENDLERSTRÖME MEPPEN	XII
ANLAGE 10.	BERUFSPENDLER MEPPEN ↔ HASELÜNNE	XIII
ANLAGE 11.	BERUFSPENDLER MEPPEN ↔ TWIST	XIV
ANLAGE 12.	BINNENPENDLER IM LANDKREIS: PENDLERSTRÖME LINGEN....	XV
ANLAGE 13.	BERUFSPENDLER LINGEN ↔ WIETMARSCHEN.....	XVI
ANLAGE 14.	EIN- UND AUSPENDLER IN DEN LANDKREIS EMSLAND	XVII
ANLAGE 15.	ANZAHL DER SCHÜLER PRO GEMEINDE	XVIII
ANLAGE 16.	ANZAHL DER SCHULEN PRO GEMEINDE	XIX
ANLAGE 17.	SCHÜLERSTRÖME IM LANDKREIS.....	XX
ANLAGE 18.	ANZAHL DER GEWERBE- UND INDUSTRIEGEBIETE.....	XXI
ANLAGE 19.	GRÖßERE ARBEITGEBER	XXII
ANLAGE 20.	BEVÖLKERUNG IM EMSLAND VERTEILT NACH ALTERSGRUPPEN UND GESCHLECHT	XXIII
ANLAGE 21.	BEVÖLKERUNGSSTAND: 6 – 18-JÄHRIGE	XXIV
ANLAGE 22.	BEVÖLKERUNGSSTAND: 65+	XXV
ANLAGE 23.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN %	XXVI
ANLAGE 24.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN ZAHLEN.....	XXVII
ANLAGE 25.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG: ANTEIL DER 6 – 18-JÄHRIGEN	XXVIII
ANLAGE 26.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER JUGENDLICHEN NACH ALTERSSTUFEN IN DEN STÄDTEN	XXIX
ANLAGE 27.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER JUGENDLICHEN NACH ALTERSSTUFEN IN DEN EINHEITSGEMEINDEN.....	XXX
ANLAGE 28.	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER JUGENDLICHEN NACH ALTERSSTUFEN IN DEN SAMTGEMEINDEN	XXXI

ANLAGE 29. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG: ANTEIL DER ÜBER 65-JÄHRIGEN	XXXII
ANLAGE 30. SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIGE BESCHÄFTIGTE	XXXIII
ANLAGE 31. SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIGE BESCHÄFTIGTE NACH WIRTSCHAFTSBEREICH	XXXIV
ANLAGE 32. EINWOHNERDICHTEN	XXXV
ANLAGE 33. DARSTELLUNG DER ZEHN ORTE MIT HÖCHSTER EINWOHNERDICHTEN	XXXVI
ANLAGE 34. DARSTELLUNG DER ZEHN GEMEINDEN MIT DER GERINGSTEN EINWOHNERDICHTEN	XXXVII
ANLAGE 35. BEVÖLKERUNGSZAHLEN UND EINWOHNERDICHTEN	XXXVIII
ANLAGE 36. ZUORDNUNG KRANKENHAUS ↔ BUSHALTESTELLE	XXXIX
ANLAGE 37. VERTEILUNG DER KULTUREINRICHTUNGEN IM LANDKREIS EMSLAND	XL
ANLAGE 38. EISENBAHNINFRASTRUKTUR RUND UMS EMSLAND	XLI
ANLAGE 39. VERKEHRSTRÖME UND -BÜNDELUNGEN	XLII
ANLAGE 39.A. HAUPTVERKEHRSTRÖME	XLII
ANLAGE 39.B. VERKEHRSTRÖME ZU PAPENBURG, MEPPEN UND LINGEN	XLIII
ANLAGE 39.C. VERKEHRSTRÖME GEBÜNDELT GEN PAPENBURG	XLIV
ANLAGE 39.D. VERKEHRSTRÖME GEBÜNDELT GEN MEPPEN	XLV
ANLAGE 39.E. VERKEHRSTRÖME GEBÜNDELT GEN LINGEN	XLVI
ANLAGE 40. FAHRZEUGSTANDARDS	XLVII
ANLAGE 41. PLANUNG ÖPNV-LINIEN	XLVIII
ANLAGE 42. ENTWURF ITF	XLIX

1 Einführung

Als Rahmenplanung für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre gibt der Nahverkehrsplan (NVP) die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben wird der NVP durch den zuständigen Aufgabenträger erstellt. Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV auf seinem Gebiet ist der Landkreis Emsland. Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträger. Aufgrund seiner Bedeutung für den Landkreis wird der SPNV nachrichtlich mit aufgenommen und bei der konzeptionellen Weiterentwicklung des ÖPNV entsprechend berücksichtigt.

Die formale Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2020 (NVP 2020). Inhaltlich geht diese neue verkehrliche Rahmenplanung über die des vorherigen NVPs hinaus. Sowohl beim Umfang, als auch bei der Bearbeitungstiefe wird eine umfassende Maßnahmenplanung vorgenommen, die über die reine Fortschreibung hinausgeht. Dennoch soll auf dem letzten Nahverkehrsplan aufgebaut werden, um eine Kontinuität sicherstellen zu können. Die strukturellen, gesellschaftlichen und technischen Veränderungen machen eine gründliche Neuorientierung erforderlich, die die Bereiche Verkehr, Raumstruktur, Umwelt, Nutzerverhalten und Recht berücksichtigt.

Im Kapitel 0 werden zunächst die Grundlagen ermittelt, die als Basis für den NVP zugrunde gelegt werden müssen. Die Bestandsaufnahme wird in den Kapiteln 3 und 4 vorgenommen. Während in Kapitel 3 die sozioökonomischen Bereiche Berücksichtigung finden und auf die Einflussfaktoren aus den verwandten Themenfeldern eingehen, wird in Kapitel 4 der Bestand des ÖPNV erfasst. In Kapitel 5 erfolgt dann die Bewertung der zuvor ausgewerteten Daten und Informationen. Die Rahmenkonzeption in Kapitel 0 beinhaltet eine strategische Grobplanung für den zukünftigen ÖPNV, die in Kapitel 7 (Maßnahmenkonzeption/Umsetzung/Verbesserung) weiter konkretisiert wird. Die Organisation und Finanzierung des ÖPNV wird in Kapitel 7 beschrieben, bevor im Resümee (Kapitel 0) ein Fazit des gesamten Nahverkehrsplans gezogen wird.

Die vorliegende Entwurfsfassung ist das Ergebnis einer engen Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der EEB. In diesen Prozess einbezogen wurden Gemeinden, Unternehmen und Verbände.

2 Grundlagen

Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen, das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die rechtlichen Grundlagen bieten eine gute Gelegenheit, das ÖPNV-System im Landkreis Emsland langfristig zu überplanen. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans soll eine Basis hierfür geschaffen werden. Es ist beabsichtigt, Ziele zu definieren, die entsprechend der gegebenen Möglichkeiten erreicht werden sollen. Erste Maßnahmen werden im Rahmen eines Stufenkonzeptes vorgeschlagen, um die aktuellen Erfordernisse anzupassen und für die Zukunft eine solide Grundlage für den Nahverkehr zu schaffen.

Es ist erforderlich, geeignete Strukturen aufzubauen, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Die in diesem Nahverkehrsplan angestrebten Angebote orientieren sich an den vorhandenen und zukünftigen Daten. Die gründlich erfassten Informationen sollen als Basis für die dann folgenden Planungen genutzt werden.

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 EU-Verordnung 1370/2007

Für die Gestaltung des ÖPNV stellt die seit dem 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/2007 die Grundlage dar. Diese europäische Gesetzgebung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich damit gegen nationale Rechtsnormen durch.

Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“. Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich: „Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“¹

¹ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 1, Absatz 1

2.1.2 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr maßgeblich. Zuständig sind dabei die nach

Landesrecht bestimmten Stellen. Die ausreichende Verkehrsbedienung und die Stärkung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsbedienung werden hier festgelegt.

2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Der Gesetzgeber der Bundesrepublik Deutschland hat den auf europäischer Ebene veränderten Rechtsrahmen zum Anlass genommen, um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zum 20. Juli 2017 zu novellieren. Insbesondere die in § 8 III PBefG getroffenen Regelungen zur ausreichenden Verkehrsbedienung sind für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevant:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...)“²

Mit dem Nahverkehrsplan wird damit der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in dem jeweiligen Regionalbereich vorgegeben. Die Bundesländer entscheiden über die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen und die Festlegung der Aufgabenträger des ÖPNV.

In der Novellierung des PBefG wurde dabei der grundsätzliche Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre beibehalten und die Befugnisse der zuständigen Behörden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Dabei sind Nahverkehrspläne im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG): § 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr (3). zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 I 2808

2.1.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Mit dem NNVG verfügt das Land Niedersachsen über das entscheidende ÖPNV-Gesetz, das die allgemeinen Grundsätze und Ziele für den ÖPNV im Land beschreibt. Hier werden Ziele festgelegt, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu beachten sind. Die Zuständigkeiten und Finanzierungsmodalitäten im ÖPNV werden dabei auf Landesebene festgelegt.

Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt hierbei beim Land (das dafür die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) einsetzt), während die Landkreise und kreisfreien Städte für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) verantwortlich sind. Ausgenommen von dieser Zuordnung sind in Niedersachsen die Region Hannover sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig, die für den gesamten ÖPNV in ihrem jeweiligen Verbandsgebiet verantwortlich sind. Die Pflicht zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist im NNVG in § 6 festgelegt worden.

Der Aufgabenträger hat sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplans inhaltlich mit den benachbarten Aufgabenträgern und der LNVG abzustimmen.

Der Landkreis Emsland hat im Jahre 2003 erstmalig einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Im Jahr 2009 erfolgte die Fortschreibung. Nach weiteren fünf Jahren wurde der 3. Nahverkehrsplan im Jahre 2014 verabschiedet.

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ist ein Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahren vorgesehen. Mit den kreisangehörigen Städten, die selbst Aufgabenträgerfunktion übernehmen, ist ein „Einvernehmen“ herzustellen. Die im ÖPNV vorhandenen Verkehrsunternehmen sollen bei der Aufstellung mitwirken. Zu beteiligen sind ebenfalls die Nachbaraufgabenträger, kreisangehörige Städte, Gemeinden und Samtgemeinden, Verbandsmitglieder, Interessensverbände sowie die LNVG.

Zum 1. Januar 2019 und anschließend im jeweiligen Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger gemäß NNVG § 7c Abs. 2 dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen. In diesem Qualitätsbericht sind jeweils die insgesamt sowie die infolge der Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7a und 7b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen. Die Auszahlung der Finanzhilfen erfolgt für die Kalenderjahre erst, wenn die Berichtspflicht erfüllt worden ist.

2.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem NNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)³ Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt worden.

Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit ist in § 4 BGG wie folgt definiert worden: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Aufgrund der gestiegenen Bedeutung barrierefreier Anlagen und Einrichtungen, einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer steigenden Anzahl Hochbetagter bzw. Menschen mit körperlichen Einschränkungen, wird die Thematik in der Konzeption des Nahverkehrsplans gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

2.2 Übergeordnete Ziele der Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Emsland orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und versucht, die Grundsätze und Zielsetzungen zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Landkreises sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung für den Landkreis Emsland orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP). Im Jahre 2017 hat das Kabinett die Aktualisierung des LROP beschlossen.

³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.

2.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017⁴ ist in Kapitel 2.1 unter 02 folgender Grundsatz zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgeschrieben:

- Kapitel 2.1 unter 02: „Die Erreichbarkeit und Vernetzung der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden. Sie sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein.“

Darüber hinaus werden folgende, allgemeine Ziele für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV, Schienennah- und Fernverkehr) im Untersuchungsgebiet formuliert:

- Kapitel 4.1.2 unter 04: „Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken - (...) - Norddeich–Emden–Leer (Ostfriesland)–Münster - (...) - zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptisenbahnstrecke festgelegt.“

Darüber hinaus sind die Strecken Groningen–Leer (Ostfriesland)–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen sowie Amsterdam–Hengelo–Bad Bentheim–Osnabrück–Löhne–Hannover– Berlin von Bedeutung für den Landkreis Emsland.

- Kapitel 4.1.2 unter 05: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.“
- Kapitel 4.1.2 unter 07: „Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“

⁴ Landes-Raumordnungsprogramm (LROP-VO) 2017

2.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Emsland

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Landkreis Emsland sind im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP)⁵ festgeschrieben. Die für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland relevanten konkreten Zielvorstellungen aus dem RROP 2010 werden nachfolgend dargestellt.

Zu den Themen ÖPNV und Schienenverkehr führt das RROP 2010 aus:

- Kapitel 4.2 unter 1: Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Die Bedienung des Liniennetzes soll durch die entsprechenden unterschiedlichen Bedienungsformen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln gewährleistet werden. Schienen- und straßengebundener ÖPNV sind aufeinander abzustimmen.
- Kapitel 4.2 unter 2: Die Planung von Haltstellen und deren Zu- und Abgänge sowie die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten sollen so erfolgen, dass auch den Bedürfnissen von Kindern, Menschen mit Behinderung sowie älteren Menschen Rechnung getragen wird.
- Kapitel 4.2 unter 3: Die Anbindung der Naherholungseinrichtungen sowie der abseits der Zentralen Orte gelegenen Sport- und Freizeitanlagen durch den öffentlichen Personennahverkehr ist zu erhalten und bei Bedarf weiter auszubauen.

Folgende Ziele werden in Bezug auf den Schienenverkehr festgelegt:

- Kapitel 4.3 unter 1: Das Eisenbahnnetz im Landkreis Emsland ist als „Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke“ und „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.
- Kapitel 4.3 unter 1: Anschlussgleise für Industrie und Gewerbe“ werden als Vorranggebiete dargestellt.
- Kapitel 4.3 unter 1: Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktion“ sowie „Bahnhöfe mit Verknüpfungsfunktion für den ÖPNV“ werden in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiete festgelegt.
- Kapitel 4.3 unter 1: Kleine Bahnhöfe sollen in ihrer verkehrlichen und öffentlichen Funktion erweitert werden. Sie sollen durch zusätzliche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Beratungssysteme und weitere Versorgungselemente in ihrer Attraktivität gesteigert werden. Sie sollen behindertengerecht ausgebaut werden.
- Kapitel 4.3 unter 2: Die elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke Emden – Rheine – Münster (Emslandstrecke) ist in ihrer jetzigen Funktion für den Nah- und Fernverkehr zu erhalten. Sie ist darüber hinaus durch durchgängigen 2-gleisigen Ausbau und eine höhere Reisegeschwindigkeit nach

⁵ Regionales Raumordnungsprogramm 2010 Landkreis Emsland

dem Stand der Technik zu stärken und im Schienenpersonenverkehr optimal auf die Knoten Rheine und Leer auszurichten.

- Kapitel 4.3 unter 2: Die Emslandstrecke als übergeordnete Eisenbahnstrecke ist als Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes zu erhalten.
- Kapitel 4.3 unter 3: Der internationale Fernverkehr auf der Strecke Amsterdam-Hannover-Berlin mit Knotenpunkt in Rheine ist als wichtige Ost-West-Verbindung langfristig zu sichern.
- Kapitel 4.3 unter 4: Die Trassenführungen der Eisenbahnstrecken Meppen – Haselünne – Essen (Oldb.), Lathen – Sögel – Werlte, Rheine – Spelle sowie Spelle – Freren – (Quakenbrück) sind als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

2.2.3 Verkehrsentwicklungsplanung der landkreisangehörigen Kommunen

Die Kommunen innerhalb des Landkreises Emsland verfügen teilweise über eigene Zielsetzungen im Hinblick auf verkehrliche Themen. Die aufgestellten Ziele sollen dazu beitragen, CO₂-Emissionen zu reduzieren (z. B.: durch Konzepte des Klimaschutzes), den Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel im Umweltverbund zu steigern (z. B.: Radwegekonzept) und den öffentlichen Verkehr zukunftsfähig zu machen.

Besondere Aussagen dazu finden sich in der Regel in den folgenden Punkten wieder:

- Förderung Fuß- und Radwegeverkehr,
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung (hinsichtlich Fahrverhalten, Radnutzung, ÖPNV),
- Optimierung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Erprobung von flexiblen Verkehrsformen (z. B.: Rufbus), sowie die
- Allgemeine Steigerung der ÖPNV-Nutzung (Verbesserung des Modal-Split-Anteils).

2.2.3.1 Lingen

Im letzten Verkehrsentwicklungsplan, der im Jahre 2010 beschlossen worden ist, wurde auf verbesserungswürdige Elemente im ÖPNV hingewiesen. Aufgrund der Angebotsveränderungen und der Einführung der Stadtbuss Linien (LiLi-Bus) im Jahre 2011 sind einige dort angesprochenen Punkte allerdings nicht mehr aktuell. In Bezug auf den Innerstädtischen Verkehr haben sich Verbesserungen ergeben.

Eine Angebotsoptimierung konnte in verschiedenen Punkten erreicht werden:

- Netzstruktur
- Angebot für Berufstätige während der Schulferien
- Fahrtenhäufigkeit
- Merkbarer Takt

2.2.3.2 Meppen

Der jetzt gültige Verkehrsentwicklungsplan stammt aus dem Jahre 2015⁶. In Bezug auf den ÖPNV wurden allerdings nur allgemeine Anforderungen und Ziele formuliert. Als Handlungsempfehlungen wurden die folgenden Punkte erwähnt:

- Schließung von Erschließungslücken im Stadtgebiet
- Bessere Vernetzung der Fahrplanangebote im Regionalbusverkehr
- Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen
- Informationsverbesserung
- Prüfung von P&R-Angeboten
- Ausbau der Lichtsignalanlagen-Beeinflussung (LSA)
- Rückbau von Haltestellenbuchten

2.2.3.3 Papenburg

Die Stadt Papenburg hat den letzten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Jahre 2002 aufgestellt. Eine Aktualisierung wurde 2008 vorgenommen. Dabei erfolgte der Schwerpunkt auf die Bereiche der Verkehrsprognosen und der Straßennetzgestaltung.

Aktuell ist der Verkehrsentwicklungsplan 2035 in Bearbeitung. Ein Entwurf liegt noch nicht vor. Der Zwischenbericht ist in der politischen Abstimmung. Ende des Jahres 2019 ist vom Beschluss des neuen VEP auszugehen.

2.2.4 Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Emsland aus dem Jahr 2014 (NVP 2014) enthält eine Bestandsanalyse des Angebots, der Fahrzeuge und der Infrastruktur. Außerdem wird ein Überblick über die Tarifstruktur, sowie die bestehenden Fahrgastinformationen hergestellt. Eine Darstellung der Liniennetzstruktur und wichtiger Verknüpfungspunkte komplettieren die Bestandsaufnahme der Fortschreibung.

In den einzelnen Unterkapiteln des Kapitels 2 „Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr“ im NVP 2014 werden unter „Weiterentwicklung“ allgemeine Handlungsziele und angestrebte Standards zu folgenden Angebotsaspekten des öffentlichen Personennahverkehrs dargestellt: Liniennetz, Verknüpfungspunkte im ÖPNV, differenzierte Bedienungsweisen, Fahrplanangebot, Tarif, Vernetzung von ÖPNV und Tourismus, Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Marketing. Von besonderer Bedeutung wurde das Thema der Verknüpfung benannt. Sowohl die Verknüpfung des straßengebundenen ÖPNV, als auch die bessere Verzahnung von ÖPNV und SPNV wurden gefordert.

⁶ Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Meppen, Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes. 2015

Die Finanzierung des straÙengebundenen ÖPNV-Angebots wird seitens der Verkehrsunternehmen durch Beförderungsentgelte, Ausgleichzahlungen nach §45a PBefG und §62 SchwbG sichergestellt. Ziel war es, den Ausbau von Haltestellen überwiegend durch GVFG-Mittel, durch kommunale Mittel der betroffenen Städte und Gemeinden sowie dem Landkreis Emsland zu finanzieren.

Eine Bilanzierung der zwischenzeitlich erfolgten konkreten Umsetzungen von Maßnahmen ist nicht möglich, da die ausformulierten Handlungsoptionen zwar allgemeine Ziele, aber keine konkreten Maßnahmen mit Umsetzungsbezug darstellen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung haben sich die Bedeutung des ÖPNV selbst und die Rahmenbedingungen für den Nahverkehr verändert, so dass nun auch konkretere Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden können.

2.3 Finanzierung

Die Verkehrsunternehmen finanzieren den straÙengebundenen ÖPNV aus den im Folgenden genannten Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen aus den vom Landkreis Emsland bestellten Schüler-sammelzeitkarten.
- Fahrgeldeinnahmen aus den Beförderungsentgelten (freier Verkauf).
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV.
- Ausgleichszahlungen im Rahmen der erlassenen Allgemeinen Vorschrift des Landkreises Emsland gemäß Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit I) VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straÙengebundenen öffentlichen Personennahverkehr.
- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (z. B. Niederflurtechnik etc.).

2.4 Organisationsstruktur

2.4.1 Organisation auf Seiten des Aufgabenträgers

Nach § 4 Abs. 1 NNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den übrigen straÙengebundenen ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte demnach für die „Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im öffentlichen Personennahverkehr“ zuständig. Bereits im Jahr 1995 hat der Kreistag im Landkreis Emsland beschlossen, ein Zwei-Ebenen-Modell einzuführen. Bei der Durchführung der operativen Aufgaben bedient sich der Landkreis der Emsländischen Eisenbahn (EEB).

Dieses Schema sieht eine Struktur vor, die die politischen Vorgaben des Kreistages und der Gremien des Landkreises Emsland umsetzt.

Die Aufgaben der EEB erstrecken sich im Rahmen des straßengebunden ÖPNV und der Schülerbeförderung unter anderem über die folgenden Bereiche:

- Organisation der Schülerbeförderung im Kreisgebiet
- Aufbau und Betrieb einer regionalen ÖPNV-Informationsstelle/Mobilitätszentrale
- Beauftragung von Verkehrsunternehmen zur Durchführung von ÖPNV-Leistungen
- Vorbereitende Arbeiten zur Erstellung des Nahverkehrsplanes
- Durchführung von Projekten zur Verbesserung des ÖPNV
- Kontinuierlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes

Die zweite Ebene des Strukturschemas beinhaltet die Aufgaben der Unternehmer. Ihnen obliegen die Aufgaben der Organisation und Durchführung von Verkehren gem. PBefG.

2.4.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Im Jahre 1997 wurde die „Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade“ als Verbund der Aufgabenträger in der Region Ems-Jade gegründet. Die Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven.

Ziele hierbei sind insbesondere die Entwicklung, der Aufbau und die Sicherung eines verbundweiten ÖPNV-Angebotes und die Koordination der Landkreisgrenzen übergreifenden Verkehre und Tarife. Darüber hinaus gehört auch die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen gegenüber den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV, dem Bund, dem Land, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der DB AG und anderen in der Region tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den zuständigen Infrastrukturgesellschaften zur Zielsetzung.

2.4.3 Organisation auf Seiten der Verkehrsunternehmen

Im Landkreis Emsland existieren drei verschiedene Verkehrsgemeinschaften. Innerhalb dieser Bereiche soll für die Fahrgäste ein einheitlicher Tarif gelten. Zwischen den Unternehmen einer Tarifgemeinschaft sollten durchgehende Fahrscheine gelöst werden können. Der SPNV ist dabei nicht einbezogen. Die drei Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaften sind:

1. Busverkehr Emsland-Mitte/Nord

Der Busverkehr Emsland-Mitte/Nord gehören die folgenden Verkehrsunternehmen an:

- Herman Albers e. K. (Sitz in Neubörger)
- Omnibusbetrieb R. Bittner GmbH u. Co. KG (Sitz in Lingen)

- Elbert Reisen GmbH & Co. KG (Sitz in Meppen)
- Kalmer GmbH (Sitz in Haselünne)
- Richters Reisen GmbH (Sitz in Nordhorn)
- Wessels-Reisen (Sitz in Twist)

2. Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord (TG Emsland-Mitte/Nord)

Mit den Unternehmen:

- Thünemann GmbH & Co. KG (Sitz in Lathen)
- Fischer Linienverkehre GmbH & Co. KG (Sitz in Papenburg)
- Frericks-Bus-Betriebs GmbH (Sitz in Dörpen)
- Hermann Levelink, Omnibusverkehr GmbH & Co. KG (Sitz in Meppen)
- Wessels Touren GmbH & Co. KG (Sitz in Geeste)

3. Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE Süd)

Sie besteht aus den folgenden Verkehrsunternehmen:

- Omnibusbetrieb R. Bittner GmbH u. Co. KG (Sitz in Lingen)
- Kalmer GmbH (Sitz in Haselünne)
- Nieporte GmbH (Sitz in Ankum)
- Meyering Reisen GmbH (Sitz in Lingen)
- Omnibusbetrieb Terfloth (Sitz in Lingen)
- Hülsmann Reisen GmbH (Sitz in Voltlage)
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (Sitz in Bremen)
- Stadtverkehr Lingen GmbH (Sitz in Lingen)

Von den Verkehrsunternehmen

- Verkehrsbetriebe Landkreis Leer
- Firma Hanekamp, Cloppenburg
- Meyering Verkehrsgesellschaft für die Grafschaft Bentheim mbH
- Weser-Ems-Busverkehr GmbH, Bremen
- Veelker GmbH & Co. KG
- Kalmer GmbH

werden einzelne Linienverkehre nach §42 PBefG außerhalb der oben genannten Kooperationsgemeinschaften durchgeführt.

2.5 Allgemeine Vorschrift

Im Landkreis Emsland wird der ÖPNV von den Busunternehmen im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift erbracht. In seit dem 1.1.2017 gültige Fassung der allgemeinen Vorschrift legt die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtung im Ausbildungsverkehr zurückzuführen sind, fest.

2.6 Linienbündelung

Im Hinblick auf den sich veränderten Rechtsrahmen und die absehbare Einführung wettbewerblicher Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen kann das Liniennetz im Landkreis Emsland in betrieblich zusammenhängenden Teilnetzen gegliedert werden. Eine Bündelung der Linien ist eine wesentliche Voraussetzung für die effektive Abwicklung eines zukünftigen Wettbewerbsverfahrens. Ziel der Linienbündelung ist eine Vermeidung von isolierten Wettbewerbsverfahren über Einzellinien. Hierbei ist eine Abwägung erforderlich, die die Chancen und Risiken beleuchtet.

Die bisherigen Strukturen sind geprägt von:

- einer nicht deutlich zu erkennenden räumlichen Aufteilung der Genehmigungen in historisch gewachsenen Strukturen, die heute nicht mehr die aktuelle Nachfrage abbildet.
- einer Verteilung, die eine nicht ausreichende nachfrageorientierte Betriebsdurchführung zulässt.
- der historischen Entwicklung mit einer starken unternehmerisch bestimmten Schwerpunktsetzungen.

Eine mögliche Linienbündelung trägt zu Folgendem bei:

- eine bessere Orientierung an der vorhandenen Verkehrs- und Nachfragestrukturen,
- eine bessere Durchsetzbarkeit von Linienführung und Netzstruktur,
- eine optimierte betriebliche Abwicklung

vorzunehmen und durchführen zu können.

Bislang hat der Landkreis Emsland als Aufgabenträger allerdings auf eine Festlegung von Linienbündeln verzichtet. Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans ist eine vertiefende Befassung mit dem Thema vorgesehen.

3 Bestandsaufnahme: Sozioökonomische Bereiche

3.1 Raumstruktur

3.1.1 Geographische Lage

Der Landkreis Emsland liegt im Nordwesten des Bundeslandes Niedersachsen. Die geographische Lage des Landkreises zeichnet sich durch eine große Nord-Süd-Ausdehnung von 95 km und eine Ost-West-Ausdehnung von 56 km aus. Im Norden grenzt das Emsland an den Landkreis Leer, im Osten an die Landkreise Cloppenburg und Osnabrück sowie im Süden an den Kreis Steinfurt (in Nordrhein-Westfalen). Im Südwesten folgt die Kreisgrenze zum Landkreis Grafschaft Bentheim und im Westen grenzt der Landkreis an die niederländischen Provinzen Drenthe sowie Groningen an. Die identische Landkreis- und Staatsgrenze zu den Niederlanden hat eine Länge von ca. 60 km. Mit einer Fläche von 2.883,67 km² ist das Emsland der größte Landkreis in den alten Bundesländern.

Der Landkreis Emsland gehört der Planungsgemeinschaft Weser-Ems im Bereich Emsland-Bentheim an.

Insgesamt besteht der Landkreis aus 60 Gemeinden. Diese untergliedern sich in 6 Städte, 5 Einheitsgemeinden, 9 Samtgemeinden mit 50 Mitgliedsgemeinden.

Von besonderer Bedeutung ist die von Norden nach Süden verlaufende Hauptverkehrsader „Emsachse“, die sich in allen Verkehrsnetzen der unterschiedlichen Verkehrsträger wiederfindet. Sie verbindet das Emsland über die Ems, den Dortmund-Ems-Kanal, die Bahnstrecke 395, die Bundesstraße 70 und die Emsland-Autobahn A 31 mit den großen Wirtschaftszentren.

Eigene Mittelzentren befinden sich in Meppen und Papenburg. Lingen wird als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen eingestuft. Daneben verfügt der Landkreis über 16 Grundzentren sowie drei weitere Grundzentren mit mittelzentraler Teilfunktion. Über ein eigenes Oberzentrum verfügt der Landkreis nicht.

Die nächstgelegenen Oberzentren befinden sich in Oldenburg bzw. Osnabrück. Weitere nahegelegene Mittelzentren sind die Städte Leer (Landkreis Leer) und Rheine (Kreis Steinfurt). Generell ist das Münsterland mit dem Oberzentrum Münster von erhöhtem Interesse. Die Stadt Nordhorn wird als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion eingestuft. Darüber hinaus stellt die niederländische Stadt Emmen in der Provinz Drenthe ein grenznahe, wichtiges Einkaufs- und Wirtschaftszentrum auf der niederländischen Seite dar. Die Provinzhauptstadt Groningen ist ein großes Handels- und Dienstleistungszentrum und verfügt über die Ausprägungen eines deutschen Oberzentrums. Beide niederländische Zentren sind zudem von touristischem Interesse.

⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G, Stand 31.12.2017

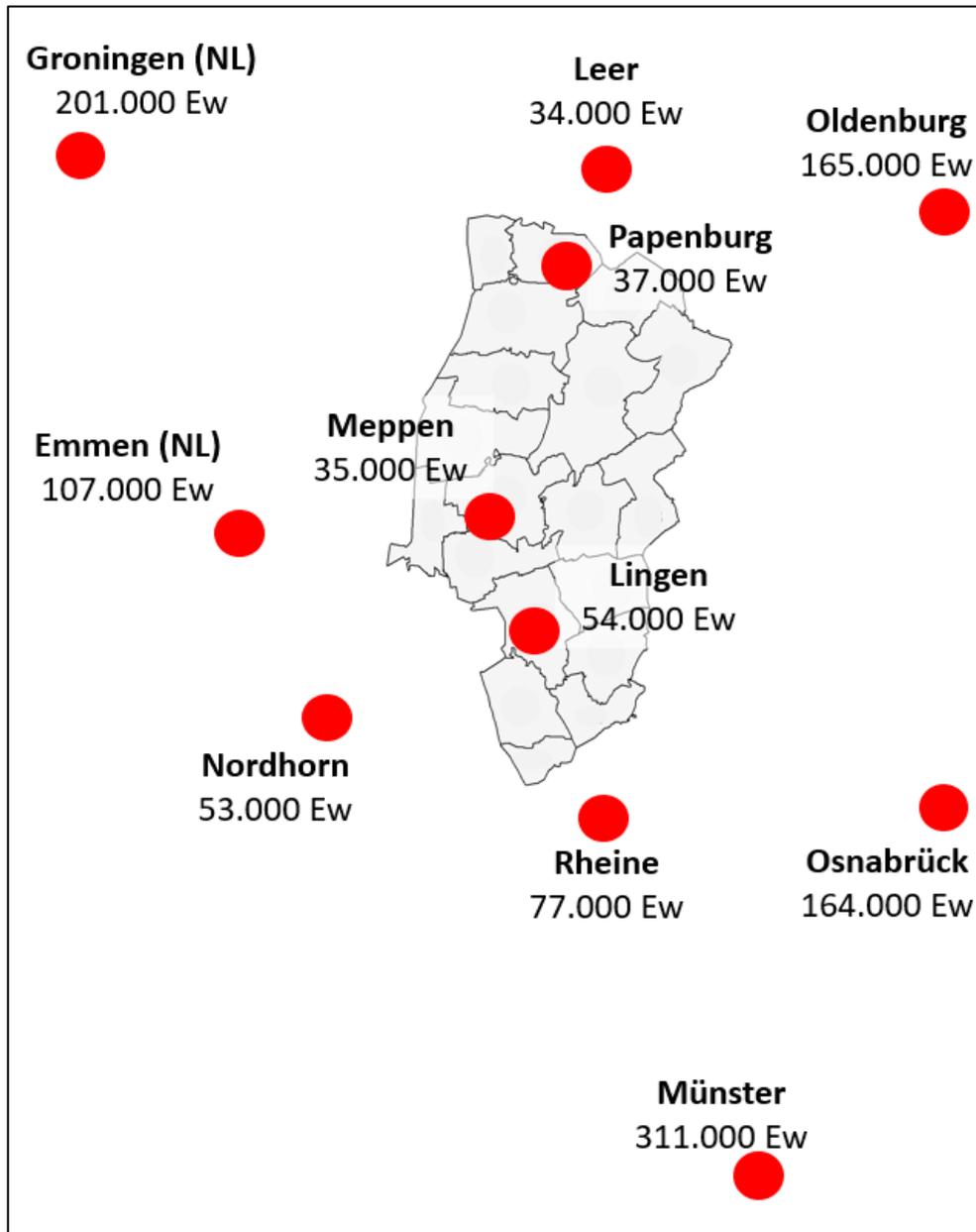


Abbildung 1: Lage der regionalen Zentren^{8, 9, 10}

3.1.2 Raumordnung und Raumstruktur

Entsprechend der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO) – letzte Aktualisierung 2017 – soll die Region zur Stärkung des logistischen Potenzials Niedersachsens genutzt werden, um die Logistikregion weiterzuentwickeln und deren Knoten zu stärken. Bei diesem

⁸ Bevolkingsontwikkeling; regio per maand. In: StatLine. Centraal Bureau voor de Statistiek (niederländisch)

⁹ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Tabelle 12491-01ir

¹⁰ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G

Schwerpunkt handelt es sich um den einzigen relevanten für den Landkreis Emsland.

Für die Logistikregion Emsland/Grafschaft Bentheim betrifft dies die Knoten Papenburg, Dörpen, Meppen-Haren (Ems) und Coevorden (NL)-Emlichheim.

Dörpen ist hierbei als vorrangiges Güterverkehrszentrum gewählt, das sich für die Ansiedlung der Logistikwirtschaft und die Abwicklung des Güterverkehrs eignet.

Zu den landesbedeutsamen Binnenhäfen zählen Dörpen, der Eurohafen Emsland (Haren (Ems)/Meppen), Spelle und Lingen als Vorranggebiete. Papenburg ist hier als Vorranggebiet Seehafen festgelegt, wobei die Seehäfen zu Mehrzweckhäfen zu entwickeln sind.

Dörpen, Lingen und Meppen gelten als Vorranggebiete Großkraftwerk, dazu ist auch das Höchstspannungsnetz zwischen Dörpen und Niederrhein auszubauen.

Diese Vorranggebiete sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich näher festgelegt. Die betreffenden Punkte aus dem LROP 2002 wurden im Regionale Raumordnungsprogramm 2010 des Landkreises Emsland aufgenommen und dargelegt.

Gemäß der in der Denkschrift der Planungsregion für Niedersachsen enthaltenden Regionalformierung ist angedacht, dass Lingen Oberzentrum für die Region Emsland-Bentheim werden könnte.¹¹

3.1.3 Administrative Gliederung und Verwaltung

Die politisch organisatorische und administrative Gliederung sieht die Unterteilung in Städte, Einheitsgemeinden, Samtgemeinden und Mitgliedsgemeinden vor. Dabei kommt es zu den folgenden Festlegungen:

Städte

Freren, Haren (Ems), Haselünne, Lingen, Meppen, Papenburg, Werlte

Einheitsgemeinden

Emsbüren, Geeste, Rhede, Salzbergen, Twist

Samtgemeinden mit 50 Mitgliedsgemeinden

Dörpen: Dersum, Dörpen, Heede, Kluse, Lehe, Neubörger, Neulehe, Walchum, Wipplingen

Nordhümmling: Bockhorst, Breddenberg, Esterwegen, Hilkenbrook, Surwold

¹¹ Cassing: Planungsregionen für Niedersachsen! Denkschrift zur Einrichtung von Regionalen Planungsverbänden. 2016

Freren:	Andervenne, Beesten, Freren, Messingen, Thuine
Herzlake:	Dohren, Herzlake, Lähden
Lathen:	Fresenburg, Lathen, Niederlangen, Oberlangen, Renkenberge, Sustrum
Lengerich:	Bawinkel, Gersten, Handrup, Langen, Lengerich, Wettrup
Sögel:	Börger, Groß Berßen, Hüven, Klein Berßen, Sögel, Spahnharrenstätte, Stavern, Werpeloh
Spelle:	Lünne, Schapen, Spelle
Werlte:	Lahn, Lorup, Rastdorf, Vrees, Werlte

3.1.4 Zentrale Orte

Die Zentrenstruktur im Landkreis Emsland umfasst die folgende Einteilung:

Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktionen
Stadt Lingen

Mittelzentren
Die Städte Meppen, Papenburg

Grundzentrum mit mittenzentraler Teilfunktion „Logistik und Hafen“
Stadt Haren (Ems), Dörpen in der Samtgemeinde Dörpen

Grundzentrum mit der gemeinsamen mittenzentraler Teilfunktion „Logistik und Hafen“
Spelle in der Samtgemeinde Spelle, Salzbergen

Grundzentrum mit mittenzentraler Teilfunktion „Klimaschutz- und Energieberatung“
Stadt Werlte in der Samtgemeinde Werlte

Grundzentren
Emsbüren, Freren, Geeste, Haselünne, Herzlake, Lathen, Lengerich, Esterwegen, Rhede (Ems), Salzbergen, Sögel, Twist

3.2 Bevölkerungsstruktur

3.2.1 Einwohnerzahl

Zum 31.12.2016 hat der Landkreis Emsland 321.391 Einwohner. Hiervon leben ca. 51 % in den Städten. Allein in den Mittelzentren Lingen, Meppen und Papenburg macht das 39 % der Gesamtbevölkerung aus. In den Samtgemeinden und ihren Mitgliedsgemeinden leben weitere 36 % der Bevölkerung. Die restlichen 13 % verteilen sich auf die fünf Einheitsgemeinden.

Gemeinde	Einwohner	Gemeinde	Einwohner	Gemeinde	Einwohner
Emsbüren	10.093	Dörpen, SG	16.385	Lengerich, SG	9.126
Geeste	11.299	Dersum	1.471	Bawinkel	2.381
Haren (Ems)	23.747	Dörpen	5.077	Gersten	1.246
Haselünne	12.728	Heede	2.472	Handrup	822
Lingen	53.905	Kluse	1.595	Langen	1.422
Meppen	34.935	Lehe	1.012	Lengerich	2.684
Papenburg	36.698	Neubörger	1.523	Wettrup	571
Rhede (Ems)	4.154	Neulehe	783		
Salzbergen	7.613	Walchum	1.506	Nordhümmling, SG	12.219
Twist	9.563	Wipplingen	946	Bockhorst	967
		Freren, SG	10.369	Breddenberg	815
		Anderverne	886	Esterwegen	5.373
		Beesten	1.589	Hilkenbrook	783
		Freren, Stadt	5.033	Surwold	4.281
		Messingen	1.067		
		Thuine	1.794	Sögel, SG	16.274
		Herzlake, SG	10.319	Börger	2.735
		Dohren	1.096	Groß Berßen	664
		Herzlake	4.357	Hüven	540
		Lähden	4.866	Klein Berßen	1.106
		Lathen, SG	11.499	Sögel	7.553
		Fresenburg	941	Spahnharrenstätte	1.541
		Lathen	6.363	Stavern	1.051
		Niederlangen	1.210	Werpeloh	1.084
		Oberlangen	963		
		Renkenberge	717	Spelle, SG	13.414
		Sustrum	1.305	Lünne	1.887
				Schapen	2.355
				Spelle	9.172
				Werlte, SG	17.051
				Lahn	895
				Lorup	3.201
				Rastdorf	1.053
				Vrees	1.739
				Werlte, Stadt	10.163

Emsland 321.391

Abbildung 2: Einwohnerzahlen (31.12.2016)¹²

¹² Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G

Seit Bildung des heutigen Landkreises Emsland im Jahre 1977 steigt die Gesamt- einwohnerzahl kontinuierlich an. In den Jahren 2009, 2010 und 2011 war ein kurz- zeitiger und geringer Rückgang der Bevölkerungszahlen festzustellen. Der Auf- wärtstrend ist seitdem allerdings ungebrochen. Entsprechend der Prognosen wird sich diese Entwicklung auch vorerst weiterhin fortsetzen.

Bei Betrachtung des Zeitraums von 2004 bis 2015 ist die prozentual höchste Stei- gung für 2015 zu erkennen. Auch wenn seitdem die Bevölkerung steigt, nimmt die prozentuelle Steigerung ab und wird voraussichtlich langfristig zu einer Sätti- gung führen.

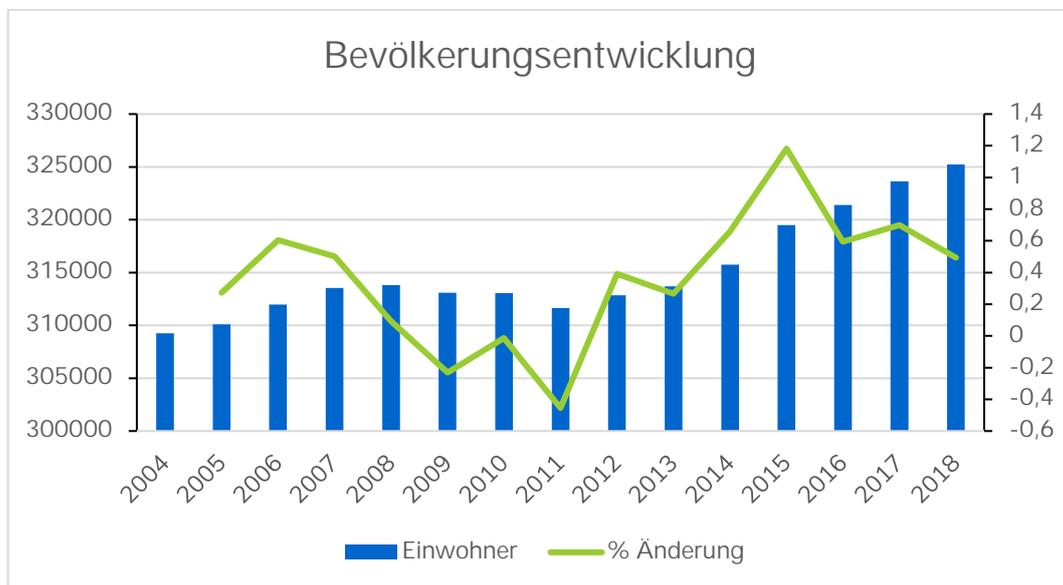


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung¹³

Die Tabelle „Bevölkerung im Emsland verteilt nach Altersgruppen und Geschlecht“ im Anlagenverzeichnis gibt einen Überblick über die Verteilung der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht im Landkreis Emsland. Das Durchschnittsalter der Be- völkerung liegt demnach bei 42,6 Jahren (männlich: 41,5 Jahre; weiblich: 43,8 Jahre).^{14, 15}

Hieraus ergeben sich ein Jugendquotient (bis 20 Jahre je 100 Pers der AG 20-65) von 34,53 % und ein Altenquotient (ab 65-Jährige je 100 Pers. der AG 20-65) von 30,41 %.

Bei Betrachtung der Altersgruppe 6 – 18 Jahre im Gesamtkontext, ist hier eine räumlich differenzierte Bevölkerungsstruktur festzustellen, die von 18,4 % in

¹³ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle Z100001G

¹⁴ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100002G

¹⁵ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100003G

Rhede (Ems) bis 11,9 % in Salzbergen reicht. Im Bereich 65+ erstreckt sich dieser von 20,7 % in Lathen und Haselünne bis 14,6 % in Werlte.

Hier wird die stark ungleiche Verteilung in der Altersstruktur deutlich. Dies ist auch den Karten

Bevölkerungsstand 6-18 und 65+ im Anlagenband zu entnehmen.

3.2.2 Bevölkerungsdichte

Bei einer Bevölkerungsanzahl von 321.391 Einwohnern und einer Größe von 2883,67 km² ergibt sich für den Landkreis Emsland eine Bevölkerungsdichte von 111,5 Ew./km². Damit gehört der Landkreis im Landesdurchschnitt zu den am dünnsten besiedelten. Im Vergleich mit den benachbarten Landkreisen steht der Landkreis Emsland diesbezüglich an letzter Stelle.

	Ew. (31.12.2016)	qkm	Ew./qkm
LK Steinfurt (NRW)	444.409	1.795,76	247,5
LK Osnabrück	354.807	2.121,81	167,2
Niedersachsen	7.945.685	47.709,83	166,5
LK Leer	168.253	1.085,69	155,0
LK Grafschaft Bentheim	135.770	981,81	138,3
LK Cloppenburg	165.930	1.420,42	116,8
LK Emsland	321.391	2.883,67	111,5

Tabelle 1: Einwohnerdichte im LK Emsland und der Nachbarkreise¹⁶

Innerhalb des Landkreises Emsland ist die Einwohnerdichte sehr divergent. Die Spanne der Einwohnerdichte reicht von 309,8 Ew./km² in Stadt Papenburg bis zu 56,9 Ew./km² in der Samtgemeinde Sögel. Auffällig dabei ist, dass Sögel gleichzeitig mit 286,07 km² die flächenmäßig größte Samtgemeinde ist. Die Gemeinde Sögel hat jedoch eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte mit 136,7 Ew./km².

Zu beobachten ist, dass es mehrere Orte gibt, die eine sehr geringe Einwohnerdichte von 41,9 (Messingen in der SG Freren) bis 20,6 (Stavern in der SG Sögel) aufweisen (Karte der mit der Darstellung der zehn Gemeinden mit der geringsten Einwohnerdichte im Anhang).

Neben den Städten Papenburg und Lingen, mit einer hohen Bevölkerungsdichte, befindet sich auch die Gemeinde Spelle mit einer Einwohnerdichte von 268 Ew./km² an der Spitze der Gemeinden mit der höchsten Dichte.

¹⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G

Diese insgesamt geringe Bevölkerungsdichte macht eine regelmäßige Überprüfung des Kosten-/Nutzenverhältnisses zur Wahrung des ÖPNV erforderlich. Hierbei sollte untersucht werden, wie sich eine wirtschaftlich vertretbare und betriebliche bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Nutzung bei einer eher geringen ÖPNV-Nachfrage realisieren lässt, um den gesetzlichen Auftrag einer flächendeckenden ÖPNV-Erschließung zu erfüllen.

	Ew. (31.12.2016)	qkm	Ew./qkm
Emsbüren	10.093	139,56	72,3
Geeste	11.299	133,11	84,9
Haren (Ems)	23.747	208,79	113,7
Haselünne	12.728	159,43	79,8
Lingen	53.905	176,19	305,9
Meppen	34.935	188,40	185,5
Papenburg	36.698	118,44	309,8
Rhede (Ems)	4.154	74,98	55,4
Salzbergen	7.613	53,38	142,6
Twist	9.563	105,67	90,5
Dörpen, SG	16.385	209,13	78,3
Freren, SG	10.369	132,22	78,4
Herzlake, SG	10.319	155,31	66,4
Lathen, SG	11.499	165,81	69,4
Lengerich, SG	9.126	142,85	63,9
Nordhümmling, SG	12.219	142,90	85,5
Sögel, SG	16.274	286,07	56,9
Spelle, SG	13.414	91,15	147,2
Werlte, SG	17.051	200,28	85,1

Tabelle 2: Differenzierte Einwohnerdichte im Landkreis Emsland¹⁷

3.2.3 Motorisierungsgrad

Parallel zur Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre stieg auch der Motorisierungsgrad. Dabei ist auffällig, dass sich der Fahrzeugbestand überproportional zum Bevölkerungsstand entwickelt hat.

Sowohl die Daten der Kfz-Zulassungsstelle Emsland als auch die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes enthalten rechnerische Differenzen. Die hier festgehaltenen

¹⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G

Daten orientieren sich an den Fahrzeugregistrierungen des Kraftfahrt-Bundesamts (Stand 1.1.2018) ergänzt mit den Daten des Landkreises.

In den Jahren 2014 bis 2018 erhöhte sich der Fahrzeugbestand von 222.490 auf 242.886 Kfz, was einem Wachstum von 9,17 % entspricht. Im Bereich der Pkws erhöhte sich der Bestand von 176.951 auf 191.504 Kfz, was einem Wachstum von 8,22 % entspricht. Die Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum lediglich um 3,45 % gewachsen.

Jahr	Krafträder	PKW	LKW	Zugmaschinen	sonstige Kfz einschl. KOM	gesamt
2014	15.413	176.951	13.039	15.290	1.797	222.490
2015	15.681	180.139	13.455	15.645	1.822	226.742
2016	15.877	184.161	13.969	15.990	1.866	231.863
2017	16.030	187.493	16.366	14.773	2.778	237.440
2018	16.180	191.504	17.376	14.954	2.872	242.886

Tabelle 3: Entwicklung der Motorisierung im Landkreis Emsland¹⁸

Der Landkreis Emsland hat eine Pkw-Dichte von 59,3 %. Innerhalb der einzelnen Kommunen liegen die Werte zwischen 56,14 % und 63,59 %. Im Vergleich hat das Bundesland Niedersachsen einen Motorisierungsgrad von 58,7 %. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 56,17 %.

Diesem Trend folgend, ist davon auszugehen, dass ein weiterer Anstieg des Motorisierungsgrades eintreten wird.

¹⁸ Straßenverkehr-Kfz-Zulassungsstelle Emsland sowie Kraftfahrt-Bundesamt: Tabelle FZ3.1

Gemeinde	Krafträder	PKW	LKW	Zug- maschinen	sonstige Kfz	gesamt	Einwohner	Kfz-Dichte	PKW je Einw.
SG Dörpen	861	10.229	867	1.360	165	13.482	16.621	81,11%	0,62
Emsbüren	611	6.255	402	666	59	7.993	10.205	78,32%	0,61
SG Freren	518	6.281	421	794	55	8.069	10.389	77,67%	0,6
Geeste	642	7.198	573	635	76	9.124	11.319	80,61%	0,64
Haren	1.186	14.161	1.183	1.334	105	17.969	23.768	75,60%	0,6
Haselünne	653	7.906	613	683	44	9.899	12.818	77,23%	0,62
SG Herzlake	474	6.105	558	826	131	8.094	10.436	77,56%	0,58
SG Lathen	543	6.690	531	770	58	8.592	11.667	73,64%	0,57
SG Lengerich	518	5.742	563	870	72	7.765	9.140	84,96%	0,63
Lingen	2.473	31.152	2.302	1.083	277	37.287	54.099	68,92%	0,58
Meppen	1.663	20.903	1.635	1.559	257	26.017	35.405	73,48%	0,59
SG Nordhümmling	653	7.545	526	659	72	9.455	12.244	77,22%	0,62
Papenburg	1.667	21.473	1.457	920	154	25.671	37.268	68,88%	0,58
Rhede	289	2.621	314	426	30	3.680	4.207	87,47%	0,62
Salzbergen	450	4.764	321	301	25	5.861	7.735	75,77%	0,62
SG Sögel	822	9.472	862	1.260	120	12.536	16.873	74,30%	0,56
SG Spelle	655	8.132	751	845	149	10.532	13.630	77,27%	0,6
Twist	618	6.015	367	589	34	7.623	9.540	79,91%	0,63
SG Werlte	852	9.797	1.124	1.124	124	13.061	17.145	76,18%	0,57
Emsland	16.148	192.441	15.370	16.704	2.007	242.710	324.509	74,79%	0,59

Tabelle 4: Motorisierung je Kommune im Landkreis (01.01.2018)¹⁹

Eine Korrelation zwischen hohem Motorisierungsgrad und geringer Einwohnerdichte lässt sich zumindest bedingt feststellen.

Setzt man generell die Medianwerte der Einwohnerdichte (84,71) und den Motorisierungsgrad (60,46 %) ins Verhältnis, fällt auf, dass mit Nordhümmling und Twist nur zwei (Samt-)Gemeinden existieren, bei denen sowohl die Einwohnerdichte, als auch der Motorisierungsgrad größer als der Median sind. In Nordhümmling liegt dies daran, dass Esterwegen zwar die höchste Einwohnerdichte und einen niedrigeren Motorisierungsgrad hat (56,7 %); die anderen Gemeinden mit geringerer Einwohnerdichte jedoch mit einem Motorisierungsgrad von bis zu 73,43 % deutlich über dem Durchschnitt liegen.

Salzbergen ist die einzige Gemeinde mit einer Einwohnerdichte über 100, die über dem medianen Wert von 60,46 % liegt.

Andersherum bestehen mit Herzlake, Lathen und Sögel drei Samtgemeinden mit niedriger Einwohnerdichte unterhalb des Medians des Motorisierungsgrades. In der Samtgemeinde Sögel ist vor allem der deutlich niedrigere Motorisierungsgrad in der Gemeinde Sögel mit der höchsten Einwohnerdichte (48,96 %) der Grund. Ähnliches lässt sich in der Gemeinde Lathen (53,28 %) feststellen. Herzlake fällt aus dieser Gleichmäßigkeit heraus, da in jeder Gemeinde ein ähnlich niedriger Motorisierungsgrad herrscht.

¹⁹ LSN-Online: Tabelle A100001G

Generell lässt sich feststellen, dass der Motorisierungsgrad im Allgemeinen steigt, je geringer die Einwohnerdichte der einzelnen Gemeinden und Ortsteile ist.

3.2.4 Modal Split

Zahlen in Bezug auf den Modal Split stehen für den Landkreis Emsland nicht zur Verfügung. Jedoch ist eine Herleitung aus den Daten der allgemeinen regionalstatistischen Raumtypen auf den Landkreis möglich.

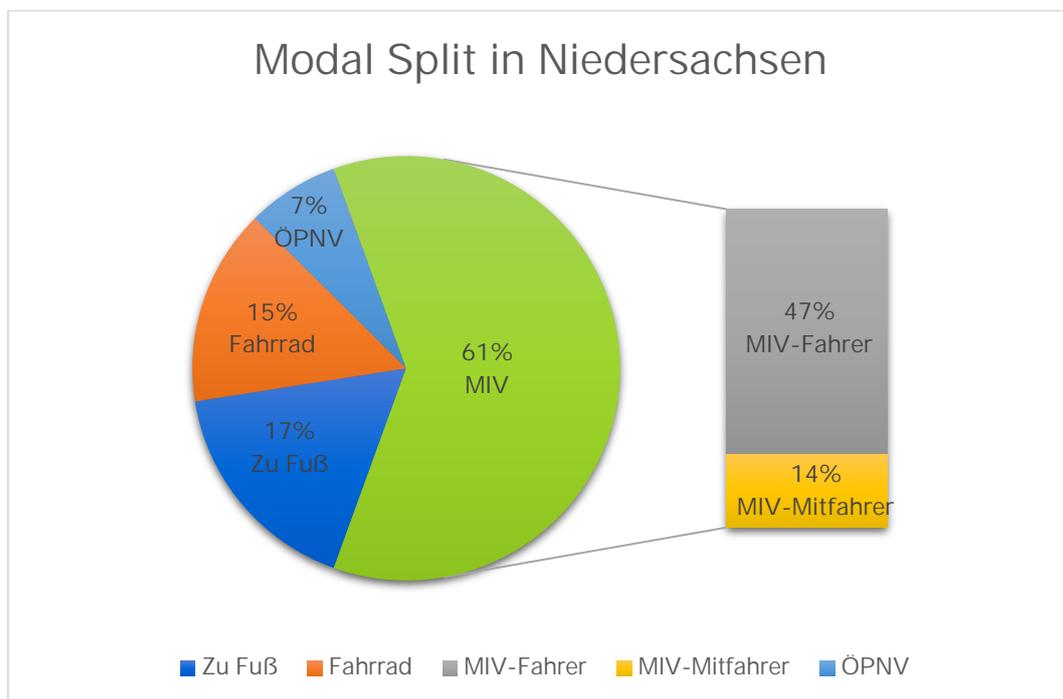


Abbildung 4: Modal Split in Niedersachsen²⁰

Der Landkreis Emsland lässt sich entsprechend der laufenden Raumbewertung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung in verschiedene Raumtypen des Typs „periphere ländliche Region“ einteilen. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans erfolgt die Zuordnung nur anhand der ÖPNV-relevanten Daten. Dazu wird das Gebiet des Landkreises Emsland in vier Bereiche untergliedert:

- Ländliche Region – zentrale Stadt: 5-6 % ÖPNV-Nutzung
- Ländliche Region – Mittelstädte: 4 % ÖPNV-Nutzung
- Ländliche Region – städtischer Raum: 3 % ÖPNV-Nutzung
- Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum: 2-3 % ÖPNV-Nutzung

²⁰ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

Auffällig ist, dass der Grad der ÖPNV-Nutzung unmittelbar von den Faktoren Struktur und Lage beeinflusst wird. Je ländlicher und abgelegener der Ort im Raum liegt, desto geringer ist die ÖPNV-Nutzung.

In diesem Fall fällt Lingen in die erste Kategorie (zentrale Stadt), während Papenburg, Meppen und Haren (Ems) in die Kategorie der Mittelstädte fallen. Die Stadt Haselünne wird als städtischer Raum erfasst. Das übrige Emsland ist der vierten Kategorie zugeordnet und wird als kleinstädtisch und/oder dörflich bezeichnet.^{21, 22}

Bei einer vom Niedersächsischem Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (NMELV) in Auftrag gegebenen Untersuchung im Jahr 2010/11 wurden die zuständigen Aufgabenträger im Bundesland Niedersachsen zum Thema ÖPNV befragt. Bei einer Rücklaufquote von 96 % antworteten unter anderem 30 Landkreise, sechs kreisfreie Städte, die Region Hannover sowie der ZVSN und der ZVBN als beauftragte Aufgabenträger für drei (ZVSN) bzw. vier Landkreise (ZVBN).

Hierbei wurde eine erweiterte Differenzierung in 9 Kreistypen von 2009 zurückgegriffen. Der Landkreis Emsland zählt dabei zu dem Kreistyp 8.

Gemeinde	Einwohnerdichte	Regionstyp	ÖPNV
LK Nienburg/Weser	86,5	Kreistyp 4	<10 %
LK Diepholz	105,5	Kreistyp 4	3 %
LK Northeim	107,7	Kreistyp 7	0-3 %
LK Wesermarsch	108,9	Kreistyp 7	3 %
LK Emsland	111,5	Kreistyp 8	X
LK Osterode a. H.	122,6	Kreistyp 7	0-3 %
LK Lüneburg	132,0	Kreistyp 8	7 %
LK Helmstedt	134,9	Kreistyp 7	11 %
LK Grafs. Bentheim	136,0	Kreistyp 8	4 %
LK Goslar	144,6	Kreistyp 6	10 %
LK Stade	154,5	Kreistyp 3	8 %
LK Ammerland	161,9	Kreistyp 6	3 %
LK Osterholz	170,3	Kreistyp 3	3 %
LK Göttingen	184,9	Kreistyp 6	0-3 %
LK Harburg	192,2	Kreistyp 3	9 %

Tabelle 5: Modal Split Daten in ausgewählten Landkreisen in Niedersachsen²³

²¹ BBSR: BBSR-Analyse Kompakt, Angebotsqualität und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr. 08/2018

²² BBSR: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). 2016

²³ Planungsbüro VIA eG: Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen; Ergebnisbericht. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung. 2012

	Regions- grundtyp	Siedlungsstruktur	Kriterien
Agglomerations- räume	Kreistyp 1	Kernstädte	Kreisfreie Städte über 100.00 Einwohner
	Kreistyp 2	Hochverdichtete Kreise	Kreise mit einer Dichte über 300 Einwohner/km ²
	Kreistyp 3	Verdichtete Kreise	Kreise mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
	Kreistyp 4	Ländliche Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Verstädterte Räume	Kreistyp 5	Kernstädte	Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner
	Kreistyp 6	Verdichtete Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
	Kreistyp 7	Ländliche Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Ländliche Räume	Kreistyp 8	Ländliche Kreise höhere Dichte	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 100 Einwohner/km ²
	Kreistyp 9	Ländliche Kreise geringere Dichte	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 100 Einwohner/km ²

Tabelle 6: Definition der Regionstypen^{24, 25}

Vergleicht man Landkreise mit einer ähnlichen Einwohnerdichte (105 – 122 Ew./km²), die auf die Kreistypen 7 und 8 entfallen, ist hier eine reale ÖPNV-Nutzung von 0-3 % vorhanden. Der benachbarte Landkreis Grafschaft Bentheim gab eine ÖPNV-Nutzung von 4 % an. Anhand der Vergleichsdaten, Statistiken sowie Erfahrungswerten ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Nutzung im Landkreis Emsland ebenfalls bei 3 bis 4 % liegt.

Selbstverständlich hat auch die Attraktivität des ÖPNV entscheidende Auswirkungen auf den Modal Split. So ist in Regionen mit einem gut ausgebauten Nahverkehrsangebot von einer stärkeren Nutzung auszugehen.

²⁴ Laufende Raumbbeobachtung des BBSR: Geometrische Grundlage. BKG Kreise. 31.12.2009

²⁵ Planungsbüro VIA eG: Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen; Ergebnisbericht. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung. 2012

3.3 Bildungseinrichtungen und Einrichtungen von Relevanz

Die Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Einrichtungen im Landkreis ist ein Kriterium bei der Betrachtung der ÖPNV-Qualität. Das Maß der Erschließung und Verbindung der einzelnen Standorte ist von Relevanz, um das Angebot nutzbar zu machen.

3.3.1 Schulen und Ausbildungsstandorte

Aufgrund der hohen Bedeutung der Schülerbeförderung im ÖPNV sind die Schulen und Schulstandorte für die Nahverkehrsplanung von besonderer Wichtigkeit.

Der Landkreis Emsland verfügt über insgesamt 160 allgemeinbildende Schulen, davon über 100 Grundschulen, mit annähernd 36.000 Schülern²⁶ sowie 13 Berufsschulen mit 14.000 Schülern.²⁷

Die hohe Anzahl der Grundschulstandorte ist großräumig verteilt – jede Gemeinde verfügt über mindestens eine Grundschule. Die anderen Schulen sind räumlich stärker konzentriert. Bis auf die Gemeinde Emsbüren verfügt jede Gemeinde über eine Oberschule, in den Samtgemeinden Spelle und Nordhümmling sogar mit einem gymnasialen Zweig. Dafür befinden sich in Emsbüren eine Haupt- und eine Realschule.

Gymnasien sind in Papenburg, Dörpen, Haren (Ems), Meppen, Lingen, Lengerich, Haselünne, Sögel und Werlte vorhanden.

Die Berufsbildenden Schulen sind weitgehend in den Mittelzentren beheimatet, jedoch zusätzlich auch in Freren und im Nordhümmling.

Die einzige Gesamtschule im Landkreis Emsland befindet sich in Lingen.²⁸

Im Anhang findet sich eine detailliertere Karte bzgl. der Verteilung der Schüler und Schulen im Landkreis Emsland.

Leichte Unterschiede innerhalb der Zahlen ergeben sich durch die verschiedenen Erfassungsmethoden und –zeiträume der zuständigen Institutionen.

²⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K3001111

²⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K3050112

²⁸ Landkreis Emsland, Fachbereich Bildung (Schuljahr 2017/2018)

Neben den Schulen sind im Landkreis insgesamt 149 Kindertagesstätten vorhanden. Diese sind, wie die Grundschulen, kleinflächig verteilt mit einer Konzentrierung in den Mittelzentren.

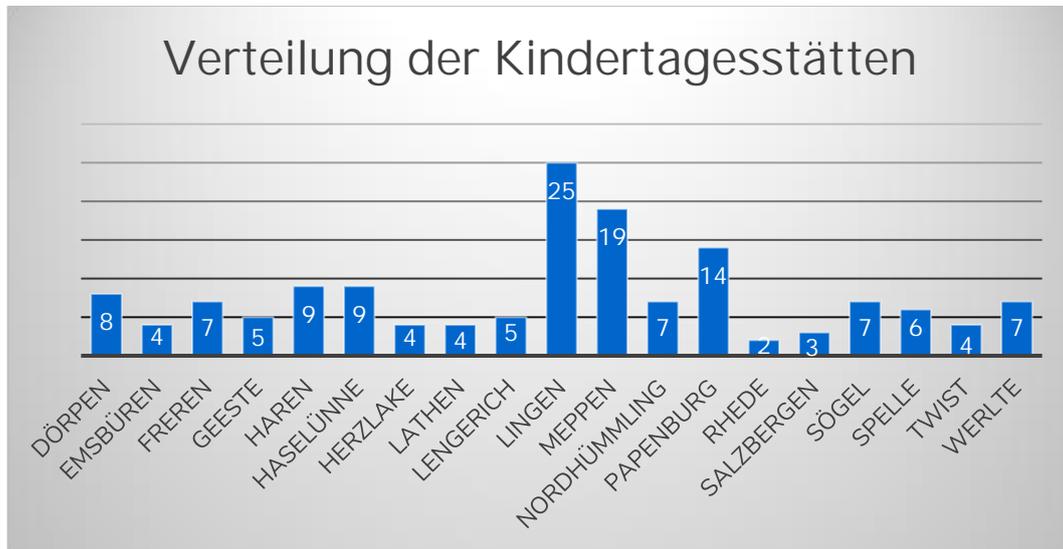


Abbildung 5: Verteilung der Kindertagesstätten im Emsland²⁹

3.3.2 Hochschulstandorte

Im Landkreis Emsland existiert mit dem Campus Lingen ein Hochschulstandort. Dieser gehört zur Hochschule Osnabrück und ist im alten Eisenbahnausbesserungswerk, in unmittelbarer Nähe zum Lingener Bahnhof (Kaiserstr. 10 b und c) ansässig.

Weitere Campus Standorte existieren in der Baccumer Straße, An der Kokenmühle und am Konrad-Adenauer-Ring.

Von den im Wintersemester 2016/2017 immatrikulierten 2.307 Studenten stammen 625 direkt aus dem Landkreis Emsland. Weitere 733 Studenten kommen aus anderen niedersächsischen Landkreisen, 932 aus anderen Bundesländern sowie 17 aus dem Ausland.

Die Studierendenzahlen innerhalb des Emslands sind von 2005/2006 zunächst bis 2014/2015 gestiegen und seitdem leicht zurückgegangen.³⁰

Der Campus verfügt darüber hinaus über 265 Mitarbeiter.

Der Hochschulstandort ist über Bahnhof und ZOB Lingen an den ÖPNV angebunden. Zusätzlich zum landesweiten SPNV können die Studenten innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd und des Stadtbusnetzes den ÖPNV mit ihrer CampusCard frei nutzen.

²⁹ Datenmaterial vom Landkreis Emsland, gestellt über die EEB, Stand 2018

³⁰ Kommunalen Bildungsdatenbank: Tabelle NI-F07.3i; F7.3: Herkunft der Studierenden im Kreisgebiet

3.3.3 Medizinische und Pflege-Einrichtungen

Neben der Bedeutung für Patienten und Besucher haben die medizinischen Einrichtungen eine große Relevanz für den Arbeitsmarkt. Die Krankenhäuser sind in der Regel große Arbeitgeber und verfügen über hohe Beschäftigtenzahlen.

Im Landkreis Emsland stehen der Bevölkerung sieben Krankenhäuser zur Verfügung. Die Bettenanzahl ist in der Zeit zwischen 2015 und 2018 von 1.594 auf 1.613 um 1,19 % gestiegen. Mit dem Ausbau der Kapazitäten stieg auch die Anzahl der Mitarbeiter.

Krankenhaus	Standort	Betten	Mitarbeiter	Patienten stationär	Patienten ambulant
Marien Hospital	Papenburg Aschendorf	275	850	12.000	55.000
Hümmeling Hospital	Sögel	140	360	8.300	40.000
Ludmillenstift	Meppen	420	1.300	20.000	80.000
Bonifatius Hospital	Lingen	401	1.500	22.000	60.000
Hedon-Klinik	Lingen	105	340	4.000	10.000
St.-Vinzenz-Hospital	Haselünne	150	340	4.000	10.000
Elisabeth-Krankenhaus	Thuine	122	360	4.500	8.500
Gesamt		1.613	5.050	74.800	263.500

Tabelle 7: Krankenhausstruktur im Emsland³¹

Alle Kliniken verfügen über eine Haltestelle innerhalb eines Radius von 300 Meter.

³¹ Datenmaterial vom Landkreis Emsland, gestellt über die EEB

Neben den Kliniken und Krankenhäusern kommen emslandweit über 181 Altenwohneinrichtungen, 10 Hospizdienste, 60 Altenpflegeeinrichtungen, 162 Seniorengruppen sowie diverse weitere Einrichtungen für pflegebedürftige Menschen hinzu.

Kommune	Altenwohneinrichtungen	Hospizdienste	Altenpflegeeinrichtungen	Seniorengruppen	Seniorenbüros
SG Dörpen	3	1	2	5	
EG Emsbüren	3		3	8	1
SG Freren	9	1	2	3	1
EG Geeste	5		1	5	1
Stadt Haren (Ems)	8	1	2	13	
Stadt Haselünne	9	1	3	12	
SG Herzlake	4	1	1	1	
SG Lathen	5	1	2	11	1
SG Lengerich	4		2	9	1
Stadt Lingen	29	1	9	22	1
Stadt Meppen	20	1	6	15	2
SG Nordhümmling	6		2	1	
Stadt Papenburg	34	1	12	8	1
Stadt Rhede (Ems)	4	1	1	11	
EG Salzbergen	4	1	1	4	1
SG Sögel	13	1	5	14	1
SG Spelle	8	1	4	11	
EG Twist	4	1	1	10	
SG Werlte	8		1	9	1
LK Emsland	180	14	60	172	12

Tabelle 8: Verteilung weiterer Pflegeeinrichtungen³²

Jede dieser Einrichtungen stellt auch ein Verkehrsziel dar. Potenzielle Nachfrage wird durch Mitarbeiter, Angehörige und teilweise Patienten ausgelöst. Die sich hieraus ergebenden Verkehrsbedürfnisse sind auch bei der zukünftigen Standortentwicklung zu berücksichtigen.

³² www.service-emsland.de - Angebote für Senioren

3.3.4 Behördenstandorte

Die öffentlichen Verwaltungseinrichtungen liegen konzentriert in den Grund- und Mittelzentren des Landkreises, was eine gute ÖPNV-Erschließung- und Bedienung durch ÖPNV-Verbindungen entlang der ÖPNV-Hauptachsen begünstigt. Beschäftigte und Besucher profitieren von dieser Lagegunst gleichermaßen.

3.3.5 Vorhandene weiterführende Verkehrsanlagen

3.3.5.1 Wasserstraßen und Häfen

Der Landkreis Emsland verfügt über mehrere Wasserstraßen und Häfen unter der Aufsicht des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Meppen.

Dazu gehören:

- Dortmund-Ems-Kanal (DEK) (von nördliche Schleuse Gleesen (Emsbüren) bis Papenburg)
- Küstenkana (KK): westlich Oldenburg bis Einmündung DEK
- Elisabethfehnkanal: verbindet den KK mit der Leda, nur Sportschifffahrt
- Hase: ca. 1 km Stadtstrecke Meppen bis Einmündung in die Ems
- Ems: von Hanekenfähr bis Meppen (nur Sportschifffahrt)
- Seitenkanal Gleesen-Papenburg: von Gleesen bis Papenburg (nicht fertig gestellt)

Der Dortmund-Ems-Kanal bildet hierbei mit der Ems eine Nord-Süd-Achse, wobei sich der DEK in Parallellage zwischen Ems und der Unterems befindet. Der DEK verbindet den Hafen Emden bzw. die Ems-Dollart-Region mit dem Hafen in Dortmund und durch den Rhein-Herne-Kanal mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen (größter Binnenhafen Europas). In Bergeshövede zweigt der DEK in den Mittelkanal ab.

Vom Hafen Emden führt der Ems-Jade-Kanal weiter nach Wilhelmshaven.

Von Osten nach Westen verläuft der Küstenkanal von Dörpen (Einmündung DEK) nach Oldenburg, bis er an die Hunte anschließt.

Schwerpunkte in den Bereichen Häfen und Logistik sind an folgenden Standorten vorhanden:

- Seehafen Papenburg
- GVZ Emsland in Dörpen
- Eurohafen Emsland
- Hafen Spelle-Venhaus
- Lingen
- Lathen
- Fresenburg

3.3.5.2 Flughäfen

Der Landkreis Emsland verfügt über keinen eigenen Flughafen.

Der nächstgelegene Verkehrsflughafen ist der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) im nordrhein-westfälischen Kreis Steinfurt. Bedingt durch seine Lage im Mittelpunkt des Dreieckes Rheine, Münster und Osnabrück in der direkten Nähe von Greven und seiner Anbindung über die A1 und A30 verfügt der Flughafen über eine gute Anbindung mit dem MIV. Der FMO ist aus dem Emsland mit dem Individualverkehr gut zu erreichen, verfügt allerdings über keine ÖPNV-Anbindung aus diesem Bereich. Von und zu den Bahnhöfen Münster, Osnabrück und Ibbenbüren bestehen regelmäßige ÖPNV-Verbindungen.

Im Bereich der Privat- und Sportfliegerei stehen drei Flugplätze zur Verfügung:

- Flugplatz Leer-Papenburg mit Standort im Leeraner Stadtteil Nüttermoor
- Flugplatz Nordhorn-Lingen mit dem Standort im Nordhorner Stadtteil Klausheide
- Flugplatz Dankern mit Standort in Haren

3.3.5.3 Güterverkehrszentren

Die Güterverkehrszentren sind zentrale Logistikmittelpunkte, in denen Güter für verschiedene Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen, verkehrsergänzenden Dienstleistungsbetriebe sowie Industrie- und Handelsbetriebe durch Umladen, Zusammen- und Bereitstellen sowie Zusammenführen vernetzt werden.

Damit sind Güterverkehrszentren ein wichtiges Zahnrad in der Abwicklung kombinierten Verkehrs und somit der Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Das GVZ Dörpen besteht seit 1996. Unter den sieben Güterverkehrszentren in Niedersachsen stellt es das leistungsstärkste dar. Bereits seit 1989 wurde die Anlage als Umschlagplatz für den kombinierten Verkehr genutzt.

Hier wird trimodal gearbeitet, indem Schiene, Straße und Wasserstraßen miteinander verbunden werden. Durch diese Kombination und Mehrfachnutzung können Ressourcen, Zeit und Kosten eingespart werden.

3.4 Wirtschaft

3.4.1 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte

Der Landkreis Emsland verfügt über eine vielfältige Wirtschaftsstruktur aus unterschiedlichsten Branchen. Die Arbeitsplatzstandorte sind dabei breit gestreut, wobei eine Konzentration in den Städten Lingen (ca. 27.000), Papenburg (ca. 21.000), Meppen (ca. 19.000) und Haren (Ems) (ca. 9.500) festzustellen ist.

Insgesamt verfügte der Landkreis im Juni 2017 über 132.429 sozialversicherte Beschäftigte (SVB). Wird die Zahl von 118.032 Beschäftigten aus dem Jahr 2013 als Bezugswert zugrunde gelegt, entspricht dies einer Steigerung von 12,2 % in vier Jahren.

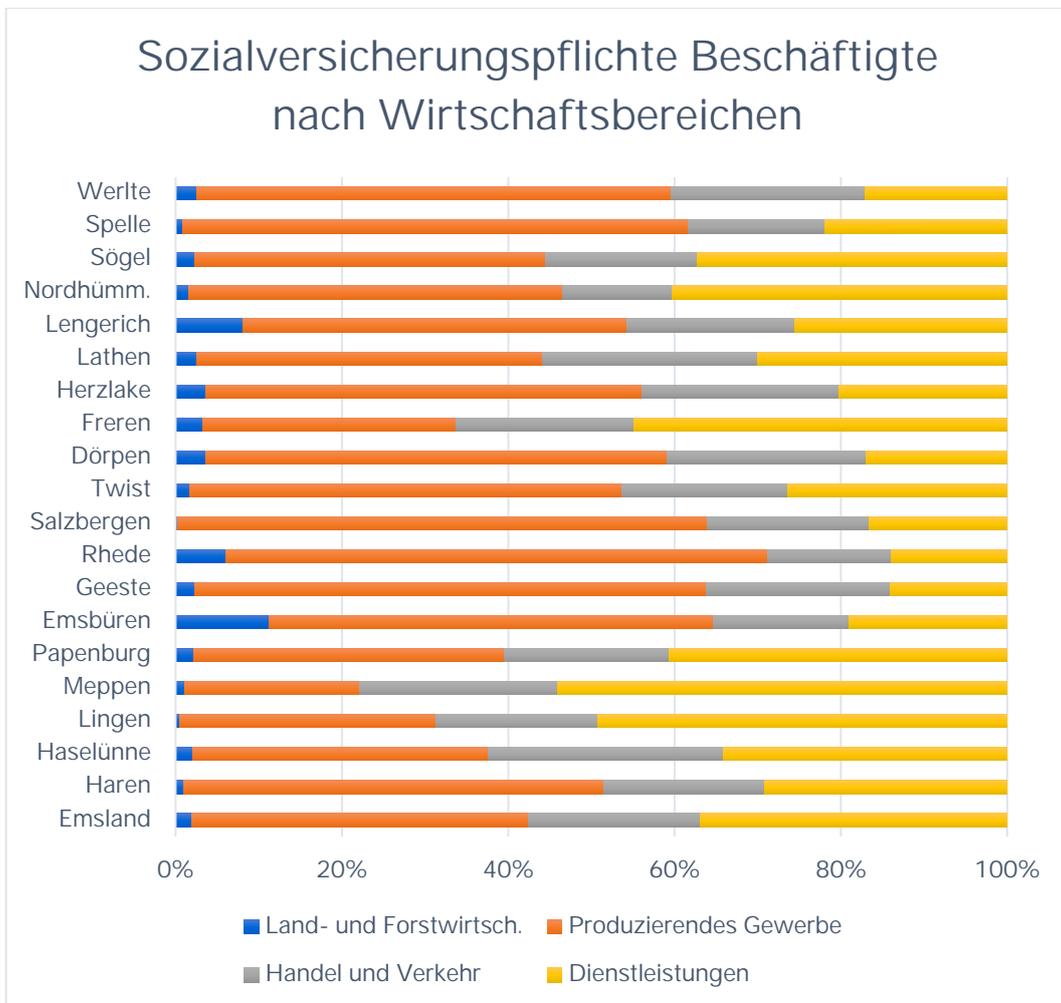


Abbildung 6: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsbe-
reich³³

³³ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K70I5101

Erkennbar ist, dass der überwiegende Teil der SVB mit einem Anteil von 40,47 % nach wie vor im produzierenden Gewerbe beschäftigt ist, gefolgt vom Dienstleistungsgewerbe mit 36,94 %. Da selbstständige Landwirte statistisch nicht als SVB geführt werden, umfasst der Bereich der Land- und Forstwirtschaft einen eher geringen Prozentsatz im überwiegend landwirtschaftlich geprägten Emsland.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung ist festzustellen, dass gerade die Städte mit grund- und mittelzentraler Funktion die prozentual geringsten SVB im Bereich des produzierenden Gewerbes haben, dafür über hohe Anteile im Bereich des Dienstleistungsgewerbes verfügen.

In den Einheitsgemeinden (EG) Rhede, Salzbergen und Geeste sowie der SG Spelle liegt der Bereich des produzierenden Gewerbes jeweils bei über 60 %. In den Städten Lingen, Meppen und Papenburg sowie der SG Freren und SG Nordhümmling liegt der Dienstleistungsanteil bei über 40 %.

Die EG Emsbüren und die SG Lengerich sind mit 11 % bzw. 8 % im Bereich der Land- und Forstwirtschaft hervorzuheben.

Beim Vergleich der Jahre 2013 zu 2017 ist festzustellen, dass ausschließlich der Anteil im produzierenden Gewerbe gesunken ist, während die Anteile in den anderen drei Bereichen leicht gestiegen sind. Dies geht mit dem generellen Anstieg einher, dass die Anzahl der SVB in allen Gemeinden gestiegen ist.

Prozentual hat hier die Gemeinde Geeste mit 30,69 % den höchsten Zuwachs an SVBs. Die Gemeinden Emsbüren, Lathen und Sögel liegen im Bereich zwischen 20 und 22 %.

In absoluten Zahlen haben die Mittelzentren Lingen, Meppen und Papenburg den höchsten Zuwachs mit jeweils über 2.000 neuen Beschäftigten.

3.4.2 Gewerbe- und Industriegebiete

Der Landkreis Emsland verfügt über eine weitflächig verteilte Anzahl von Gewerbe- und Industriegebieten. Bei diesen über 90 Gebieten ist eine Konzentration auf den weit nördlichen und weit südlichen Teil des Landkreises festzustellen. Die Anzahl und Lage der Gebiete sind auf der Karte „Anzahl der Gewerbe- und Industriegebiete“ im Anlagenverzeichnis festgehalten.

3.4.3 Bedeutende Beschäftigungsstandorte

Der Landkreis Emsland verfügt mit über 600 Unternehmen über eine hohe Anzahl an Arbeitgebern in den verschiedenen Wirtschaftszweigen. Die Wirtschaftsstruktur zeichnet sich durch einen Mix von mittelständischen Betrieben und großen Industrieunternehmen aus den Bereichen der Holz- und Kunststoffverarbeitung, der

Metall-, Maschinen-, Fahrzeug- und Schiffbaubranche sowie der Energiewirtschaft aus.

Als bedeutendste Arbeitgeber mit 2.000 bis 4.000 Mitarbeitern sind hierbei die Bernhard Krone Gruppe in Spelle und Werlte, die Meyer Werft in Papenburg, die St. Bonifatius Hospitalgesellschaft in Lingen, welche die Krankenhäuser in Lingen, Leer, Sögel und Papenburg-Aschendorf betreibt, sowie die Sprehe Geflügel- und Tiefkühlfeinkost Handels GmbH & Co. KG in Lorup hervorzuheben.

Zu den Unternehmen, die über 1.000 Mitarbeiter beschäftigen, gehören die Firmengruppe Rothkötter (Sitz in Meppen), UPM Nordlandpapier in Dörpen oder Rosen Group in Lingen. Dazu kommen noch mehrere Arbeitgeber, die mehr als 500 Beschäftigte haben.

Eine weitere Arbeitsplatzkonzentration ist im geplanten Industriepark A31 vom Gründerzentrum Emstal zu erwarten. Hier wird in Niederlangen, Lathen, entlang der A31 und der Sustrumer Straße ein ca. 40 ha voll erschlossenes Gewerbe- und Industriegebiet gebaut.

Dem Anlagenband ist eine Standortkarte der größeren Arbeitgeber im Landkreis Emsland zu entnehmen.

Hieraus ergibt sich der folgende Handlungsbedarf für den NVP:

- Ausreichende Verkehrsbedienung für Berufspendler innerhalb des Landkreises Emsland entlang der ÖPNV-Hauptachsen und weiterer relevanter Pendlerstrecken.
- Berücksichtigung der überregionalen Pendler.

Die Arbeitslosenquote im Landkreis Emsland lag im Dezember 2017 mit 2,6 % deutlich unter dem Landesdurchschnitt des Landes Niedersachsen (5,5 %) und der Bundesrepublik (5,3 %).^{34, 35, 36}

3.5 Freizeit und Tourismus

Der Tourismus stellt für den Landkreis Emsland einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Die Städte und Gemeinden im Landkreis bieten zahlreiche Freizeiteinrichtungen sowohl für Einheimische als auch für Touristen an. Für den ÖPNV sind touristische Standorte in erster Linie aus publikumswirksamer Sicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte). Naherholung und Tourismus sind im Nahverkehrsraum stark auf kulturhistorische und naturräumliche Ziele konzentriert. Die relevanten Ziele werden in

³⁴ IHK-Wirtschaftsatlas: Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

³⁵ Broschüre: IHK 2/2018: Die größten Arbeitgeber im IHK-Bezirk

³⁶ REGIS-Netzwerk der Wirtschaftsförderungs-einrichtungen im Nordwesten; regiononline.de

der Gesamtheit eher von Tagesausflüglern bzw. Kurzurlaubern sowie Einheimischen aufgesucht.

Im Jahr 2017 konnte der Landkreis ca. 677.000 Gästeankünfte mit über 2 Mio. Übernachtungen verzeichnen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3,2 Tagen.³⁷

Konkrete Besucherzahlen der jeweiligen Attraktionen liegen nicht vor.

Die große Anzahl von Naturparks sowie von Rad-, Wander- und Wasserwegen unterstreichen die Bedeutung des naturnahen Erlebnistourismus im Landkreis Emsland. Überregionale Radwanderwege wie der Ems-Radweg oder die Rad-Route Dortmund-Ems-Kanal ergänzen die Radtagestouren im Emsland. Bedingt durch das Besucherverhalten sind jedoch die Naturparks und (Natur-)Baudenkmäler für den ÖPNV eher von geringem Interesse.

Gemeinde	Anzahl Betriebe	Schlafplätze	Gästeankünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer	Ø Auslastung
Emsland	213	16.195	677.086	2.171.486	3,2	37,90%
Emsbüren	11	411	12.129	36.315	3	24,30%
Geeste	6	472	7.245	18.708	2,6	11,40%
Haren (Ems)	18	3.980	201.910	886.579	4,4	66,60%
Haselünne	13	1.573	50.224	173.056	3,4	30,40%
Lingen	32	1.911	101.814	271.366	2,7	39,10%
Meppen	22	931	54.570	131.841	2,4	38,90%
Papenburg	26	2.116	119.367	293.904	2,5	38,50%
Rhede (Ems)	5	335	6.622	19.971	3	17,40%
Salzbergen	6	312	17.117	41.813	2,4	37,00%
Twist	8	290	7.368	22.701	3,1	22,20%
Dörpen	15	495	14.930	38.207	2,6	21,30%
Freren	7	260	7.738	28.432	3,7	30,20%
Herzlake	7	236	11.705	24.257	2,1	28,20%
Lathen	14	1.101	17.630	57.727	3,3	15,00%
Nordhümm.	3	475	5.739	17.508	3,1	10,10%
Sögel	7	512	21.266	55.724	2,6	29,80%
Spelle	8	495	9.855	30.704	3,1	17,00%
Werlte	5	290	9.857	22.673	2,3	21,40%

Tabelle 9: Tourismusverteilung in den Gemeinden 2017³⁸

³⁷ Hierbei ist zu beachten, dass das Landesamt für Statistik Niedersachsen nur Daten für geöffnete Betriebe mit mindestens 10 Betten bzw. geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen bereitstellt. Die Statistik der Tagesausflugsgäste wird ebenfalls nicht bereitgestellt.

³⁸ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle LSN K7360151

3.5.1 Events, Messen, Tagungen

An mehreren Standorten innerhalb des Landkreises sind größere und kleinere Tagungseinrichtungen, Messe- und Veranstaltungshallen vorhanden. Die Veranstaltungsorte konzentrieren sich weitgehend auf die größeren Städte Papenburg, Meppen und Lingen, sind jedoch auch in einigen Gemeinden zu finden. Konkrete Teilnehmerzahlen liegen nicht vor, jedoch ist bei der potentiellen Anzahl der Besucher mit einer teilweise höheren Mitarbeiterzahl auszugehen.

3.5.2 Einzelhandelsstandorte

Neben den Innenstädten mit Geschäftsbesatz verfügt der Landkreis Emsland flächendeckend über kleinere und größere Einkaufseinrichtungen auch außerhalb der Zentren.

Der relevante Einzelhandel in Innenstadtlage umfasst in den Städten des Landkreises Emsland folgende Bereiche:

- Lingen
 - Bereich Bahnhof bis Innenstadt
 - Möglichkeiten: Lookentor, MediaMarkt, Einkaufspassage, Marktplatz
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Lingen ZOB, Lingen Konrad-Adenauer-Ring*

- Meppen
 - Bereich Bahnhof
 - Möglichkeiten: Meppener Einkaufspassage
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Meppen Bahnhof, Meppen Herzog-Arenberg-Straße*

 - Innenstadtbereich
 - Klassische Innenstadtmöglichkeiten: Bekleidung, Schuhe etc.
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Meppen Windthorstplatz, Meppen Domhof, Meppen Busbahnhof*

 - In den Höften, entlang der Lingener Straße / Industriestraße
 - Auto, Elektronik, Garten, Babyfachmarkt, Baumarkt
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Meppen Borsigstraße, Meppen Otto-Hahn-Straße, Meppen Marktkauf*

- Papenburg
 - Einkaufsbereich in Ortsteil Untenende, Am Stadtpark, zentral bis Bahnhof
 - Möglichkeiten: Ems-Center, Dever-Park, MediaMarkt, Kino, Drogeriegeschäfte etc.
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Papenburg Ems-Center, Papenburg Ems Center/Mariengymnasium, Papenburg Alte Werft/Zeitspeicher, Papenburg Bahnhof*

- Bereich Untenende, Zur Seeschleuse - Lüdenweg
 - Möglichkeiten: Möbel- und Metallgeschäfte
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Papenburg Friestrasstraße/Unterführung B 70, Völlenerfehn Hauptstraße/Süderstraße*
 - Haltestellen liegen eher ungünstig

Großflächiger Einzelhandel außerhalb der Innenstädte ist in den Mittelzentren vorzufinden. Zu diesen Einkaufs- und Fachmarktstandorten gehören in Papenburg der Dever-Park und das Ems-Center, in Meppen die Meppener Einkaufspassage (MEP) und in Lingen das Lookentor.

3.5.3 Kulturelle Einrichtungen

Der Landkreis Emsland verfügt über eine vielfältige Anzahl kultureller Einrichtungen; so gibt es über 2.000 Baudenkmäler. Komplettiert wird dies durch Theater, Freilichtbühnen, Büchereien, Museen, Kirchen und andere Einrichtungen wie Heimathäusern.

Eine detaillierte Tabelle der Verteilung der Kultureinrichtungen im Landkreis Emsland ist dem Anlagenband zu entnehmen.

3.5.4 Sporteinrichtungen

In allen Gemeinden des Landkreises sind zahlreiche Sporteinrichtungen vorhanden.

2018 umfasste der KreisSportBund Emsland e.V. 344 Vereine mit 113.919 Mitgliedern.³⁹

Kommune	Sportplatz- anlagen	Sporthallen	Reitsport- anlagen	Tennis- anlagen	Hallen- u. Freibäder	Schießsport- anlagen	sonstiges
SG Dörpen	12	10	6	9	1	8	8
EG Emsbüren	4	3	2	6	1	1	
SG Freren	6	7	5	5	3	7	8
EG Geeste	5	5	2	4	1	8	3
Stadt Haren (Ems)	10	9	5	5	3	11	9
Stadt Haselünne	8	5	1		2	9	1
SG Herzlake	11	5	6	4	2	6	1
SG Lathen	11	4	6	4	1	13	3
SG Lengerich	8	6	4	5	2	5	9
Stadt Lingen	15	30	4	16	2	6	29
Stadt Meppen	16	15	11	9	3	16	7
SG Nordhümmling	9	8	1	5	1	6	6
Stadt Papenburg	10	19	2	5	2	8	20
Stadt Rhede (Ems)	4	2	2	1		3	2
EG Salzbergen	1	4	2	1	1	1	3
SG Sögel	13	6	10	4	4	9	6
SG Spelle	4	5	2	4	1	5	7
EG Twist	8	5	1	1	1	10	
SG Werlte	12	7	2	5	2	11	
LK Emsland	167	150	74	93	33	143	122

Tabelle 10: Verteilung der Sporteinrichtungen im Emsland⁴⁰

³⁹ Landessportbund Niedersachsen - LSB-Statistik 2018

⁴⁰ www.service-emsland.de, Stand 2018

3.5.5 Weitere Freizeiteinrichtungen

Eine der bedeutendsten Freizeitattraktionen stellt der Freizeitpark Schloss Dankern in Haren (Ems) dar. Neben den Attraktionen für Tagesbesucher bietet der Park über 770 Ferienhäuser, überwiegend für Familien an. In der Saison 2017 zog der Park 95.000 Tagestouristen und circa 170.000 Übernachtungsgäste an, was einer Auslastung von knapp 97 % der Ferienhäuser und über 780.000 Übernachtungen ergibt. Diese Situation erklärt die für Haren (Ems) überdurchschnittliche Auslastungsquote der Herbergsbetriebe, auch wenn der Park nur saisonal geöffnet ist.^{41, 42}

Die Größe und die Struktur des Parks bieten die vielfältigen Funktionen an einem Ort an. Aus Sicht des ÖPNV bietet die räumliche Konzentration in diesem Bereich eine gute Voraussetzung für eine Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr.

3.6 Verkehrsinfrastruktur

3.6.1 Straßennetz

Der Landkreis Emsland wird durch ein engmaschiges Netz aus Bundes- und Landesstraßen erschlossen.

Bundesautobahnen

- A 30 Bad Oeynhausen – Niederlande
Die Bundesautobahn A30 schließt am Grenzübergang Bad Bentheim an die niederländische A1 an und führt im weiteren Verlauf über Rheine, Osnabrück und Bünde bis zum Autobahnkreuz Bad Oeynhausen. Das Emsland wird lediglich am südlichsten Zipfel in Salzbergen und Holsterfeld mit der Abfahrt „Rheine-Nord“ tangiert.
- A 31 Emden – Bottrop
Die Bundesautobahn A31 beginnt an der Auffahrt Emden-West und führt im weiteren Verlauf über Leer, Meppen, Schüttorf und Dorsten zum Dreieck Bottrop und schließt dort in die A2 an. Dabei wird das Emsland in Nord-Süd-Richtung mit mehr als zehn Anschlussstellen erschlossen.

⁴¹ www.schloss-dankern.de

⁴² Osnabrücker Zeitung: Rekordsaison im Ferienzentrum Schloss Dankern. 14.11.2017

Bundesstraßen

Die relevanten Bundesstraßen im Landkreis Emsland sind:

- B 70 Leer/Neermoor – Wesel
- B 213 Nordhorn – Delmenhorst
- B 214 Lingen – Braunschweig
- B 401 Dörpen – Oldenburg
- B 402 Niederlande – Fürstenau
- B 408 Haren (Ems) – Niederlande

Darüber hinaus stehen Landesstraßen auf einer Länge von 472 km und Kreisstraßen auf einer Länge von 854 km zur Verfügung.

3.6.2 Radwegnetz

Das Radwegnetz im Landkreis Emsland umfasst eine Gesamtlänge von rund 3.500 km. Das landkreisweite Netz stellt eine ausgebaute und komplett beschilderte Infrastruktur dar. Bei 1.400 km der Wege handelt es sich um Radwanderwege.

3.6.3 Schienennetz

Die Hauptachse des Schienennetzes im Landkreis mit regelmäßigem Personenverkehr ist die Nord-Süd-Strecke Norddeich – Leer – Meppen – Lingen – Rheine – Münster. Die zweite SPNV-Strecke verläuft zwischen Hengelo und Bielefeld. Einziger Halt im Emsland ist Salzbergen.

Darüber hinaus wird das Schienennetz im Emsland von der Emsländischen Eisenbahn GmbH für Güterverkehr genutzt. Die EEB ist 1993 aus den Eigenbetrieben „Hümminger Kreisbahn“ und „Meppen-Haselünner-Eisenbahn“ hervorgegangen.

Die EEB betreibt im Emsland zwei weitere Strecken für den Güterverkehr:

- Meppen – Haselünne – Herzlake – Löningen – Essen (Oldb.)
- Lathen – Sögel – Werlte

Bis 1970 gab es auf diesen Strecken ebenfalls noch ein SPNV-Angebot.

Die Strecke Meppen – Essen (Oldb.) wird zudem von der Museumseisenbahn „Eisenbahnfreunde Hasetal e. V.“ für touristische Verkehre genutzt. Selbiges trifft auf die Strecke Lathen – Werlte mit der Museumseisenbahn „Hümminger Kreisbahn e. V.“ zu.

Des Weiteren betreibt die Regionalverkehr Münsterland GmbH Güterverkehr auf der Eisenbahnstrecke Rheine – Spelle mit Verlängerung zum Hafen Spelle-Venhaus.

3.7 Verkehrsnachfrage

Die unterschiedlichen Formen der Verkehrsnachfrage können anhand der Hauptwegezwecke in verschiedene Nutzergruppen eingeteilt werden. Hierbei ergeben sich (je nach Detaillierungsgrad der Differenzierung) verschiedene Ausprägungen. Vereinfacht lassen sich diese in die Bereiche Arbeit, Dienstlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigungen, Freizeit und Begleitfahren unterteilen.

Obgleich im niedersachsenweiten Durchschnitt nur noch jeder sechste bis siebte Weg ein Arbeitsweg ist, wird dem Berufsverkehr noch immer die Funktion einer Leitgröße des Verkehrsgeschehens eingeräumt. Diese Werte sind in einem ländlichen Raum wie im Landkreis Emsland marginal höher: jeder fünfte bis sechste Weg.⁴³

Bedingt durch die zeitliche Verteilung am Tag zur Hauptlastzeit erzeugt der Berufsverkehr tatsächlich zusammen mit dem Ausbildungsverkehr die Verkehrsspitzen, die in vielen Fällen maßgeblich für die Bemessung des Verkehrsangebots sind.

Der Berufsverkehr wird weitgehend von der Altersgruppe 25-65 bestimmt. Innerhalb dieser Altersgruppe herrscht ein hoher Prozentsatz an Führerscheinbesitzern. Die Gruppe der 26-35jährigen weist eine Besitzquote von 95,4 % auf, für die gesamte Altersgruppe nähert sich die Quote an 90 % an.⁴⁴ Hierzu kommen der steigende Motorisierungsgrad und der Trend zum Single-Haushalt, bei dem nur eine Person über das Fahrzeug verfügt. Bedingt durch den hohen Prozentsatz im MIV (in Niedersachsen 61 %) folgt, dass die meisten Personen eher den privaten Wagen nehmen. Falls das ÖPNV-System nicht ihren Bedürfnissen entspricht, ist die Bereitschaft gering, Komfort- und Qualitätseinschränkungen in Kauf zu nehmen.

3.7.1 Berufsverkehr

Der Berufsverkehr wird heute zu einem sehr hohen Prozentsatz mit dem MIV erbracht. Der ÖPNV hat nur eine geringe Bedeutung. Diese Verhältnismäßigkeit bietet ein großes Verlagerungspotenzial zu Gunsten des ÖPNV. Deshalb ist eine genaue Betrachtung der Verkehrsströme sinnvoll. Insbesondere das Pendleraufkommen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten hat eine starke Bedeutung

⁴³ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴⁴ Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Bericht 2016/2017

für die Beurteilung der Verkehrsnachfrage. Zudem ist in diesem Bereich eine gute und aktuelle Datenverfügbarkeit gewährleistet.

Die Bundesagentur für Arbeit führt eine jährliche Pendlerstatistik auf Ebene der politischen Gemeinden. Diese Statistiken geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Hierbei werden lediglich sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen erfasst. Die detaillierte Pendlerhäufigkeit oder Fahrtdauer werden nicht erfasst.⁴⁵

Im Emsland besteht ein Überschuss von mehr als 5.000 Einpendlern. 31.500 Einpendlern stehen 26.000 Auspendler gegenüber. Davon entfallen knapp 19.000 Ein- und 14.000 Auspendler auf die statistische Region Weser-Ems. Dieses Verhältnis ist vor allem mit dem hohen Pendleraufkommen aus dem Landkreis Leer zu erklären: Aus dem Landkreis Leer stehen 7.200 Einpendler 2.200 Auspendlern gegenüber. 5.500 Personen davon fahren nach Papenburg, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Pendler zu einem großen Teil bei der Meyer Werft sowie den direkten und mittelbaren Zulieferern beschäftigt sind. Die Meyer Werft Papenburg beschäftigt derzeit ca. 3.300 Mitarbeiter.

Vor diesem Hintergrund hat das Mittelzentrum Papenburg eine deutlich positive Pendlerbilanz. Bei Betrachtung der Stadt Papenburg stehen 4.600 Auspendler knapp über 10.000 Einpendlern aus der statistischen Region Weser-Ems gegenüber. Davon entfallen 2.400 Auspendler und 4.000 Einpendler auf den Bereich der Binnenpendler innerhalb des Emslandes.

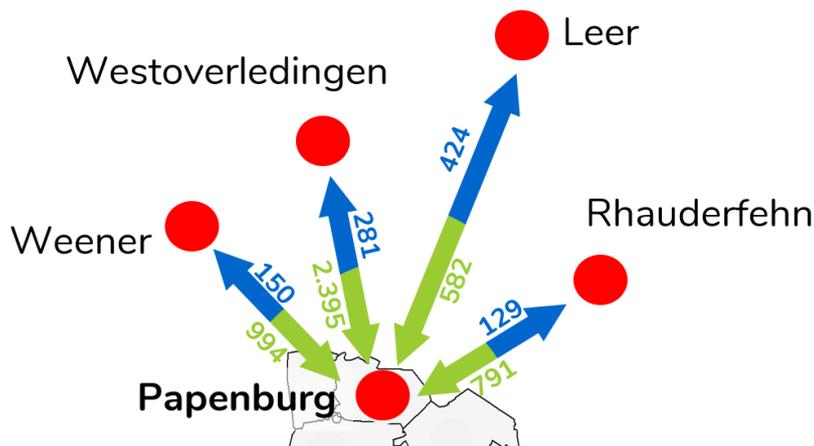


Abbildung 7: Landkreisübergreifende Pendler von und nach Papenburg

⁴⁵ Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene in Niedersachsen. Stichtag: 30.06.2016, Datenstand: Dezember 2017

Im Mittelzentrum Lingen ist das Pendlerverhältnis ähnlich. Aus der statistischen Region Weser-Ems (exklusive dem Landkreis Emsland) stehen hier 4.000 Einpendler 2.200 Auspendlern gegenüber. Innerhalb des Landkreises Emsland sind 7.500 Ein- und 3.800 Auspendler von und nach Lingen unterwegs. Der Beschäftigungsstandort Lingen wird insbesondere von Arbeitnehmern aus der Stadt Nordhorn und der Gemeinde Wietmarschen nachgefragt. Knapp 2.400 Pendler kommen aus diesen Bereichen. In die Gegenrichtung sind statistisch rund 1.000 Pendler festzustellen.

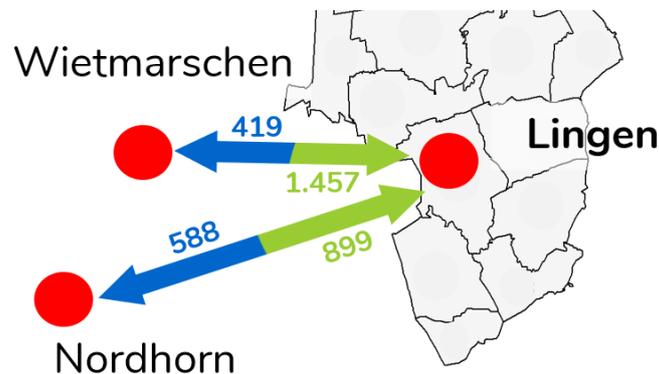


Abbildung 8: Landkreisübergreifende Pendler von und nach Lingen

Bei Betrachtung der Pendler aus den Nachbarlandkreisen hat das Mittelzentrum Meppen nur geringfügig mehr Ein- als Auspendler. 1.200 Einpendler stehen hier im Verhältnis zu 900 Auspendlern. Innerhalb des Landkreises Emsland zieht die Stadt Meppen 8.800 Pendler an, während 4.200 Personen von Meppen auspendeln.

Diese auf das Emsland bezogenen Einpendlerüberschüsse in die Mittelzentren hat zur Folge, dass die meisten Grundzentren einen größeren Auspendlerüberschuss aufweisen.

Bei Betrachtung der Grundzentren lassen sich die folgenden Ergebnisse feststellen:

Grundzentren

- Dörpen: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat das Grundzentrum Dörpen 1.100 Aus- und 2.700 Einpendler. Dies beinhaltet 1.000 Aus- und 2.400 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren nach Papenburg (350 Personen), während 600 wiederum aus Papenburg kommen.

- Emsbüren: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Emsbüren 2.000 Aus- und 1.100 Einpendler. Dies beinhaltet 1.500 Aus- und 600 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler sind nach Lingen orientiert (hier mit 800), während 250 wiederum aus Lingen kommen.
- Esterwegen: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Esterwegen 1.500 Aus- und 400 Einpendler. Dies beinhaltet 1.000 Aus- und 300 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren (300 Personen) nach Papenburg, während 60 wiederum aus Papenburg kommen.
- Freren: Innerhalb der Weser-Ems-Region weist Freren 1.000 Aus- und 400 Einpendler auf. Dies umfasst 1.000 Aus- und 350 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren nach Lingen (400 Beschäftigte), während 80 von Lingen nach Freren fahren.
- Geeste: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Geeste 3.200 Aus- und 1.900 Einpendler. Dies beinhaltet 2.700 Aus- und 1.500 Einpendler innerhalb des Emslandes. Rund 1.000 Pendler sind nach Meppen und Lingen orientiert, während 400 aus Meppen und Lingen nach Geeste kommen.
- Haren (Ems): Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Haren (Ems) 4.200 Aus- und 3.800 Einpendler. Dies beinhaltet 3.800 Aus- und 3.400 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler gehen hier mit 2.200 nach Meppen, während 1.200 wiederum aus Meppen kommen.
- Haselünne: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Haselünne 2.700 Aus- und 2.000 Einpendler. Dies beinhaltet 2.300 Aus- und 1.800 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren nach Meppen (900 Personen), während 400 wiederum aus Meppen kommen.
- Herzlake: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Herzlake 1.100 Aus- und 1.000 Einpendler. Dies beinhaltet 800 Aus- und 700 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler gehen hier mit 200 nach Haselünne, während jeweils 150 wiederum aus Haselünne und Lähden kommen.
- Lathen: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Lathen 1.400 Aus- und 1.300 Einpendler. Dies beinhaltet 1.300 Aus- und 1.200 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler (300 Personen) fahren nach Haren (Ems), während 190 wiederum aus Haren (Ems) kommen.
- Lengerich: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Lengerich 700 Aus- und 500 Einpendler. Dies beinhaltet 600 Aus- und 450 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren nach Lingen (270 Personen), während 100 wiederum aus Lingen kommen.
- Rhede (Ems): Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Rhede 1.000 Aus- und 1.000 Einpendler. Dies beinhaltet 800 Aus- und 500 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler fahren nach Papenburg (500 Personen), während 200 wiederum aus Papenburg kommen.
- Salzbergen: Salzbergen hat innerhalb der Weser-Ems-Region 900 Aus- und 1.200 Einpendler. Davon entfallen 600 Aus- und 800 Einpendler auf den Landkreis Emsland. Die meisten Pendler (200 Beschäftigte) sind nach

Lingen orientiert, während 230 aus Emsbüren und 200 Lingen nach Salzbergen kommen.

- Sögel: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Sögel 1.300 Aus- und 1.700 Einpendler. Dies beinhaltet 1.100 Aus- und 1.600 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler gehen hier mit 120 - 140 nach Papenburg, Haren (Ems), Meppen und Werlte, während 210 wiederum aus Werlte kommen.
- Spelle: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Spelle 1.000 Aus- und 2.300 Einpendler. Dies beinhaltet 800 Aus- und 1.700 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler gehen hier mit 290 nach Lingen, während 350 wiederum aus Lingen kommen. 200 weitere kommen aus Schapen.
- Twist: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Twist 2.600 Aus- und 1.200 Einpendler. Dies beinhaltet 2.000 Aus- und 750 Einpendler innerhalb des Emslandes. Die meisten Pendler gehen hier mit 950 nach Meppen, während 280 wiederum aus Meppen kommen.
- Werlte: Innerhalb der Weser-Ems-Region hat Werlte 2.000 Aus- und 2.000 Einpendler. Dies umfasst 1.200 Aus- und 1.400 Einpendler innerhalb des Landkreises Emsland. Mit 200 Personen fahren die meisten nach Sögel. 155 Beschäftigte kommen aus Lorup. Auffällig ist hier die Verknüpfung mit dem Landkreis Cloppenburg. Aus Werlte pendeln 580 Beschäftigte in den Nachbarlandkreis, während 500 in die Gegenrichtung pendeln.

Nachfolgend dargestellt ist eine Übersicht mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Ein- und Auspendlern sowie dem Pendlersaldo.

Region	Wohnt und arbeitet am Ort	Einpendler	Auspender	Pendlersaldo
Emsland	49.296	79.411	74.058	5.353
Emsbüren	1.150	1.810	2.812	-1.002
Geeste	1.013	2.029	3.433	-1.404
Haren (Ems)	4.512	4.625	4.795	-170
Haselünne	1.763	2.209	3.116	-907
Lingen	12.728	14.387	7.858	6.529
Meppen	7.467	11.277	5.975	5.302
Papenburg	8.443	11.810	5.915	5.895
Rhede (Ems)	368	1.071	1.052	19
Salzbergen	808	3.119	2.258	861
Twist	875	1.350	2.953	-1.603
Dörpen, SG	1.296	4.616	4.969	-353
Freren, SG	595	1.877	3.349	-1.472
Herzlake, SG	800	1.865	3.030	-1.165
Lathen, SG	752	2.011	3.188	-1.177
Lengerich, SG	491	1.322	3.146	-1.824
Nordhüm., SG	805	1.957	3.640	-1.683
Sögel, SG	1.764	3.690	4.902	-1.212
Spelle, SG	1.521	4.850	3.615	1.235
Werlte, SG	2.145	3.536	4.052	-516

Tabelle 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsorten⁴⁶

Ähnliches lässt sich für das Aufkommen der Binnenpendler feststellen. Ein Großteil der Binnenpendlerbewegungen konzentriert sich auf die Hauptachsen von und zu den größeren Zentren.

⁴⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle P70I5105

Für die Fahrgäste im Berufsverkehr sind eine hohe Bedienungshäufigkeit, ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Takt als auch eine direkte Anbindung mit hoher Beförderungsgeschwindigkeit wichtig, um auf dem eigenen Pkw zu verzichten.

Durch die sich veränderten Arbeitszeiten ist beim Berufsverkehr von einer zunehmenden Flexibilisierung auszugehen, die die Nachfrage prägt.

3.7.2 Ausbildungsverkehr

Obwohl der Wegezweck Ausbildung niedersachsenweit nur 7 % aller Wege ausmacht⁴⁷, ist er doch gerade für den ÖPNV im ländlichen Raum von großer Bedeutung. Der Schülerverkehr prägt im gesamten Untersuchungsgebiet die ÖPNV-Nachfrage zu den relevanten Hauptverkehrszeiten morgens und mittags, so dass das entsprechende Fahrplanangebot zumeist stark darauf zugeschnitten ist. Vor allem in den peripher gelegenen Bereichen bildet er zudem häufig das Rückgrat des ÖPNV. Diese Benutzergruppe hat bei der Wahl der Verkehrsmittel nicht die Möglichkeit in hohem Umfang frei zu wählen, sondern nutzt zwangsläufig den ÖPNV.

Aufgrund der hohen Anzahl von Schulstandorten im Landkreis Emsland und einer weitestgehend flexiblen Schulwahl sind die Anforderungen an die Schülerbeförderung recht anspruchsvoll. Zeitlich wie räumlich müssen die zum Teil individuellen Bedürfnisse befriedigt werden und mit dem ÖPNV-Angebot in Einklang gebracht werden.

Neben den Schulen und Ausbildungseinrichtungen bildet der kleine Hochschulcampus in Lingen (ca. 2.300 Studenten) ein weiteres ÖPNV-Potential. Da hier die Immatrikulierten zum größten Teil per CampusCard den ÖPNV im Bereich Emsland-Süd und das Stadtbussystem in Lingen frei nutzen können, ist das Nutzungshemmnis geringer als bei anderen Nutzergruppen.⁴⁸

3.7.3 Freizeitverkehr

Mit rund 30 % aller Wege ist der Freizeitverkehr inzwischen der bedeutendste Wegezweck. Mit dieser Ausprägung wird eine außerordentlich große Bandbreite von Aktivitäten zusammengefasst: von privaten Besuchen über die Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen sowie den Besuch von gastronomischen Einrichtungen bis hin zu Ausflugsfahrten lassen sich viele Wege unter dem Begriff Freizeit zusammenfassen.⁴⁹ Gerade durch die verschiedenen Interessen der individualisierten Gesellschaft ist die Integration des Freizeitverkehrs für den ÖPNV eine schwierige Aufgabe, da sich diese Nachfrage auch schnell wieder verändern

⁴⁷ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴⁸ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴⁹ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

kann. Somit ist es wichtig, dass zumindest auf den Hauptachsen ein Grundangebot - und sei es bedarfsorientiert - am Abend und am Wochenende bereitgestellt wird.

3.7.4 Einkaufs- und Besorgungsverkehr

Neben dem gesonderten Freizeitverkehr fallen weitere 17 % auf Einkaufs- und 14 % Besorgungsfahrten.⁵⁰ Bedingt durch die heutigen Möglichkeiten im Zeitmanagement und den Bedürfnissen der Bevölkerung, haben sich im Bereich des Versorgungsgewerbes längere und flexiblere Öffnungszeiten etabliert, so dass es hier zu einer räumlich und zeitlich diversen Nachfrage kommt.

In den Eingruppierungen des Freizeit-, Einkaufs- und Besorgungsverkehrs sind potenziell alle Altersgruppen vertreten. Bei den Freizeit- und Versorgungsverkehren sind insbesondere Flexibilität als auch eine ausreichende Bedienung im Spätverkehr von Bedeutung. Insbesondere Senioren als Zielgruppe haben teilweise andere Ansprüche, als jüngere Zielgruppen. Sie legen mehr Wert auf Sicherheit und Bequemlichkeit als auf Schnelligkeit.

Im Gegensatz zum Berufs- und Ausbildungsverkehr ist generell beim Versorgungsverkehr die Fahrzeit nachrangig. Dafür ist hier gute Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen als auch eine gute Bedienungsqualität umso wichtiger.

3.8 Einwohnerentwicklung

Orientiert an der bisherigen Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Emsland ist auch in der Zukunft von einer geringen prozentualen Veränderung auszugehen. Die Einwohneranzahlen werden im Prognosezeitraum von 2012 bis 2030 um bis zu 1 % steigen.

Trotz dieser allgemein positiven Entwicklung werden die Bevölkerungszahlen in einzelnen Gemeinden abnehmen. Während sich beispielsweise die Gemeinden Dörpen und Spelle deutlich positiv entwickeln, wird die Bevölkerung in Salzbergen um fast 5 % abnehmen. Insbesondere der südliche Landkreis wird von einer negativen Entwicklung geprägt sein.

Hauptgrund für die stabile Bevölkerungsentwicklung im gesamten Landkreis ist der Wanderungssaldo, bei dem der Landkreis Emsland deutlich mehr Zu- als Wegzüge aufweist. Ohne diesen würde die Bevölkerung um ca. 3,6 % sinken.

Neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung ist insbesondere die Bevölkerungsstruktur relevant für das Mobilitätsverhalten und damit für Anforderungen an das ÖPNV-System. Im Landkreis Emsland wird ein weiterer Rückgang in den

⁵⁰ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

jüngeren Altersgruppen sowie ein Anstieg in den älteren Altersgruppen vorausberechnet. Für den Prognosezeitraum bis 2030 werden folgende Abschätzungen für die Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen Altersgruppen getroffen:

- 0 – 5 Jahre: -6,55 %
- 6 – 18 Jahre: -19,5 %
- 19 – 64 Jahre: -7,71 %
- Ab 65 Jahre: +50,93 %

Somit wird der Jugendquotient von 34,53 % auf 31,7 % sinken und der Altenquotient von 30,41 % auf 47,4 % deutlich steigen.

Dies entspricht dann einem Bevölkerungsanteil von nur noch 15,9 % für die Bevölkerungsgruppe U18 und für Ü65 einem Anteil von 26,5 %. Gerade die Werte in Herzlake sind auffällig, da der Jugendanteil auf knapp 10 % heruntergeht, während der Bevölkerungsanteil Ü65 auf fast 31 % steigt. Auch in der Gemeinde Freren wird der Anteil Ü65 auf 30 % ansteigen.

Bei dieser Entwicklung wird es ausschließlich in Twist eine leichte Erhöhung der Altersgruppe 6-9 Jahre geben, während ansonsten sämtliche Zahlen landkreisweit für die Gruppen 6-9 Jahre, 10-15 Jahre und 16-18 Jahre negativ sind.

Dies wird deutliche Auswirkungen auf den ÖPNV haben, was insbesondere einen Rückgang der Schulverkehrsnachfrage bedeuten wird.^{51, 52, 53}

3.9 Fazit

Im Vergleich mit anderen Bereichen des ländlichen Raumes sind im Landkreis Emsland günstige Voraussetzungen vorzufinden. Neben einer stabilen Bevölkerungsentwicklung sorgt die gute Konjunktur für weiterhin positive und stetig steigende Beschäftigungszahlen.

Dennoch dürfen die Veränderungen der allgemeinen gesellschaftlichen Dynamik nicht außeracht gelassen werden. Durch den demographischen Wandel kommt es zu einer insgesamt Alterung der Bevölkerung mit einer immer höher werdenden Anzahl älterer und hochbetagter Personen bei gleichzeitigem Geburtenrückgang. Dies führt zu einem Rückgang der Schülerzahlen. Diese Entwicklung ist von besonderer Relevanz für den ÖPNV im Landkreis. Durch die Bedeutung der Schülerbeförderung für den ÖPNV ist von massiven Veränderungen auszugehen.

⁵¹ wegweiser-kommune.de

⁵² Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle Z100001G

⁵³ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle M1010012

Als festes Leitziel gilt, dass es gleichwertige Lebensverhältnisse im städtischen und ländlichen Raum geben soll. Hierdurch kommt auch der Daseinsvorsorge eine neue Bedeutung zu. Gerade das Mobilitätsbedürfnis der älter werden Bevölkerung muss befriedigt werden. Durch die wachsende Bedeutung der Zielgruppe Senioren erwachsen neue Anforderungen an das System ÖPNV.

Durch den fortschreitenden Mobilitätswandel mitsamt den Veränderungen im multimodalen Verkehrsverhalten, wächst auch der Bedarf an vernetzten, integrierten und flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV.

Nicht nur die Entwicklung in den Bereichen Beschäftigung und Wirtschaft, sondern auch die generelle verkehrliche Entwicklung mit ihren Ausprägungen im immer stärker werdenden Freizeit-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr machen es mehr denn je nötig, dass Mobilität ein Schlüsselthema wird, um mit den Bedürfnissen der Fahrgäste Schritt halten zu können.

Für die zukünftigen Anforderungen lässt sich der folgende Handlungsbedarf ableiten:

- Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung (inkl. Prognose) beim Entwicklungskonzept. Beachtung von Potenzialen und Risiken von wachsenden und schrumpfenden Regionen.
- Berücksichtigung der Konsequenzen der rückläufigen Schülerzahlen.
- Berücksichtigung der Anforderungen der steigenden Zahl von Senioren (Steigender Bedarf an Freizeitverkehrsangeboten für mobile Senioren, Grundangebot im Versorgungsverkehr und altersgerechte Infrastruktur für mobilitätseingeschränkte Senioren).

4 Bestandsanalyse ÖPNV

Die Bedeutung der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen kommt eine immer größer werdende Bedeutung zu. Mobilitätsangebote im Allgemeinen und des ÖPNV im Speziellen haben dabei eine „dienende Funktion“. Sie sollen dazu beitragen, die Daseinsgrundfunktionen sicherzustellen. Die Möglichkeit, die Orte der Daseinsgrundfunktionen durch Mobilitätsangebote unabhängig vom eigenen Pkw erreichen zu können, wird zunehmend zu einem Qualitätskriterium im interkommunalen Wettbewerb. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und liegen, neben den allgemeinen demographischen Trends mit einer zunehmenden Anzahl älterer Mitbürger, auch in geänderten Lebensstilen begründet:

- Die Bereitschaft nimmt ab, hohe finanzielle Budgets für Automobilität aufzuwenden.
- In großen Kreisen der Bevölkerung sinkt das verfügbare finanzielle Budget für Individualmobilität.
- Häufig ist eine gestiegene Erwartungshaltung hinsichtlich der ÖPNV-Angebotsqualität und -quantität zu beobachten. Auch in ländlichen Räumen erwarten die Menschen ein Mobilitätsangebot, das denen in Verdichtungsräumen nahekommt.

Die Attraktivität von Regionen wird zunehmend darüber definiert, ob und in welcher Qualität die Orte der Daseinsgrundfunktionen durch ÖPNV-Angebote erreicht werden können. Die sich hieraus ergebenden Erfordernisse beziehen sich auch auf die regionale Einbindung und die landkreisübergreifenden Verkehrsverbindungen.

Das Leistungsangebot des ÖPNV wird nach unterschiedlichen Standards bewertet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme des ÖPNV werden in diesem Nahverkehrsplan die folgenden vier Kriterien betrachtet:

- Erschließungsqualität
- Verbindungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verknüpfungsqualität

Die einzelnen Kriterien sollen Aussagen ermöglichen, wie sich die ÖPNV-Nutzbarkeit für den Kunden darstellt.

Der SPNV im Landkreis ist durch die RegionalExpress-Linie 15, auch als Emslandstrecke bezeichnete Nord-Süd-Achse, geprägt.

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Emsland wird überwiegend im Linienbetrieb mit Genehmigungen nach § 42 PBefG erbracht. Der Schülerverkehr ist mit

einigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre) in den Linienverkehr integriert. Mit Fahrplanstand Sommer 2019 verkehren im Landkreis über 100 regionale und städtische Buslinien, die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten. Diese werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage durch flexible Verkehrsangebote vervollständigt. In der Gemeinde Emsbüren wird das Netz außerdem durch eine Bürgerbuslinie ergänzt.

Darüber hinaus besteht ein Angebot aus ein- und ausbrechenden Linien in die Nachbarlandkreise, die wichtige benachbarte Zentren verbinden.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Landkreises Emsland sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung der Grund- und Mittelzentren außerhalb der SPNV-Achsen sowie der Anbindung an die Bahnhöfe im Landkreis, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Verbindung der Gemeinden untereinander und innerstädtische Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet.

Insgesamt wird der straßengebundene Linienverkehr von 19 Busunternehmen erbracht.

4.1 Schienenpersonennahverkehr

Durch das Emsland verlaufen die Eisenbahnlinien der Kursbuchstrecken (KBS) 395 (Norddeich – Emden – Münster) in Nord-Süd-Richtung und 375 (Oldenzaal – Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Löhne) in Ost-West-Richtung.

Die von Norden nach Süden führende KBS 395 ist eine wichtige Verkehrsstrecke nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr.

Die Kursbuchstrecke 375, mit Ost-West-Verlauf, tangiert das Emsland lediglich im Bereich des Grundzentrums Salzbergen und verbindet es mit den Niederlanden und Osnabrück. Hierbei werden die dortigen Wirtschaftsräume im Knotenpunkt Salzbergen in Nordrichtung mit dem restlichen Emsland, den Seehäfen, Oldenburg und Bremen verknüpft. In Südrichtung erfolgt eine Verknüpfung mit dem Ruhrgebiet und weiteren Wirtschaftsregionen. Auf dieser Strecke verkehrt die RegionalBahn-Linie 61 von Bielefeld bis Hengelo.

Der Schienenpersonennahverkehr liegt zwar in der Aufgabenträgerschaft des Landes Niedersachsen, nimmt aber einen herausragenden Stellenwert für den ÖPNV im Landkreis Emsland ein. Mit zehn Bahnhöfen entlang der RegionalExpress-Linie 15 bildet der SPNV das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Neben den Nahverkehrszügen besteht im Fernverkehr die IC-Verbindung zwischen Emden bzw. Norddeich und dem Ruhrgebiet mit den Halten in Papenburg, Meppen und Lingen. Diese Achse hat nicht nur eine große Bedeutung für überregionale Verkehrsbeziehungen und den Fernverkehr, sondern auch für die Mobilität innerhalb des Landkreises Emsland.

Die Kursbuchstrecke 395 wird stündlich von den Zügen der Linie RE 15 bedient. Hinzu kommen Verstärkerzüge für den Schülerverkehr. Die Linie IC 35 bindet zudem die Bahnhöfe in Papenburg, Meppen und Lingen sechsmal täglich im 2-Stunden-Takt an.

Das Fahrplanangebot der RegionalBahn-Linie 61 verfügt ebenfalls über stündliche Verbindungen.

Besonders die Verbindungen des RE 15, mit seiner stündlichen Bedienung in Nord-Süd-Richtung, sind insbesondere für Berufspendler von herausragender Bedeutung und zählen an einem üblichen Werktag circa 9.000 Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen im Landkreis Emsland. Innerhalb des Emslandes hat der Bahnhof in Lingen die höchsten Ein- und Aussteigerzahlen.

Aufgrund des räumlich günstigen Streckenverlaufs der Emslandstrecke einerseits und der Lage des Landkreises andererseits liegt kein Ort im Landkreis weiter als ca. 30 km von einem Bahnhof entfernt. Aufgrund dieser vorteilhaften Situation empfehlen sich die Bahnhöfe als Anknüpfungspunkte für eine zukünftige Weiterentwicklung des Nahverkehrs. Durch die stärkere Berücksichtigung der Bahnhöfe und deren Nutzung als Basis für einen integrierten Planungsansatz, bestehen gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines verkehrsträgerübergreifenden Angebotes in der Region.

Im Folgenden werden die 10 Bahnhöfe im Landkreis Emsland anhand von kurzen Steckbriefen vorgestellt. Dabei sind die Aspekte der Bedienung und Verknüpfung berücksichtigt worden. Die Ausstattungsqualität der Bahnhöfe fällt sehr unterschiedlich aus. Diesbezüglich ist anzumerken, dass ein Großteil der Bahnhöfe im Bahnhofsanierungsprogramm „Niedersachsen ist am Zug“ bereits ausgebaut und saniert wurden, andere wiederum noch saniert werden.

Im SPNV werden im Emsland die folgenden zehn Bahnhöfe bedient:

1. Bahnhof Aschendorf

Der nur knapp 5,5 km entfernt zum Bahnhof Papenburg liegende Bahnhof Aschendorf verfügt über keine fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen Bus und Bahn. Zwar werden über die beiden Haltestellen Bahnhof und Große Straße/Bahnhof einzelne Linienfahrten an den Bahnhof herangeführt, eine zeitliche Korrespondenz wird allerdings nicht angeboten. Der Bahnhof Aschendorf zeichnet sich durch seine zentrale Ortslage aus.

Bahnhof Aschendorf			
Bahnhof	Haltestelle	Anfahrende Linien	
Aschendorf	Aschendorf (Papenburg) Bahnhof	611 (B3), 950, 952, 963	
	Aschendorf (Papenburg) Große Straße/Bahnhof	612-4	
	Bahnhof	RE15 MS↔EMD	
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
368	256	282	340
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
10	7	9	9

Abbildung 9: Übersicht Bahnhof Aschendorf

2. Bahnhof Dörpen

Der Bahnstandsstandort an der Neudörper Straße zwischen Dörpen und Neudörpen weist eine ungünstige Lage am Ortsrand auf und ist über zwei Kilometer Luftlinie vom Markt entfernt. Am Bahnhof Dörpen treffen sich die beiden Richtungen der Regionalexpress-Linie stündlich zu einer Zugkreuzung. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Busse sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt.

Bahnhof Dörpen

Bahnhof	Haltestelle		Anfahrende Linien
Dörpen	Bahnhof Dörpen (Neu)		951, 960, 961
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
410	258	390	385
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
11	7	12	12

Abbildung 10: Übersicht Bahnhof Dörpen

3. Bahnhof Geeste

Der Bahnhof Geeste ist im Ortsteil Osterbrock gelegen. Die Züge der Regionalexpress-Linie treffen sich hier stündlich zu einer Zugkreuzung. Eine zeitliche Verknüpfung Zug/Bus und Bus/Zug besteht bislang nicht. Die unregelmäßig und nicht vertakteten Fahrten der Regionalbuslinie 904 bieten keine Anschlüsse.

Bahnhof Geeste

Bahnhof	Haltestelle		Anfahrende Linien
Geeste	Geeste Bahnhof		904
	Bahnhof		RE15 MS↔EMD
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
341	302	257	323
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
9	8	8	9

Abbildung 11: Übersicht Bahnhof Geeste

4. Bahnhof Haren (Ems)/Emmeln

In über 4 km Entfernung zum Stadtzentrum von Haren (Ems) befindet sich der Bahnhof im Ortsteil Emmeln. Aufgrund der halbstündlich versetzten Abfahrtszeiten des RE 15 ist eine Anschlussbildung schwierig. Die korrespondierende und nach Haren Zentrum verkehrende Linie 911 erreicht den Bahnhof mit einigen Fahrten zur Minute 29 und verlässt diesen zwischen den Minuten 30 und 40. Damit können Anschlüsse an die Züge von und nach Richtung Münster hergestellt werden.

Bahnhof Haren(Ems)/Emmeln

Bahnhof	Haltestelle	Anfahrende Linien	
Haren (Ems)	Haren (Ems) Bahnhof	911, REX1	
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
515	380	363	474
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
14	11	11	13

Abbildung 12: Übersicht Bahnhof Haren (Ems)/Emmeln

5. Bahnhof Lathen

Der Bahnhof Lathen befindet sich in Ortslage. In Teilen ist die Verknüpfung von Bus/Zug und Zug/Bus in Lathen gewährleistet. So existieren z. B. regelmäßige, überwiegend unvertaktete Abfahrten nach Sögel. Des Weiteren sind einzelne Abfahrt und Ankunft an die Zugankünfte aus Richtung Emden angepasst.

Bahnhof Lathen

Bahnhof	Haltestelle	Anfahrende Linien	
Lathen	Lathen Bahnhof	931, 950, 953, 954, 955, REX5	
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
607	328	414	540
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
16	9	13	15

Abbildung 13: Übersicht: Bahnhof Lathen

6. Bahnhof Leschede

Der Bahnhof liegt in Ortsrandlage von Emsbüren. Die Züge der Regionalexpress-Linie 15 verkehren in Leschede zeitlich versetzt zu den Minuten 13 und 46. Außerdem wird der Bahnhof von der Regionalbuslinie 151 bedient. Das Fahrtenangebot ist allerdings nur sporadisch und unvertaktet.

Bahnhof Leschede			
	Haltestelle		Anfahrende Linien
Leschede	Leschede Bahnhof		143, 151, 152, 154
	Bahnhof		RE15 MS↔EMD
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
930	418	282	764
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
24	11	9	20

Abbildung 14: Übersicht Bahnhof Leschede

7. Bahnhof Lingen

Der Bahnhof Lingen ist die nachfragestärkste SPNV-Station im Landkreis Emsland. Er zeichnet sich durch die günstige Lage im Stadtgebiet aus. Mit deutlich über 2.000 Ein- und Aussteigern bietet er zudem ein erhebliches Potenzial für die Bus-/Bahn-Verknüpfung. Anschlüsse Bus/Zug bestehen wie folgt:

Ein Großteil der Busse erreicht den Bahnhof um die halbe Stunde herum, Schulzeiten ausgenommen. Dadurch besteht zweistündlich ein IC-Anschluss in und aus Richtung Münster.

Die Fahrplanlage der Regionalexpress-Züge (zur Minute 04 in Richtung Münster und zur Minute 55 aus Richtung Münster) und die Fahrplanzeiten der Busse lassen keine Verknüpfung zu.

Der Busknoten fast aller Linien ist jeweils zur halben Stunde sichergestellt.

Bahnhof Lingen			
Bahnhof	Haltestelle		Anfahrende Linien
Lingen	Lingen Bahnhof/ZOB		IC, RE15, 101, 111, 121, 131, 132, 133, 141, 151, 160, 161, 162, 165, 171, 174
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
2.384	1.433	1.403	2.108
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
63	38	44	56

Abbildung 15: Übersicht Bahnhof Lingen

8. Bahnhof Meppen

Der Bahnhof Meppen, durch die Ems vom Stadtzentrum getrennt, bietet unterschiedliche Anschlüsse Bus-/ Bahn wie folgt:

- Zwischen Linie 900 und den RE-Zügen von und nach Münster,
- Linie 933: Jede zweite Fahrt: zum RE15 von und nach Emden,
- Linie 933: Jede zweite Fahrt zum IC Ri. Norddeich oder Köln,
- Linie 922: Zum RE 15 von und nach Münster,
- Stadtbuslinie 5: Zum RE 15 von und nach Münster.

Die Fahrpläne zwischen den einzelnen Buslinien sind nicht aufeinander abgestimmt und die vorhandenen Anschlussbeziehungen eher zufällig. Der Verknüpfungspunkt Meppen Bahnhof konkurriert innerhalb der Stadt mit den anderen Verknüpfungspunkten Windthorstplatz und Busbahnhof.

Bahnhof Meppen			
Bahnhof	Haltestelle		Anfahrende Linien
Meppen	Meppen Bahnhof		Stadtbus Linie 5, 701, 900, 906, 907, 919, 922, 926, 929, 933
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
1.445	1.000	1.238	1.352
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
38	26	39	36

Abbildung 16: Übersicht Bahnhof Meppen

9. Bahnhof Papenburg

Der Bahnhof ist am Innenstadtrand von Papenburg gelegen. Die Anschlüsse Bus/Zug sind auf allen Linien nur teilweise oder gar nicht vorhanden. Oft bestehen zeitliche Verknüpfungen nur in eine Richtung.

Bahnhof Papenburg			
Bahnhof	Haltestelle	Anfahrende Linien	
Papenburg	Papenburg	Stadtbus Linie 1-3 und 5-7, 600, 611, 622, 691, 963, 970, 980	
Papenburg	Papenburg, Bahnhof	IC, RE15	
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
1.026	840	793	966
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
27	23	25	26

Abbildung 17: Übersicht Bahnhof Papenburg

10. Bahnhof Salzbergen

Eine Verknüpfung von Bus/Bahn ist nicht vorhanden. Busse fahren sehr selten und unregelmäßig.

Bahnhof Salzbergen			
	Haltestelle		Anfahrende Linien
Salzbergen	Am Bahnhof		152, 153
	Bahnhof		RE 15, RB 61
Emslandlinie			
Ein- und Aussteiger RE 15 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
782	413	309	662
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Sa	So	Mo-So
21	11	10	18
WestfalenBahn			
Ein- und Aussteiger RB 61 gesamt im Tagesdurchschnitt			
Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
413	183	215	352
Ein- und Aussteiger je Zug			
Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
11	5	7	10

Abbildung 18: Übersicht Bahnhof Salzbergen

Die vom Emsland aus in südlicher und östlicher Richtung erreichbaren Bahnknotenpunkte in Münster, Osnabrück und Rheine bieten attraktive Umsteigebeziehungen in weite Teile Deutschlands. Dort ist die räumliche und zeitliche Verknüpfung gewährleistet.

Der in Richtung Norden angebundene Knotenbahnhof Leer bietet, hinsichtlich der stark nachgefragten Verbindungen zwischen dem Emsland und den Zentren Bremen und Oldenburg allerdings keine günstige Korrespondenz. Durch die fehlende Verknüpfung der RegionalExpress-Linien RE 15 (Emsland – Leer – Küste) und RE 1 (Küste – Leer – Oldenburg – Bremen – Hannover) ist diese Anschlussverbindung nur mit langen Umsteigezeiten am Bahnhof Leer nutzbar.

Die Orientierung der Hauptnachfrage ist in Richtung Münster ausgerichtet. Selbst aus den im nördlichen Teil des Landkreises gelegenen Stationen weisen eine eindeutige Lastrichtung nach Süden auf.

4.2 Regionalbusverkehr

Der überwiegend ländlich geprägte Landkreis Emsland wird weitestgehend von Regionalbuslinien erschlossen. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot von drei kleinen Stadtbusnetzen und weiteren ergänzenden Linien. Insgesamt verkehren 83 Regionalbuslinien im Landkreis. Die Verkehrsleistung auf diesen Strecken wird von drei Tarifgemeinschaften mit 19 Unternehmen erbracht.

Die Aufgabe des Regionalbusverkehrs ist es, das ÖPNV-Angebot in den einzelnen Gemeinden sicherzustellen und Verbindungen zwischen den Grundzentren sowie zwischen Grund – und Mittelzentren anzubieten.

4.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die fußläufige Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Für die Bewertung der Erschließungsqualität bedarf es einer Definition von Einzugsgebieten, die um die Haltestellen gelegt werden. Die innerhalb der Einzugsgebiete liegenden Bereiche werden als erschlossen bezeichnet. Folgende Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche sind in diesem Nahverkehrsplan zugrunde gelegt worden:

- Stadtgebiet / urbaner Verdichtungsraum: 300 m
- Städtisches Umland, suburbaner Raum: 400 m
- Übrige Wohnorte / ländlicher Raum: 600 m

Der Landkreis Emsland erstellt derzeit ein detailliertes Haltestellenkataster, das sowohl die exakten Standorte und Lagen, als auch die Ausstattungsmerkmale und deren Zustand erfasst. Nach Fertigstellung des Haltestellenkatasters kann der Handlungsbedarf im Detail ermittelt werden. Auf Basis der momentan vorhandenen Informationen kann die Erschließungsqualität lediglich wie folgt beurteilt werden:

Es werden im Landkreis Emsland 1.510 Haltestellen für den ÖPNV angeboten. In Stadtbereichen wie Papenburg, Meppen und Lingen ist das ÖPNV-Netz engmaschiger und besitzt eine höhere Haltestellendichte als das Netz im ländlichen Raum. Dies kann zu Angebotslücken und unerschlossenen Bereichen führen. Beispielsweise die Samtgemeinde Nordhümmling weist im Vergleich eine geringere Haltestellendichte auf als andere Gemeinden. Die Erschließungsqualität in diesem Fall detaillierter zu betrachten, erscheint ratsam, sobald das Haltestellenkataster fertig gestellt worden ist.

Denn der Zugang zum System ÖPNV gewinnt zunehmend an Bedeutung. Das Vorhandensein, die Lage und die Erreichbarkeit der Haltestellen tragen dabei maßgeblich zur Akzeptanz des Nahverkehrs bei. Jedoch führt der demografische Wandel auch im Landkreis Emsland zu einem höheren Anteil älterer Menschen an

der Bevölkerung, die über einen nur eingeschränkten Aktionsradius verfügen und auf einen kurzen und sicheren Zugang zum System Nahverkehr angewiesen sind. Vor dem Hintergrund dieser Bevölkerungsentwicklung erscheint eine grundsätzliche Nachverdichtung mit Haltestellen sinnvoll. Die Standortoptimierung kann außerdem dazu beitragen, Siedlungsveränderungen oder Verlagerungen von Siedlungsschwerpunkten stärker zu berücksichtigen.

4.2.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität gibt Aufschluss über die Erreichbarkeit der Zentren aus dem jeweiligen Umland und der Zentren untereinander. Hierbei wurden sowohl die Grundzentren, als auch die Mittelzentren im Landkreis Emsland untersucht. Berücksichtigt wurden ausschließlich umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten.

Um eine Aussage darüber erhalten zu können, ob die Daseinsvorsorge mit dem ÖPNV befriedigt wird, wurden die einzelnen Verbindungen montags bis freitags sowohl an Schul-, als auch an Ferientagen betrachtet. Die Untersuchung konzentriert sich hier auf die Wochentage montags bis freitags. Unter dem Kapitel Bedienungsqualität werden alle Wochentage und Tageszeiten erfasst. Damit soll überprüft werden, ob das Angebot für die allgemeine Versorgung überhaupt zur Verfügung steht und für die Bevölkerung ohne eigenen Führerschein und ohne verfügbares Auto nutzbar ist.

4.2.2.1 Erreichbarkeit der Grundzentren

Um eine Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Zentren und Verbindungen vornehmen zu können, wurden die Qualität des ÖPNV-Angebotes für den Bereich montags bis freitags in drei Kategorien aufgeteilt:

- In der ersten Kategorie sind Verbindungen erfasst worden, die am Zielort eine Aufenthaltsdauer von 1,5 – 2,5 Stunden ermöglichen. Hier haben Bürgerinnen und Bürger oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste genügend Zeit für Alltagsbesorgungen, ohne sich dabei zu sehr beeilen zu müssen. So lassen sich Einkäufe erledigen, Fahrten beispielsweise zu Arzt oder Apotheke zurücklegen oder Behördengänge machen.
- Die zweite Kategorie umfasst einen Aufenthalt von unter einer Stunde sowie die Dauer von 3 bis 5 Stunden. Eine Stunde ist nur für eine kleine Gruppe der Bevölkerung eine akzeptable, stressfreie Besorgungsdauer, 3 – 5 Stunden sind für normale Besorgungsfahrten zu viel, können aber bei größeren Einkaufstouren, Besuch von Freizeiteinrichtungen oder dem Besuch bei Fachärzten genutzt werden.

Zusätzlich werden Verbindungen, die zwar zeitlich optimal sind, aber über einen (anmeldepflichtigen) Rufbus organisiert werden, in die zweite Kategorie aufgenommen. Derartige Verbindungen können nicht spontan genutzt werden und der Anruf stellt ein Benutzungshemmnis dar.

- Verbindungen, die eine Aufenthaltszeit am Zielort von unter 45 Minuten, über 5,5 Stunden oder gar kein nutzbares Angebot haben, werden in die dritte Kategorie einsortiert.

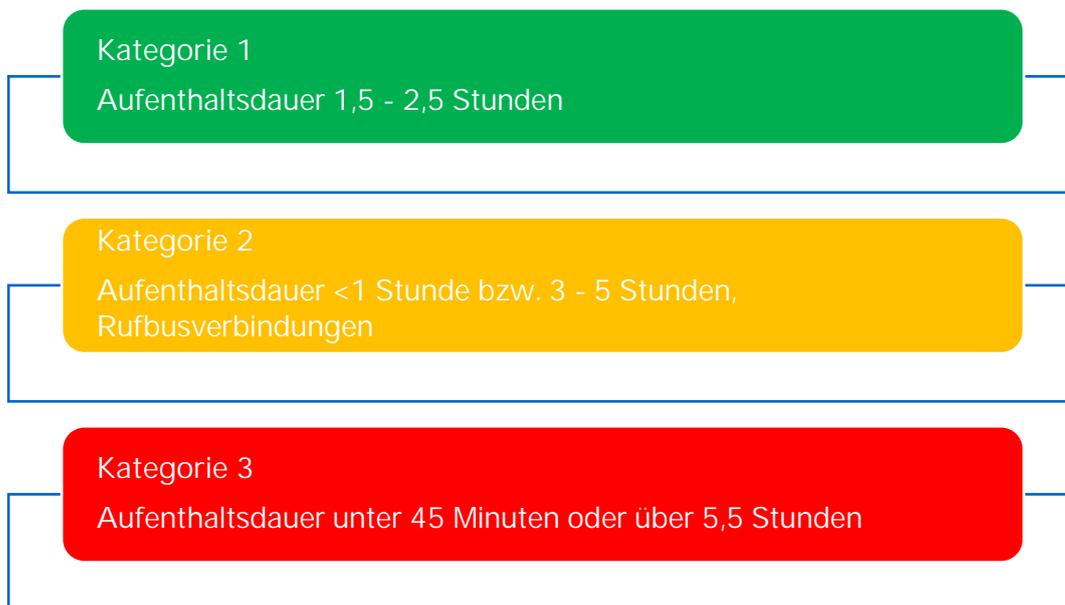


Abbildung 19: Übersicht der Kategorien nach Aufenthaltsdauer am Zielort

Im Folgenden werden die Verbindungen zwischen den Grundzentren und ihren jeweiligen Einzugsbereichen auf Gemeindeebene grafisch dargestellt und farblich, anhand der o. g. Kategorien, markiert. Die grünen Verbindungen entsprechen der Kategorie 1 und die orangen Verbindungen entsprechen der Kategorie 2. Die Verbindungen, die der Kategorie 3 zugeordnet wurden, sind rot dargestellt.

1. Grundzentrum Esterwegen an Schul- und Ferientagen

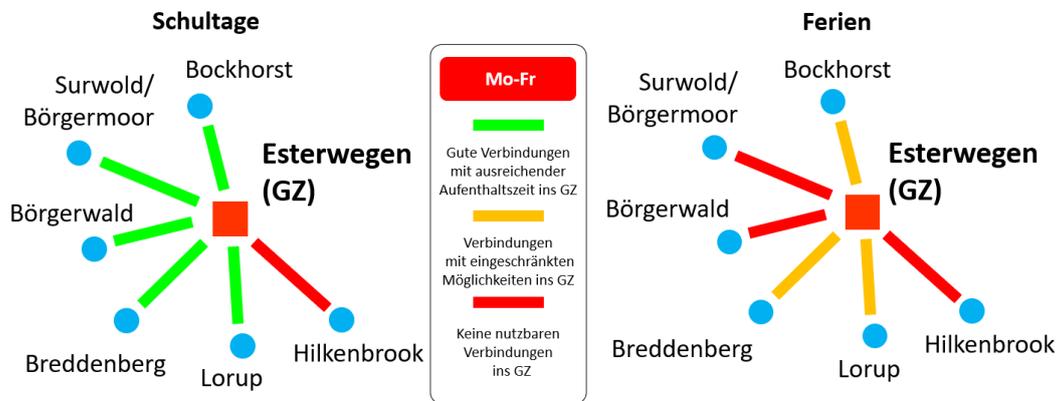


Abbildung 20: Verbindung von und zum Grundzentrum Esterwegen an Schul- und Ferientagen

An Schultagen sind aus fast allen zugehörigen Orten Besorgungsfahrten in den zentralen Ort möglich. Lediglich aus Richtung Hilkenbrook besteht eine zu lange Aufenthaltsdauer im zentralen Ort, zudem liegt die Rückfahrthaltestelle über einen Kilometer vom Zentrum entfernt.

In den Ferien gibt es aus keinem Ort eine Verbindung mit angemessener Aufenthaltsdauer in Esterwegen. Aus drei Orten gibt es gar keine ÖPNV-Verbindung. In Bürgerwald und Bürgermoor kann auf das deutlich weiter entfernte Mittelzentrum Papenburg ausgewichen werden.

2. Grundzentrum Lengerich an Schul- und Ferientagen

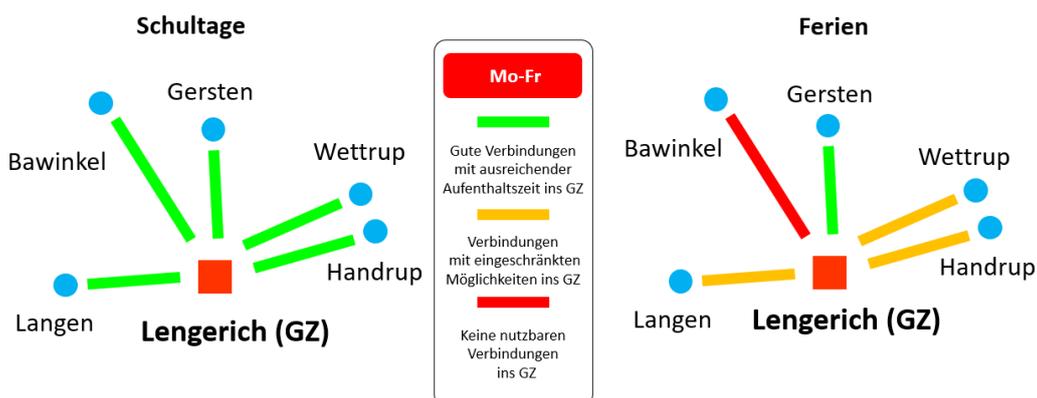


Abbildung 21: Verbindungen von und zum Grundzentrum Lengerich an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen aus allen Orten nutzbare Verbindungen.

In den Ferien besteht nur aus Gersten eine gut nutzbare Verbindung. Aus Langen, Wettrup und Handrup ist der Aufenthalt jeweils zu kurz beziehungsweise deutlich

zu lang. Für Rückfahrer nach Bawinkel fallen Wartezeiten bis zu über 7 Stunden an.

3. Grundzentrum Dörpen an Schul- und Ferientagen

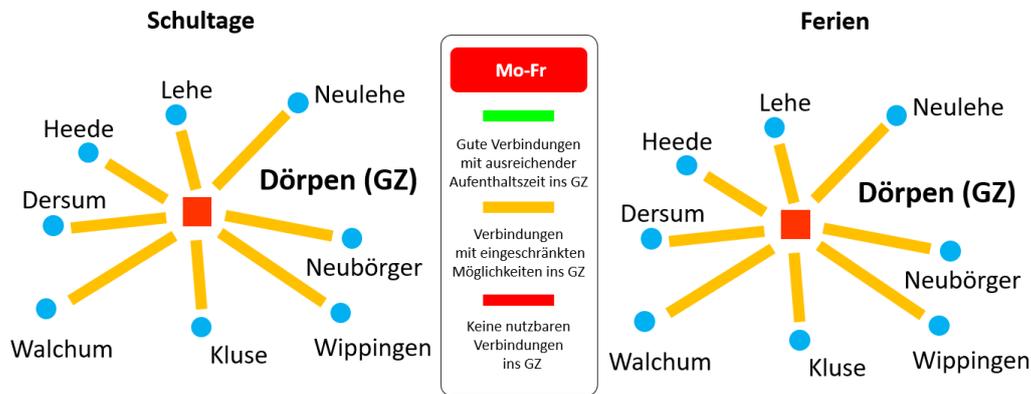


Abbildung 22: Verbindungen von und zum Grundzentrum Dörpen an Schul- und Ferientagen

Zu einem Großteil sind die Orte gut ans Grundzentrum Dörpen angebunden. Besorgungs- oder Arztfahrten mit passenden Aufenthaltszeiten sind an Schul- und Ferientagen mehrmals täglich möglich. Jedoch werden die meisten Fahrten mit einem Rufbus angeboten, die über eine Anmeldefrist von 60 Minuten verfügen, was die Attraktivität der Linien und ihre Qualität schmälern.

4. Grundzentrum Rhede an Schul- und Ferientagen

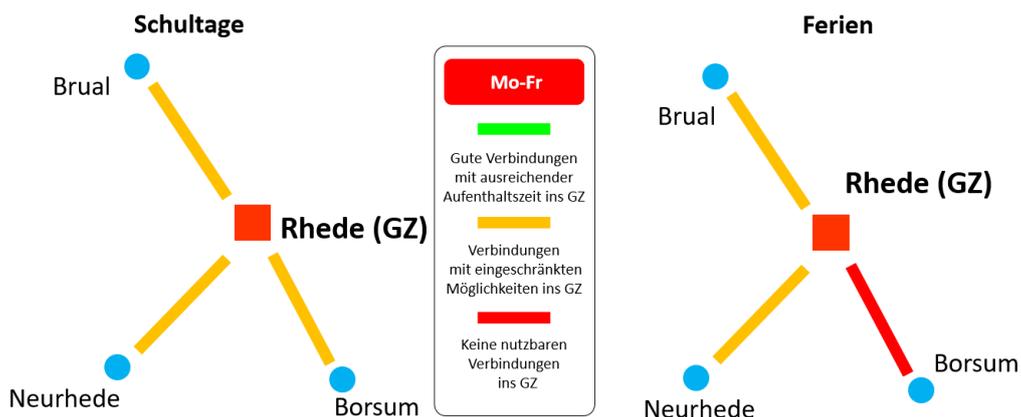


Abbildung 23: Verbindungen von und zum Grundzentrum Rhede an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nutzbare Verbindungen aus allen Orten. Lediglich die Aufenthaltsdauer für Borsum liegt minimal unter dem Richtwert von 90 Min, was aufgrund der kurzen Wege vor Ort allerdings nicht gravierend ist. Die Hinfahrten finden jedoch als Rufbus mit 2 Std. Anmeldefrist statt.

Es besteht keine Verbindung aus Borsum. Das Angebot aus Brual und Neurhede ist aufgrund einer sehr langen Aufenthaltsdauer von über 6 Stunden an Ferientagen nicht nutzbar. Auch hier verkehren Rufbusse mit Anmeldefrist.

5. Grundzentrum Sögel an Schul- und Ferientagen

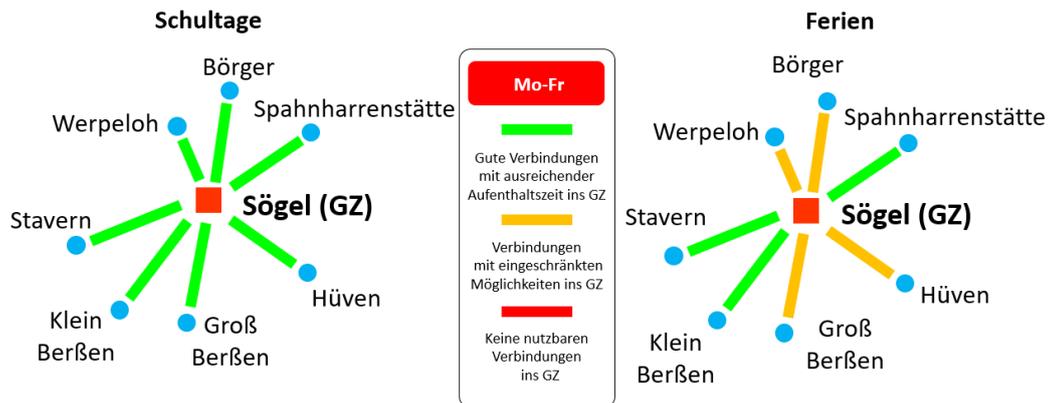


Abbildung 24: Verbindungen von und zum Grundzentrum Sögel an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nutzbare Verbindungen ins Zentrum aus allen Orten. An Ferientagen bestehen nutzbare Verbindungen aus den drei Orten Spahnharrenstätte, Stavern und Klein Berßen. Bei den Verbindungen aus den übrigen Orten ist die Aufenthaltsdauer zu kurz bzw. deutlich zu lang.

6. Grundzentrum Werlte an Schul- und Ferientagen

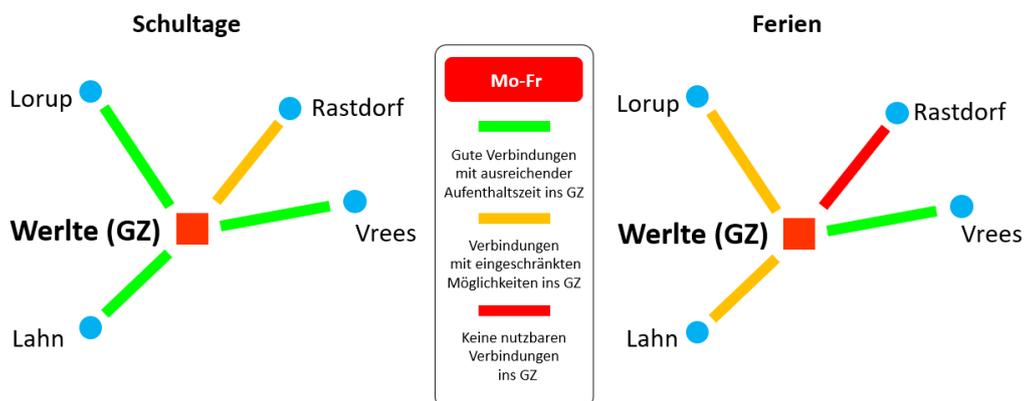


Abbildung 25: Verbindungen von und zum Grundzentrum Werlte an Schul- und Ferientagen

An Schultagen, bis auf Rastdorf (zu kurzer Aufenthalt), bestehen gut nutzbare Verbindungen aus allen Orten.

An Ferientagen bestehen gut nutzbare Verbindungen nur aus Vrees. Aus Rastdorf gibt es keine Verbindung. Aus Lahn und Lorup lediglich mit zu langer Aufenthaltszeit, zudem ist die Hinfahrt aus Lahn nur mit einmaligem Umstieg möglich.

7. Grundzentrum Haren (Ems) an Schul- und Ferientagen

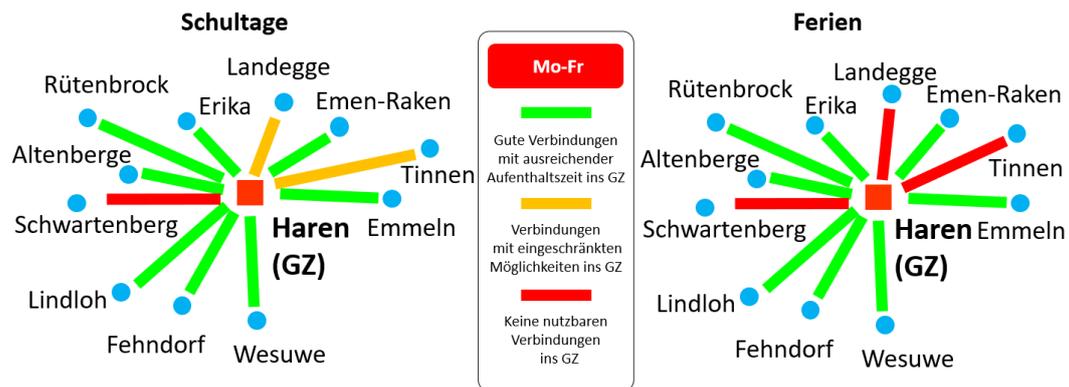


Abbildung 26: Verbindungen von und zum Grundzentrum Haren (Ems) an Schultagen und Ferientagen

Sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen bestehen überwiegend gute bis sehr gute Anbindungen an den zentralen Ort. Handlungsbedarf besteht für Landegge, Schwartenberg und Tinnen, deren Verbindungen an Schultagen ausschließlich mit zu langer Aufenthaltszeit nutzbar sind. Insbesondere bei Schwartenberg haben die Fahrgäste einen Aufenthalt von annähernd 6 Stunden. An Ferientagen bestehen gar keine Verbindungen.

8. Grundzentrum Herzlake an Schultagen und Ferientagen

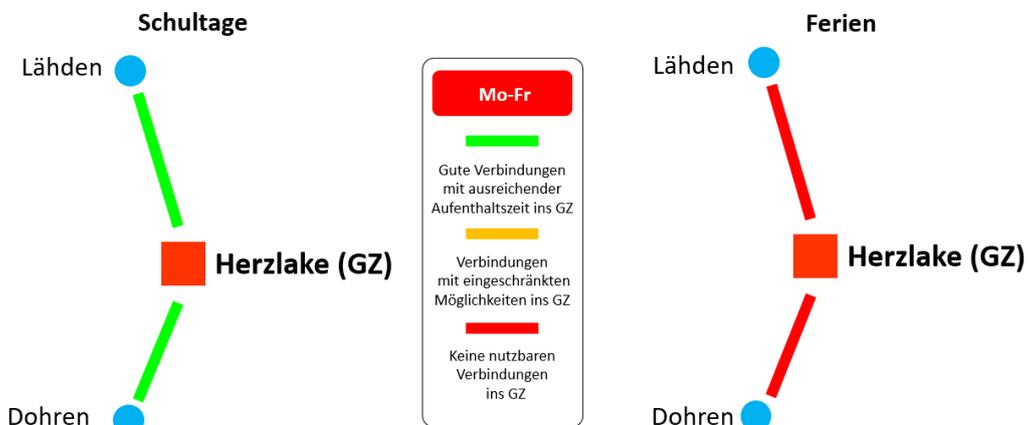


Abbildung 27: Verbindungen von und zum Grundzentrum Herzlake an Schultagen und Ferientagen

An Schultagen sind aus beiden zugeordneten Dörfern nutzbare Verbindungen in den zentralen Ort vorhanden.

An Ferientagen gibt es keine nutzbaren Verbindungen.

9. Grundzentrum Twist an Schul- und Ferientagen

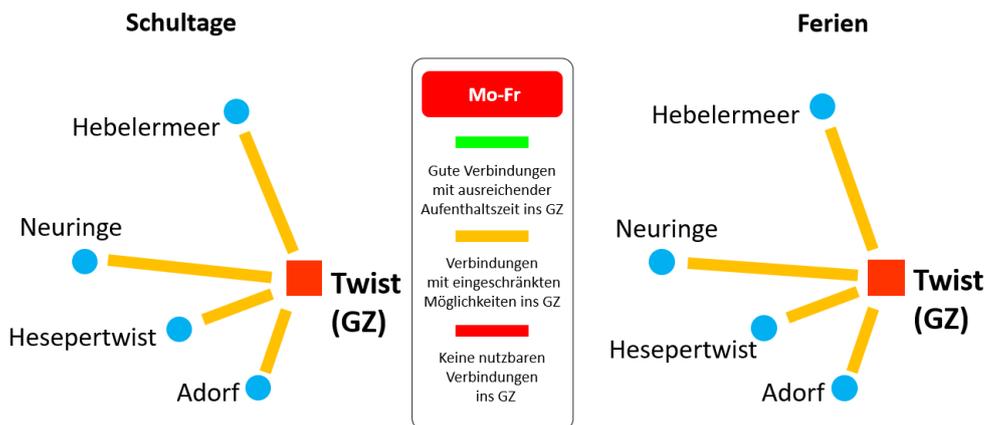


Abbildung 28: Verbindungen von und zum Grundzentrum Twist an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nutzbare Verbindungen ins Zentrum aus allen Orten. Die Aufenthaltsdauer für Hebelermeer ist, mit ca. einer Stunde, etwas zu kurz, zum Einkaufen jedoch ausreichend. Auf der Hin- und Rückfahrt gibt es zumeist Umsteigeverbindungen und/oder Verbindungen mit Rufbussen.

An Ferientagen bestehen teilweise nutzbare, nur zum Einkaufen ausreichende, Verbindungen aus Hebelermeer. Für den Rest ist die Aufenthaltszeit deutlich zu lang. Auf Hin- und Rückfahrt gibt es zumeist Umsteigeverbindungen und/oder Verbindungen mit Rufbussen.

10. Grundzentrum Geeste an Schul- und Ferientagen

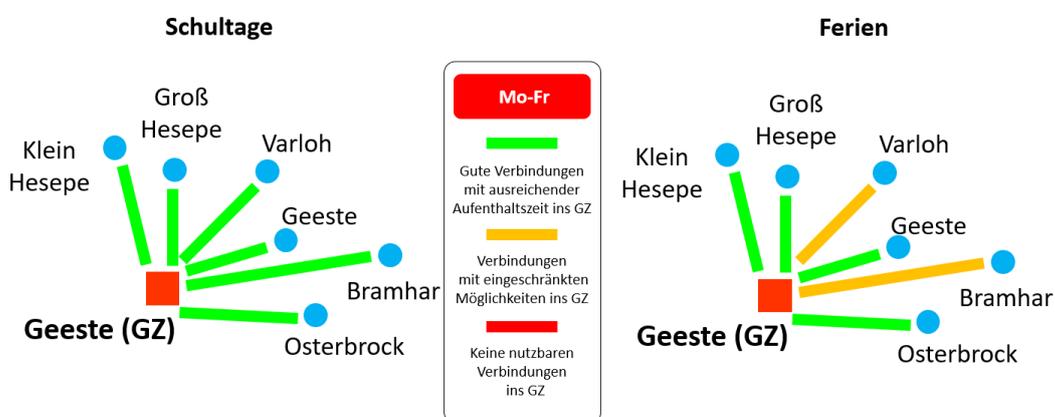


Abbildung 29: Verbindungen von und zum Grundzentrum Geeste an Schul- und Ferientagen

An Schul- und Ferientagen sind Besorgungsfahrten mit passender Aufenthaltsdauer aus allen Ortsteilen mit Ausnahme aus Bramhaar und Varloh möglich. In den Ferien bestehen aus den gleichen Orten nur 37 Minuten bzw. 40 Minuten Aufenthalt bis zur Rückfahrt. Zudem sind bei beiden Verbindungen die Haltestellen bei der Ankunft und beim Einstieg auf der Rückfahrt unterschiedlich. Bei beiden findet die Rückfahrt mit einem Rufbus statt.

11. Grundzentrum Haselünne an Schul- und Ferientagen

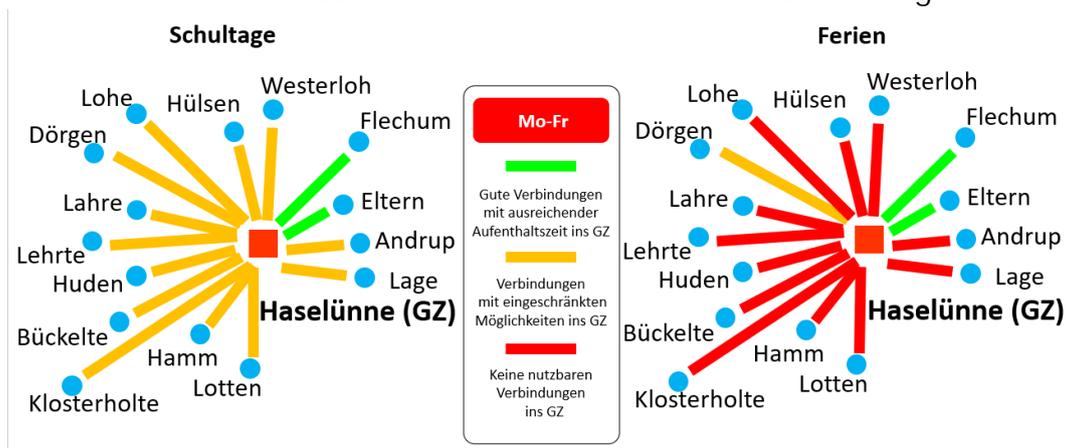


Abbildung 30: Verbindungen von und zum Grundzentrum Haselünne an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nur aus Eltern und Flechum Verbindungen mit angemessener Aufenthaltsdauer. In den anderen Ortschaften ist die Verweildauer pari pari zu kurz bzw. deutlich zu lang. Die Verbindungen aus Bückelte, Hamm und Lehrte kann jedoch für den Einkaufsverkehr genutzt werden.

In den Ferien gibt es ebenfalls gute Verbindungen aus Eltern und Flechum. Dazu kommt eine Verbindung aus Dörngen mit einer etwas zu knappen Aufenthaltszeit. Alle anderen Orte haben keine nutzbare Verbindung in das Grundzentrum.

12. Grundzentrum Freren an Schul- und Ferientagen

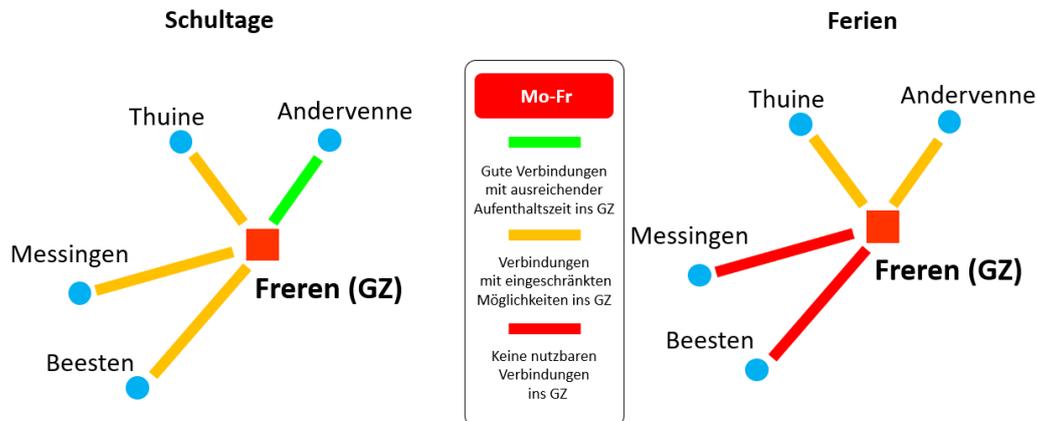


Abbildung 31: Verbindungen von und zum Grundzentrum Freren an Schul- und Ferientagen

An Schultagen sind Besorgungsfahrten aus allen zugehörigen Ortsteilen möglich. Aus Beesten, Messingen und Thuine wird eine Mindestaufenthaltszeit von 1 Std. 30 Min. teilweise deutlich unterschritten. Zudem ist die Hinfahrt von Messingen nur mit Umstieg möglich.

An Ferientagen bestehen bei den Verbindungen aus Anderverenne und Thuine Aufenthaltszeiten von knapp über einer Stunde. Fahrten aus Beesten und Messingen sind nicht möglich.

13. Grundzentrum Lathen an Schul- und Ferientagen

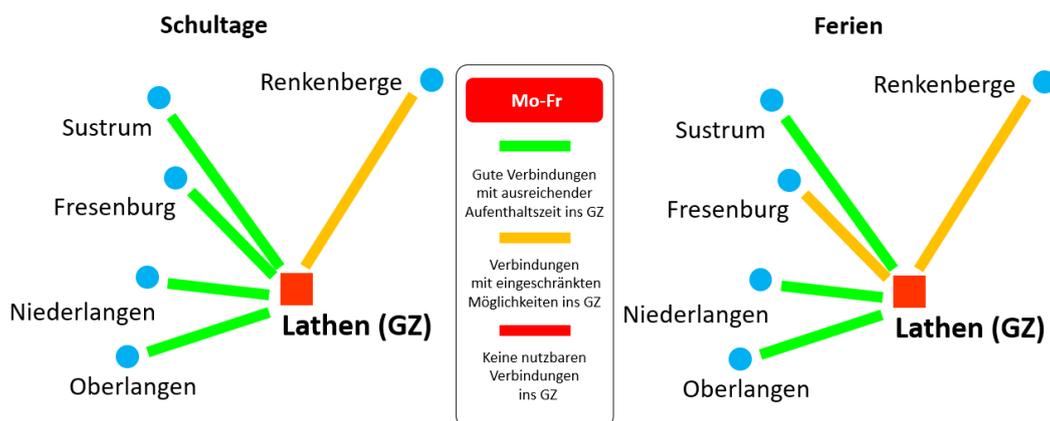


Abbildung 32: Verbindungen von und zum Grundzentrum Lathen an Schul- und Ferientagen

Aus allen Orten bestehen unter der Woche nutzbare Verbindungen in den zentralen Ort.

In den Ferien ist die Aufenthaltszeit aus Fresenburg und Renkenberge knapp, jedoch für Einkäufe noch nutzbar. Die Endhaltestelle der Hinfahrt von Fresenburg ist ca. 900 Meter vom Zentrum entfernt, wodurch die Verbindung für Mobilitätseingeschränkte Personen nur erschwert nutzbar ist

14. Grundzentrum Salzbergen an Schul- und Ferientagen

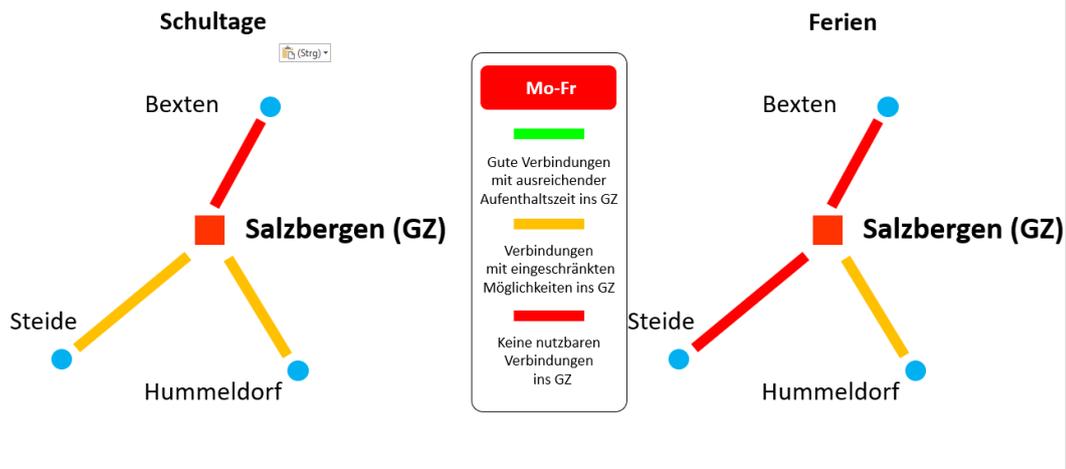


Abbildung 33: Verbindungen von und zum Grundzentrum Salzbergen an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nutzbare Verbindungen, wenn auch mit knapper Aufenthaltsdauer, nur aus Hummeldorf. Die Aufenthaltsdauer aus den anderen Orten ist deutlich zu lang.

Innerhalb der Ferien bestehen nur Verbindungen aus Hummeldorf, diese gleichen den Verbindungen an Schultagen.

15. Grundzentrum Emsbüren an Schul- und Ferientagen

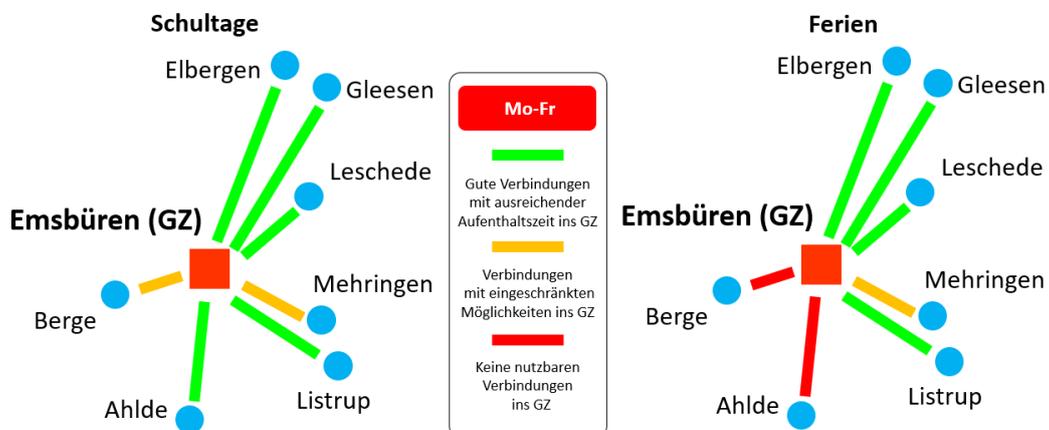


Abbildung 34: Verbindungen von und zum Grundzentrum Emsbüren an Schul- und Ferientagen

An Schultagen sind Besorgungsfahrten aus allen zugeordneten Siedlungen möglich. Die Aufenthaltszeit für Bürger aus Berge und Mehringen überschreitet die 2-Stunden-Marke jedoch deutlich. Zudem halten die Busse aus Mehringen weit entfernt von den zentralen Einkaufsmöglichkeiten.

In den Ferien besteht kein Angebot aus Richtung Ahlde und Berge. Für Personen aus Mehringen gibt es keinen zentralen Halt sowie eine Aufenthaltszeit von über 4 Stunden.

16. Grundzentrum Spelle an Schul- und Ferientagen

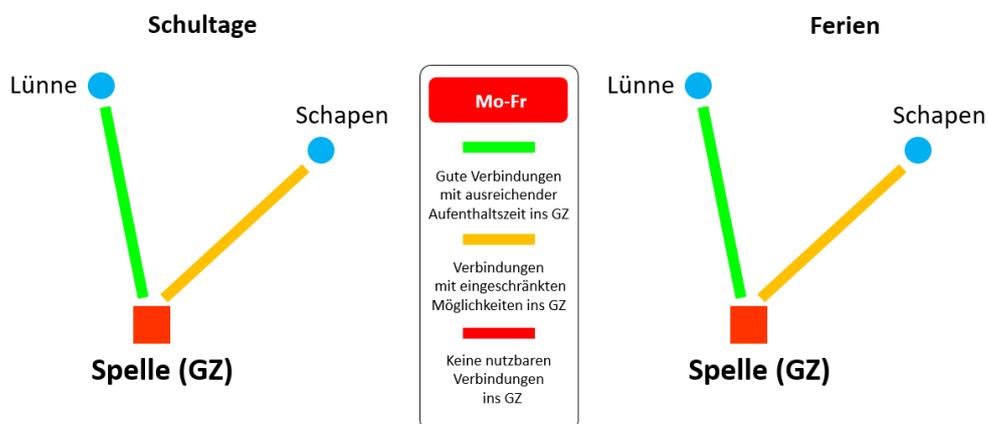


Abbildung 35: Verbindungen von und zum Grundzentrum Spelle an Schul- und Ferientagen

An Schultagen bestehen nutzbare Verbindungen ins Zentrum aus allen Orten. Die Aufenthaltsdauer für Bürger aus Schapen ist etwas zu kurz, aber zum Einkaufen ausreichend.

An Ferientagen bestehen nutzbare Verbindungen aus Lünne. Die Aufenthaltszeiten für Fahrgäste aus Schapen sind für normale Besorgungsfahrten zu lang.

4.2.2.2 Erreichbarkeit der Mittelzentren

Die Verbindungen zwischen den Grundzentren und den Mittelzentren werden in sehr unterschiedlicher Art und Qualität angeboten.

Die Grundzentren Salzbergen, Lathen und Dörpen sind stündlich per Bahn mit den nächstgelegenen Mittelzentren verbunden. Die ungünstige Lage des Bahnhofs Dörpen erschwert allerdings die Fahrt aus dem Dörpener Zentrumsbereich in die Städte.

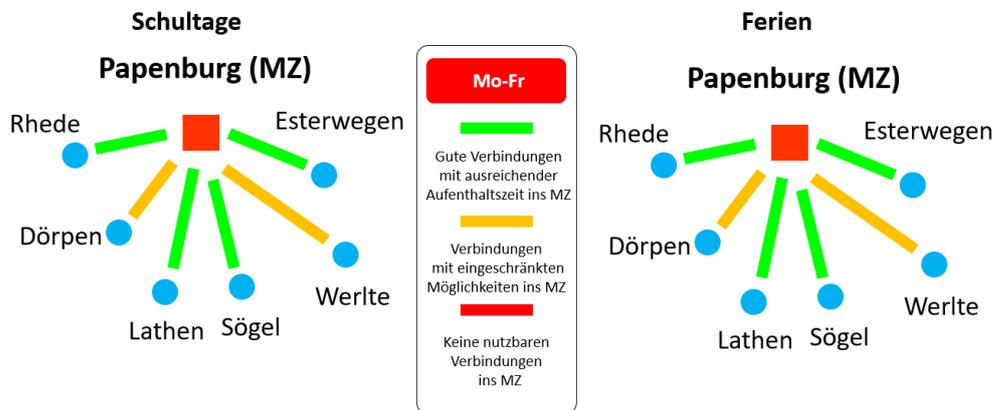


Abbildung 36: Verbindungen von und zum Mittelzentrum Papenburg an Schul- und Ferientagen

Das Grundzentrum Werlte hat, wenn auch über Umwege via Sögel oder Esterwegen, zwei direkte Verbindungen nach Papenburg. Fahrmöglichkeiten in die Kreisstadt Meppen bestehen allerdings nur als Umsteigeverbindung über Sögel.

Aus den Grundzentren Geeste, Sögel und Haselünne bestehen mögliche Verbindungen zu jeweils zwei Mittelzentren.

Nahverkehrskunden aus Geeste können bei Fahrten nach Meppen zwischen Bahn (ab Ortsteil Osterbrock) und Bus (ab Ortsteil Dalum) wählen. Das deutlich näher gelegene Mittelzentrum Lingen, zu dem erheblich größere Fahrgastströme ausgerichtet sind, kann nur per Umsteigeverbindung erreicht werden. Anschlussverbindungen bestehen über Holthausen-Biene. Vom Bahnhof im Ortsteil Osterbrock kann das SPNV-Angebot des RE 15 genutzt werden.

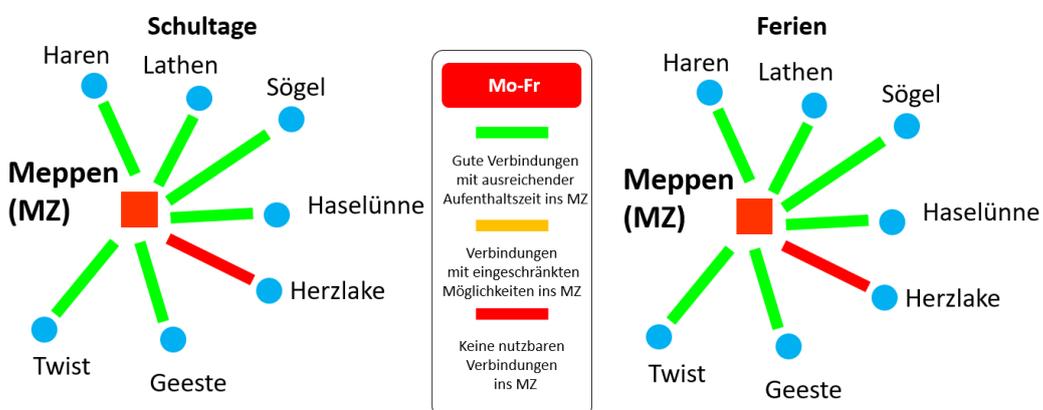


Abbildung 37: Verbindungen von und zum Mittelzentrum Meppen an Schul- und Ferientagen

Aus Haren (Ems) stehen den Fahrgästen ins Mittelzentrum Meppen sowohl Bahn- als auch Busverbindungen zur Verfügung. Über den außer Orts liegenden Bahnhof Emmeln haben die Fahrgäste die Möglichkeit mit dem Zug nach Meppen zu kommen. Die durchgebundenen Regionalbuslinien 919 und 911 bieten zudem Fahrten von Haren (Ems) sowie den Ortsteilen Emmeln und Wesuwe nach Meppen an.

Das Grundzentrum Herzlake verfügt über keinerlei Direktanbindung an ein Mittelzentrum. Verbindungen in die Mittelzentren werden nur per Umstieg über Haselünne angeboten.

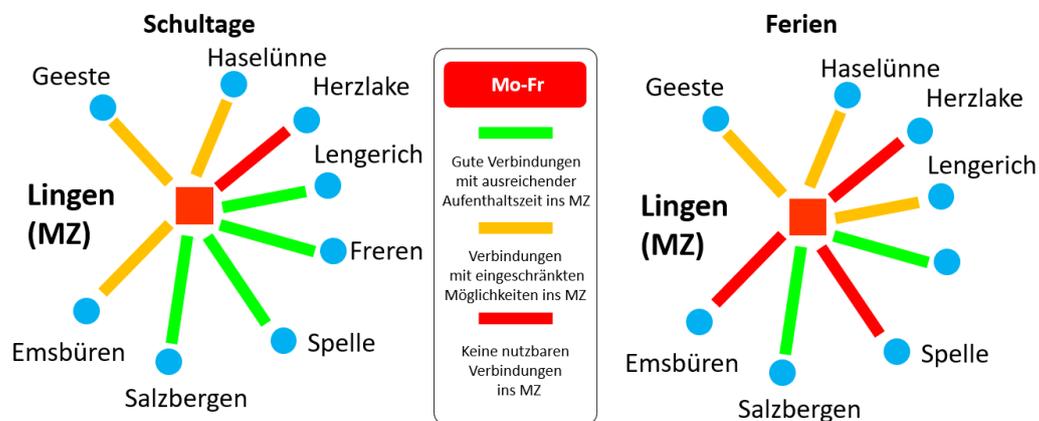


Abbildung 38: Verbindungen von und zum Mittelzentrum Lingen an Schul- und Ferientagen

Insbesondere an Lingen sind die Grundzentren eher schwach angebunden mit deutlichen Unterschieden an Schul- und Ferientagen.

Zwischen Geeste und Lingen verkehrt die Linie 71/171. Die Verbindungen sind stark eingeschränkt und unregelmäßig, so dass hierbei der RE als Hauptverbindung gelten kann. Der Bahnhof ist derzeit jedoch nicht vernünftig und sinnvoll per Bus zu erreichen, so dass die Nutzungswiderstände hoch sind. Sowohl die Verbindungen aus Haselünne als auch aus Emsbüren sind mit einer längeren Aufenthaltsdauer von über 3 Stunden nutzbar, da die betreffenden Linien auf Schulverkehr ausgelegt sind. Derartige auf den Schullinienverkehr ausgerichtete Linien machen sich in den Ferien besonders bemerkbar, in denen Lengerich auch nur noch mit längerer Aufenthaltsdauer erreichbar ist. Zusätzlich erhöht sich die Aufenthaltszeit in Emsbüren und Spelle auf über 5 Stunden, bei gleichzeitigen starken Einschränkungen der Anzahl der Verbindungen.

4.2.2.3 Überregionale Verbindungen

Neben dem Stadt- und Regionalverkehr innerhalb des Emslandes bestehen weitere überregionale, Landkreisgrenzen überschreitende Nahverkehrsverbindungen. Diese werden zum Teil mit dem SPNV, wie bereits in 4.1 beschrieben, sichergestellt. Darüber hinaus existieren zahlreiche ÖPNV-Verbindungen im überregionalen Busverkehr:

Aufgrund der geographischen Lage des Landkreises Emsland, mit einer geringen Ost-West-Ausdehnung und einer Reihe relevanter Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen, kommt den ein- und ausbrechenden Verkehren eine zum Teil große Bedeutung zu. Bedeutende Mittelzentren in kurzer Entfernung zum Landkreis Emsland sind zum Beispiel Bad Bentheim (8 km Luftlinie von Landkreisgrenze bis Stadtmitte), Cloppenburg (17,5 km), Emmen, Niederlande (12 km), Friesoythe (10,5 km), Leer (16 km), Nordhorn (16 km) und Rheine (4,5 km).

Die Bedienungsqualität der ein- und ausbrechenden Verkehre ist von starken Unterschieden geprägt. Während zum Teil sogar Linien im durchgehenden Stundentakt verkehren (Linien Papenburg – Leer und Lingen – Nordhorn), bestehen auf anderen Landkreisgrenzen überschreitenden Relationen lediglich Minimalangebote aus einzelnen Fahrten.

Die folgenden Linien bedienen die grenzüberschreitenden Verkehre in die Nachbarlandkreise:

Landkreis Emsland – Landkreis Leer/Ostfr.

- Linie 600: Papenburg – Leer
- Linie 622: Papenburg – Ihrhove – Leer
- Linie 641: Bunde – Weener – Holthausen – Stapelmoor – Papenburg
- Linie 691: Papenburg – Westrhaudefehn

Landkreis Emsland – Landkreis Cloppenburg

- Linie 945: Herzlake – Löningen
- Linie 930: Werlte – Cloppenburg

Landkreis Emsland – Landkreis Osnabrück

- Linie 131: Fürstenau – Freren – Lingen
- Linie 195: Rheine – Spelle – Schapen/Beesten – Freren – Fürstenau

Landkreis Emsland – Landkreis Grafschaft Bentheim

- Linie 153: Rheine – Salzbergen – Bad Bentheim
- Linie 161: Lingen – Wietmarschen
- Linie 165: Lingen – Nordhorn
- Linie 700: Twist – Nordhorn
- Linie 701: Meppen – Nordhorn
- Linie 822: Emsbüren - Engden

Landkreis Emsland – Kreis Steinfurt (NRW)

- Linie 129: Spelle – Dreierwalde – Hopsten – Hörstel-Uthuisen
- Linie 133: Lingen – Beesten – Hopsten
- Linie 141: Lingen – Spelle – Rheine
- Linie 153: Bad Bentheim – Salzbergen – Rheine
- Linie 192: Lengerich – Freren – Hopsten
- Linie 195: Fürstenau – Freren – Schapen/Beesten – Spelle – Rheine

Landkreis Emsland – Provinz Drenthe (Niederlande)

- Linie 922: Meppen – Emmen (NL)

Mit diesen überregionalen Linien werden zum Teil wichtige Orte in den benachbarten Kreisen erschlossen.

So wird das Mittelzentrum Meppen mit der Linie 922 an die Stadt Emmen, in der benachbarten Provinz Drenthe, angebunden. Mit den Linien 165, 600, 622 und 701 werden Mittelzentren, in unterschiedlichen Landkreisen gelegen, miteinander verbunden. So bestehen Busverbindungen beispielsweise zwischen Papenburg und Leer, Lingen und Nordhorn, Meppen und Nordhorn sowie Lingen und Rheine.

Des Weiteren werden auch Grundzentren im Landkreis Emsland mit benachbarten Mittelzentren verbunden. Dies betrifft die Linien 195, 153, 700 und 930. So verfügt Werlte über eine Verbindung nach Cloppenburg, Spelle, Salzbergen und Freren nach Rheine sowie Twist nach Nordhorn. Auch Grundzentren der benachbarten Landkreise werden mit Mittelzentren im Landkreis Emsland verbunden. Mit den Linien 161, 691, 131, 133 und 641 bestehen Verbindungen zwischen Fürstenau, Hopsten und Wietmarschen und Lingen sowie zwischen Bunde, Weener, Westrauderfehn und Papenburg.

Die übrigen Linien dienen der Anbindung lokaler Bereiche.

Da gerade bei den Landkreisgrenzen überschreitenden Linien, die Fahrplanangebote stark voneinander abweichen, sind die im nachfolgenden Kapitel Bedienstungsqualität getroffenen Ausführungen von Bedeutung.

4.2.3 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beinhaltet die Bedienungszeiträume, Aussagen über die Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes, die Fahrtenhäufigkeit und die Taktfrequenz der einzelnen ÖPNV-Linien. Bei der Überprüfung wird die Frage beantwortet, ob sich die Qualität der Bedienung an der Nachfrage orientiert und diese befriedigt. Es werden hier Aussagen über die ÖPNV-Verfügbarkeit getroffen.

Bedienungshäufigkeit/ -zeiträume

Da das Angebot teilweise deutliche Unterschiede der Bedienungshäufigkeit in Abhängigkeit der Betriebstage verzeichnet, wurde bei der Auswertung wie folgt differenziert:

- Montag – Freitag an Schultagen,
- Montag – Freitag an Ferientagen,
- Samstag,
- Sonn- und Feiertage.

Die Bedienungshäufigkeit von Montag-Freitag an Schultagen ist auf den einzelnen Linien sehr unterschiedlich. Hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit haben beispielsweise die Orte Langen, Lengerich, Wettrup, Bramsche und Spelle eine sehr gute Anbindung. Sie werden mit über 40 Fahrtenpaaren pro Tag bedient. Bedienungsdefizite weisen die Orte auf, die außerhalb der Schulzeiten gar nicht oder nur in geringem Maße angebunden werden. Hiervon betroffen sind zum Beispiel Hopsten, Schapen, Beesten, Salzbergen und Baccum.

Die Bedienungszeiträume der Linien an Schultagen sind entsprechend der Funktionen der Linien ausgeprägt. Betriebsbeginn ist in der Regel zwischen 5.30 Uhr und 7:00 Uhr. Nach 19.00 Uhr wird der Großteil der Gemeinden im Regionalbusverkehr allerdings nicht mehr bedient. Nur wenige Linien verkehren auch noch später. Die Ausnahmen bilden die Linien des Stadtbus Lingen (11/111, 21/121, 31/131, 41/141, 160, 71/171, 74/174). Diese Linien werden montags bis donnerstags bis nach 21.00 Uhr sowie freitags auch bis nach 22:00 Uhr bedient.

Beim ÖPNV-Angebot Montag-Freitag an Ferientagen ist oftmals eine stark eingeschränkte Bedienungshäufigkeit festzustellen. Im Nahbereich der Städte Meppen, Papenburg und Lingen sind geringe bzw. teilweise deutliche Veränderungen im Vergleich zu den Schultagen festzustellen. Einige Orte sind in der Ferienzeit gar nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen, wie beispielsweise Schwartenberg. Sehr deutlich wird diese Angebotsreduzierung in den Gemeinden Haselünne und Herzlake sowie im Bereich des Altkreises Lingen. Der Handlungsbedarf, der sich an Schultagen punktuell ergibt, ist hier verstärkt festzustellen und häufiger vorhanden. Von einer flächendeckenden Erschließung kann nur noch ansatzweise gesprochen werden. Insbesondere in den ländlichen Randgebieten werden keine Verbindungen angeboten.

Samstags besteht ein sehr geringes Grundangebot mit erheblichen Angebotseinschränkungen. An Sonntagen stehen lediglich die Fahrten des Emsland FahrradExpress zur Verfügung, der allerdings nur in den Sommermonaten verkehrt.

Positiv hervorzuheben ist die Bedienhäufigkeit des Stadtbusses in Meppen, die an Ferientagen von Montag bis Freitag unverändert bleibt.

Detaillierte Übersichtskarten der ÖPNV-Linien bezogen auf die unterschiedlichen Betriebstage stehen im Anlageband zur Verfügung. Die dort dargestellten Karten zeigen die Bedienung für die Betriebstage montags bis freitags an Schultagen, montags bis freitags an Ferientagen, samstags und sonntags.

Aufgrund der nicht vorhandenen Angebotsdifferenzierung stellt sich das ÖPNV-Angebot gegenüber dem Nutzer als recht unübersichtlich dar.

4.2.4 Verknüpfungsqualität

Die Verknüpfung stellt ein wichtiges Thema in der integrierten Verkehrsplanung dar. Gerade in ländlichen Bereichen mit einem eingeschränkten ÖPNV-Angebot und einer geringeren Fahrtenhäufigkeit, ist die Vernetzung der einzelnen Angebote untereinander von Bedeutung. Falls wenige Fahrten in Kombination mit mangelnden Umsteigemöglichkeiten angeboten werden, entsteht für die Nahverkehrskunden ein gleich doppelter Negativeffekt.

Das Thema Verknüpfung wurde bereits im NVP 2014 aufgenommen. Hier wurden die folgenden Verknüpfungspunkte festgelegt:

- Rhede (Ems) Markt
- Papenburg Bahnhof/ZOB
- Papenburg Kleistschule
- Aschendorf Bahnhof
- Esterwegen: Börgerwald Post
- Esterwegen: Alte Post
- Dörpen Busbahnhof/Bahnhof
- Lathen Markt
- Lathen Bahnhof
- Sögel Busbahnhof/Schulzentrum
- Werlte Busbahnhof
- Haren (Ems) Rathaus
- Haren (Ems) Hallenbad
- Haren (Ems) Emmeln-Bahnhof
- Meppen Windthorstplatz
- Meppen Busbahnhof
- Meppen Bahnhof
- Haselünne Bahnhof

- Herzlake Moormann
- Twist Busbahnhof
- Geeste/Dalum-Busbahnhof
- Geeste Bahnhof
- Lingen Bahnhof/ZOB
- Lengerich Bawinkel-Schule
- Lengerich Busbahnhof
- Lengerich Handrup
- Freren Markt
- Freren Beesten Dorf
- Emsbüren Richthofenstraße
- Emsbüren Leschede-Bahnhof
- Spelle Lünne-Hermes
- Spelle Bahnhof
- Salzbergen Bahnhof

Eine besondere Bedeutung kommt den zehn Bahnhöfen zu, an denen eine Verknüpfung zwischen Bus und Bahn möglich ist und wo das gute SPNV-Angebot genutzt werden kann, um den Ansatz einer integrierten Verkehrsplanung zu verfolgen.

Obwohl der Verknüpfung und Vernetzung einzelner Verkehrsangebote bislang nur eine geringe Bedeutung beigemessen wurden, bestehen im Landkreis Emsland einige positive Beispiele für eine gelungenen ÖPNV-Integration. Diese Beispiele sind allerdings nur punktuell vorhanden.

Hervorzuheben ist beispielsweise der Knotenpunkt Dörpen Bahnhof, an dem die Zeiten der Regionalexpress-Linie (RE15) und der Buslinien 950, 951, 960, 961 miteinander korrespondieren.

- Vollknoten RE15 zur Minute 30
- Orts- und Nachbarortsverkehre bedienen den Knoten mit allen vier Linien, außerhalb der Schulzeiten allerdings überwiegend im Rufbusverkehr
- Ankunft der Busse zur Minute 23
- Abfahrt der Busse zur Minute 36
- Begrenzte Abweichungen zu den Schulanfangs- und Endzeiten

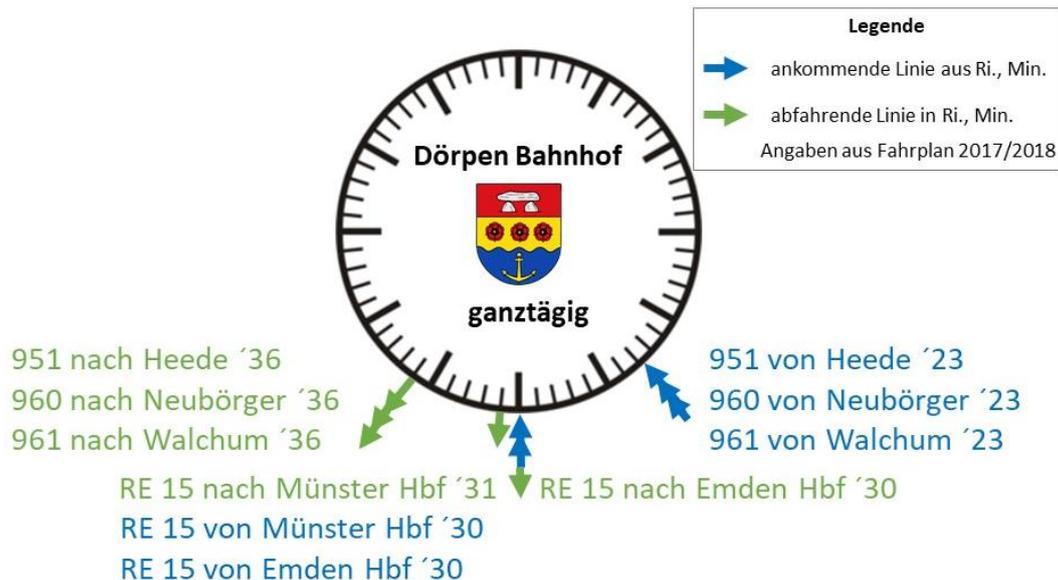


Abbildung 39: Beispiel Bus/Bahn-Verknüpfung Dörpen (montags bis freitags)

Neben dem positiven Beispiel Dörpen, wo eine Bus-/Bahn-Verknüpfung angeboten wird, ist Haselünne hervorzuheben. An der dortigen Haltestelle Bahnhof bestehen Bus/Bus-Verknüpfungen, an denen mehrmals täglich die Möglichkeit besteht, zwischen der Hauptlinie 933 aus Meppen und untergeordneten Linien in Form eines kleinen Taktknotens umzusteigen. Dies ist jedoch nicht durchgehend und nur an Schultagen möglich.

An zahlreichen Verknüpfungspunkten ergibt sich ein Handlungsbedarf, um die Angebotsstrukturen für die ÖPNV-Nutzer attraktiver zu machen. Der Busbahnhof in Werlte beispielsweise wird zwar von den Linien 930, 931, 934, 970, 980, 987 bedient, eine Vernetzung unter den Linien zu einem System ist allerdings nicht erkennbar.

- Kreuzungspunkt der Nord-Süd-Achse Papenburg – Werlte - Haselünne mit der West-Ost-Achse Lathen - Sögel - Werlte – Vrees
- Fahrpläne mit Ausnahme der Linie 931 und teilweise der Linie 980 komplett auf Schulverkehr ausgelegt.
- Es sind keine geplanten Anschlüsse erkennbar. Diese werden oft um wenige Minuten verpasst, bzw. funktionieren rein zufällig.



Abbildung 40: Beispiel Bus/Bahn-Verknüpfung Lathen (Beispiel Mo bis Fr 11 bis 12 Uhr)

Auch am Beispiel des Verknüpfungspunktes Lathen wird deutlich, wie sich die Situation in vielen Bereichen des Landkreises heute darstellt. Anschlüsse werden scheinbar nur zufällig hergestellt. Dadurch entstehen teilweise „Negativanschlüsse“, so dass sich Bus und Bahn nur um wenige Minuten verpassen und den Fahrgästen die Korrespondenz nicht zur Verfügung steht.

4.3 Stadtbusverkehre

Im Landkreis Emsland werden der SPNV und der Regionalbusverkehr durch drei Stadtbusverkehre ergänzt. Diese werden in den Städten Lingen, Meppen und Papenburg angeboten. Die Anzahl von Linien und Fahrten, die Bedienungszeiträume und die Qualität der drei Stadtbusnetze unterscheiden sind sehr stark voneinander.

für Einzelfahrscheine. Für andere Fahrscheine gelten z.T. andere Preisstufen. Das Monatsabonnement „Öko-Ticket“ der Tarifgemeinschaft ist im Stadtbusverkehr nicht erhältlich.

Ankunft Papenburg, Bahnhof											
	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Linie 1	8:16 (S)	09:24	-	11:24	12:14 (S)	13:29	14:24 (S)	15:24	16:24 (S)	-	18:24 (S)
Linie 2	8:16 (S)	9:19 (S)	10:19	11:19 (S)	12:19	13:29	14:19 (S)	-	16:19	17:19	-
Linie 3	8:20		10:20		12:20	13:50 (S)			16:20		18:20
Linie 963	-	-	10:30 (S)		12:30	13:18 (S)	14:43 (S)	15:13	-	17:23	-
Linie 970	-	9:19 (S)	-	11:19	-	13:49 (S)	14:29 (S)	15:39	-	-	18:19
Linie 980	-	9:25 (S)	-	11:25	-	-	14:45 (S)	15:25 (F)	16:25 (S)	17:09 (S)	-
Linie 600	8:00 (S) 8:10 (F)	9:08 (S)	10:08	11:08 (S)	12:08	13:08 (S)	14:08 (F) 14:11 (S)	15:08	16:08 (F)	17:08 (S)	18:08 (S)
RE15 aus Emden	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	-	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
Abfahrt Papenburg, Bahnhof											
Linie 1	8:30	-	10:30	-	12:30	13:30 (S)	14:30	15:30 (S)	-	17:30	-
Linie 2	-	9:30	-	11:30	12:30	13:30 (S)	-	15:30	16:30	-	18:30
Linie 3	8:30	9:30	10:30		12:30		14:30		16:30		
Linie 963	8:30 (S)	-	10:30	11:30 (S)	12:30 (S)	13:30	-	15:15 (S) 15:45 (S)	-	17:25	-
Linie 970	-	9:30	-	-	12:30 (S)	13:30	-	15:30	-	-	-
Linie 980	-	9:30	-	-	12:30 (S)	13:30	-	15:30	-	-	18:15 (S) 18:30 (F)
Linie 600	8:05	9:30 (S)	10:30	11:30 (S)	12:30	13:30 (S)	14:30	15:30 (S)	16:30 (S)	17:30	18:10 (S) 18:30
RE15 nach Emden	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	14:04	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42

Tabelle 12: An- und Abfahrtsübersicht Papenburg, Bahnhof

4.3.2 Stadtbus Meppen

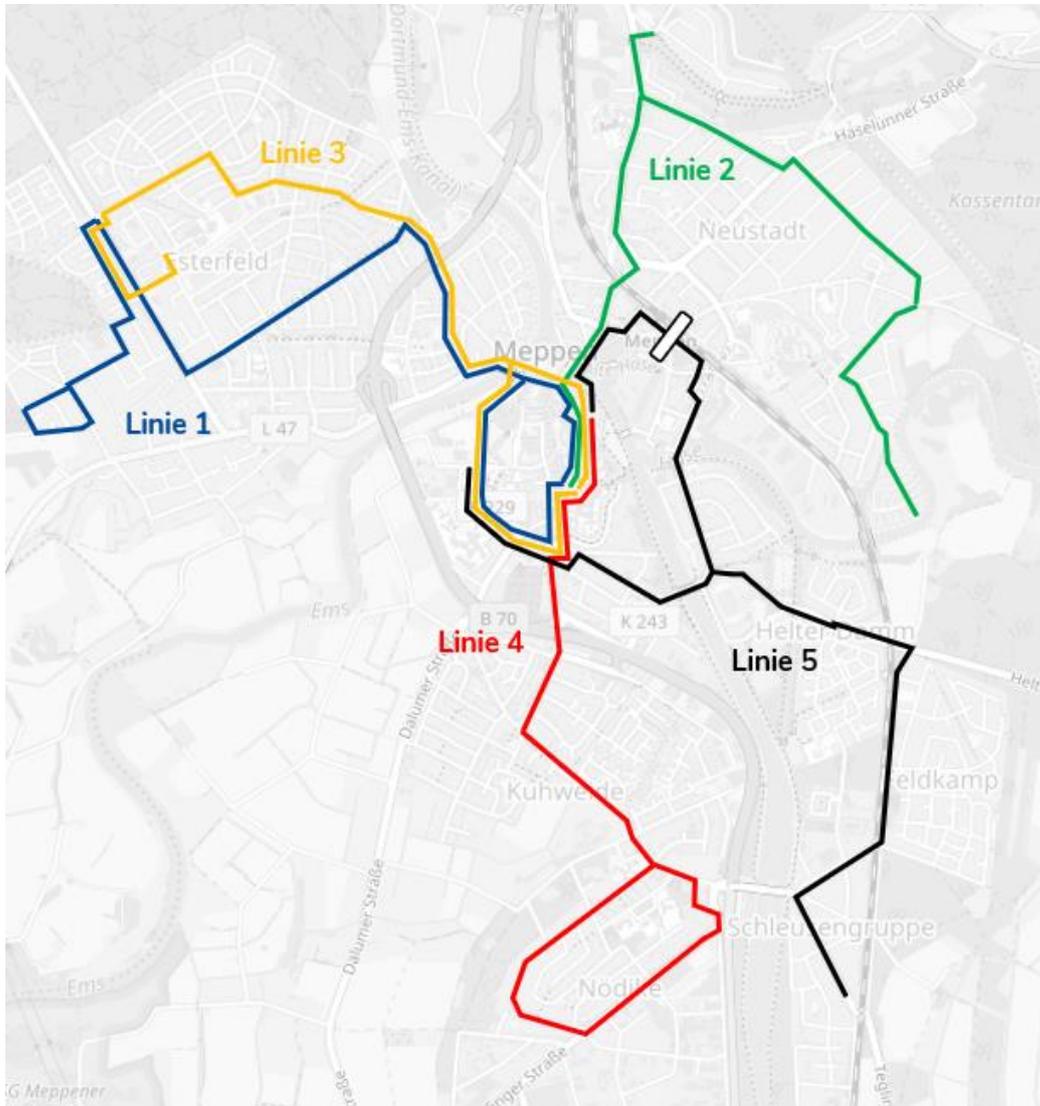


Abbildung 42: Netzplan Stadtbus Meppen

Das Meppener Stadtbusnetz erschließt sämtliche Stadtteile und verkehrt sternförmig ab der Rendezvous Haltestelle Windthorstplatz. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag zwischen ca. 8:30 Uhr und ca. 18:30 Uhr, je nach Linie im 30- bis 60- Minuten-Takt. Bei Ankunft am Windthorstplatz kann in der Regel ohne Wartezeit zu drei weiteren Linien umgestiegen werden.

Weiterentwicklungsmöglichkeiten bestehen insbesondere in einer Verzahnung mit parallel verkehrenden Regionalbussen, sowie in einer Ausweitung der Betriebszeiten, um zum Beispiel den Beschäftigten des Einzelhandels eine Nutzung zu ermöglichen

Im Stadtbusverkehr Meppen gilt die Tarifstufe 1A der Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord mit einem aktuellen Einzelfahrtspreis von 1,40 €. Das Monatsabonnement „Öko-Ticket“ ist zum Preis von 18,20 € erhältlich.

Ankunft Windhorstplatz											
	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Linie 1		09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Linie 2	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	-
Linie 3	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	-
Linie 4	08:33	09:03 09:33	10:03 10:33	11:03 11:33	12:03 12:33	13:03 13:33	14:03 14:33	15:03 15:33	16:03 16:33	17:03 17:33	18:03
Linie 5 aus Ri. Bf.	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Linie 929 aus Ri. Bf.	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	-
Abfahrt Windhorstplatz											
Linie 1	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	-
Linie 2	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Linie 3		09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
Linie 4	08:03 08:33	09:03 09:33	10:03 10:33	11:03 11:33	12:03 12:33	13:03 13:33	14:03 14:33	15:03 15:33	16:03 16:33	17:03 17:33	-
Linie 5	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	-

Tabelle 13: An- und Abfahrtsübersicht Windthorstplatz

4.3.3 Stadtbus Lingen

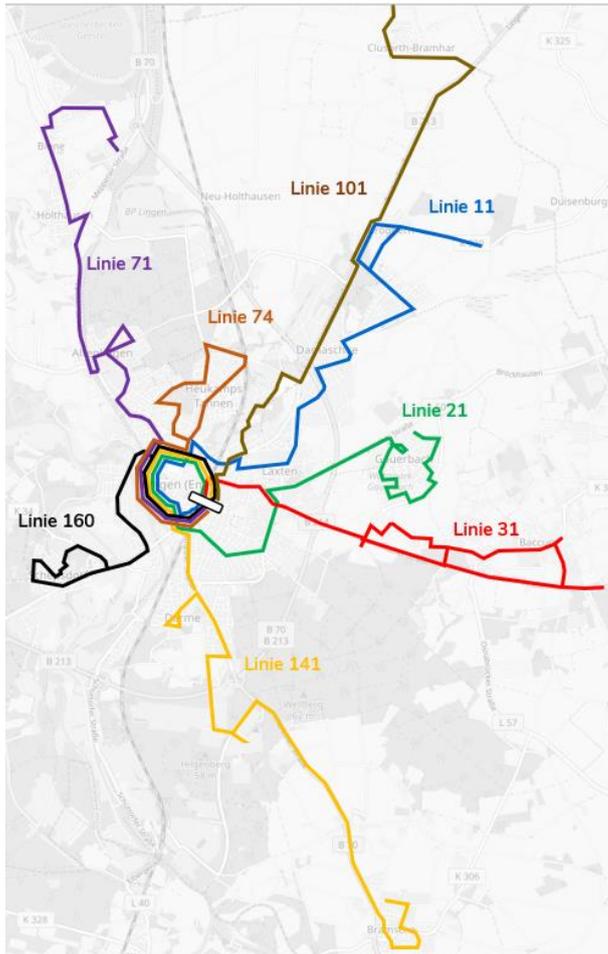


Abbildung 43: Netzplan Stadtbus Lingen

Die Stadt Lingen hat mit dem Lili-Bus ein umfassendes Bussystem, welches die gesamte Stadt mit Rendezvous-Haltestelle am Bahnhof bedient. Dort ist in der Regel ein direkter Umstieg zu anderen LiliBus-Linien möglich. Hervorzuheben sind außerdem die großzügigen Betriebszeiten bis 21:30, bzw. 22:30 Uhr am Freitag und 23:30 Uhr am Samstag.

Das Stadtbusnetz ist nicht in den vorhandenen Regionalbusverkehr integriert und stellt eine Besonderheit im ÖPNV-System dar. Es gibt parallel verkehrende Regionalbuslinien, welche speziell in die Außenbezirke eine direkte und schnelle Verbindung darstellen, anstelle der feinerschließenden Stadtbusse. Damit konkurrieren beide Systeme miteinander.

Anschlüsse Lingen ZOB

Abfahrt Lingen ZOB											
	08:00 – 09:00	09:00 – 10:00	10:00 – 11:00	11:00 – 12:00	12:00 – 13:00	13:00 – 14:00	14:00 – 15:00	15:00 – 16:00	16:00 – 17:00	17:00 – 18:00	18:00 – 19:00
LiLi 11	08:35	09:35	10:35	11:35(F) 11:45(S)	12:35(F) 12:45(S)	13:35	14:35(F) 14:45(S)	15:35	16:35	17:35	18:35
LiLi 21	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35		15:35	16:35	17:35	18:35
LiLi 31	08:35	09:35	10:35	11:35(F) 11:45(S)	12:35(F) 12:45(S)	13:35	14:45	15:35	16:35	17:35	18:35
LiLi 41	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
LiLi 60	08:35	09:35	10:35	11:35(F) 11:45(S)	12:35(F) 12:45(S)	13:35	14:35(F) 14:45(S)	15:35	16:35	17:35	18:35
LiLi 74	08:10	09:10	10:10	11:10 11:45(S)	12:10(F) 12:45(S)	13:10(F) 13:35(S)	14:10(F) 14:45(S)	15:10(F) 15:35(S)	16:10	17:10	18:10
Linie 101	08:35	09:35(S)		11:35(F) 11:45(S)	12:45	13:15(S) 13:15(S)	14:45	15:35	16:00 16:35(S)	17:35	18:35
Linie 121	08:35(S)	09:35(S)		11:45	12:40	13:35(S)		15:35(S)	16:05(S) 16:35(S)	17:35	18:35
Linie 131						13:00(S)		15:15(S)	16:05(S)		
Linie 132				11:40(S)	12:40(S)	13:35(S)			16:35(S)		
Linie 133					12:45	13:35(S)	14:45(S)	15:35(S)	16:35(S)	17:35(S)	18:35
Linie 141	08:35		10:30	11:45	12:45(S)	13:35(S)	14:35	15:35	16:05(S) 16:35(S)	17:35(S)	
Linie 151	08:35	09:35	10:35	11:45 11:55(S)	12:45	13:35(S)	14:35	15:35(S)	16:05(S) 16:35	17:35(S)	18:35
Linie 160	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60
Linie 161				11:40(S)	12:35(S)	13:35(S)	14:45(S)	15:35(S)	16:05(S)		
Linie 165	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35 14:45(S)	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
Linie 171	08:20(S) 08:25 08:35	09:35	10:35	11:35 11:40(S) 11:45(S)	12:35(S) 12:40(S) 12:45(S) 12:45(S)	13:35(S) 13:35(S) 13:35	14:35(F) 14:45(S)	15:35(S) 15:35(S) 15:35(F)	16:05(F) 16:35 16:50(S)	17:35 17:35(S)	18:35
RE15 nach Emden	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55
RE15 nach Münster	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
IC nach Emden			10:13		12:13		14:13		16:13		18:13
IC nach Münster		09:44		11:45		13:44		15:44		17:44	

Tabelle 14: Abfahrtsübersicht Lingen ZOB

Ankunft Lingen ZOB											
	08:00 – 09:00	09:00 – 10:00	10:00 – 11:00	11:00 – 12:00	12:00 – 13:00	13:00 – 14:00	14:00 – 15:00	15:00 – 16:00	16:00 – 17:00	17:00 – 18:00	18:00 – 19:00
LiLi 11	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33(F) 12:43(S)	13:33(F) 13:43(S)	14:33	15:33(F) 15:43(S)	16:33	17:33	18:33
LiLi 21	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22(S) 15:32(F)	16:22	17:22	18:22
LiLi 31	08:25(S) 08:31(F)	09:25(S) 09:31(F)	10:33	11:33	12:33(F) 12:43(S)	13:31 13:58(S)	14:31(S) 14:33(F) 14:43(S)	15:31 15:59(F)	16:03	17:31(S) 17:33(F)	18:31
LiLi 41	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27
LiLi 60	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10(F) 12:20(S)	13:10(F) 13:20(S)	14:10	15:10(F) 15:20(S)	16:10	17:10	18:10
LiLi 74	08:33	09:33	10:33	11:33	12:08(S) 12:33(F)	13:08(S) 13:33(F) 13:58(S)	14:33(F)	15:08(S) 15:33(F) 15:58(S)	16:33	17:33	18:33
Linie 101	08:31(S) 08:34	09:31		11:38(S) 11:38(S)	12:31(S) 12:37(S) 12:38(F) 12:44	13:30(S) 13:28(S) 13:28(S) 13:30(S) 13:30(S)	14:17(S) 14:38(S) 14:38 14:55(S)	15:00(S) 15:30(S) 14:38 14:55(S)	16:00(S) 16:30(S)	17:31	18:31
Linie 121	08:31(S) 08:32(F)	09:31(S)				13:15(S) 13:32(S)	14:42(S) 14:44(F)	15:30(S)	16:28(S)	17:09(S)	
Linie 131									16:57		
Linie 132						13:20(S)					
Linie 133	08:07(S) 08:20						14:30			17:35(S)	18:30(S)
Linie 141	08:28 08:34(F)	09:28			12:38(F) 12:38(S)	13:28(S) 13:34(S)	14:38	15:34(S) 15:58(S)	16:28(S) 16:48(F)	17:08(S) 17:34	18:14(F)
Linie 151	08:30	09:20	10:20	11:20	12:39		14:39	15:27(F) 15:32(S)	16:33(S)	17:33	18:33
Linie 160	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60	LiLi 60
Linie 161					12:29(S)	13:42(S)	14:01(S)				
Linie 165	08:24(S) 08:34(F)	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:04(S) 14:34	15:04(S) 15:34	16:43	17:43	18:43
Linie 171	08:33	09:33	10:33	11:27 11:33 11:37(S)	12:27(S) 12:33 12:37(S) 12:41(F)	13:27(S) 13:28(S) 13:33	14:33	15:27(S) 15:33(F) 15:38(S)	16:33 16:46(S)	17:33	18:33
RE15 aus Emden	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03 13:50(S)	14:18	15:03	16:03	17:03	18:03
RE15 aus Münster	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54
IC aus Emden	07:42		09:42		11:42		13:42		15:42		17:42
IC aus Münster			10:13		12:13		14:13		16:13		18:13

Tabelle 15: Ankunftsübersicht Lingen ZOB

4.4 Schülerbeförderung

Der ÖPNV im ländlichen Raum ist überall sehr stark von der Schülerbeförderung geprägt. Diese Situation trifft auch für den Landkreis Emsland zu. Aufgrund der im Vergleich zu den Städten geringeren ÖPNV-Anteile am Modal split, ist die Bedeutung der Schülerbeförderung in den Landkreisen sehr hoch. Das macht sich beim Fahrplanangebot deutlich bemerkbar.

Im Niedersächsischen Schulgesetz (NSchG) ist festgelegt worden, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Somit ist gemäß § 114 Abs. 1 Niedersächsisches Schulgesetz der Landkreis Emsland für die Schülerbeförderung zuständig. Mit der organisatorischen Durchführung ist die Emsländische Eisenbahn GmbH beauftragt worden. Gemäß §109 NSchG soll hierbei Rechnung getragen werden, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen den Bedürfnissen der Schüler entsprechen.

Die Ausgestaltung der Schülerbeförderung wird in der „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland“ aus dem Jahr 2018 geregelt:

Für die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler gem. § 114 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 – 4 NSchG sowie für Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder an besonderen Sprachfördermaßnahmen gem. § 64 Abs. 3 NSchG teilnehmen, besteht ein Anspruch auf Beförderung zur nächsten Schule gem. § 114 Abs. 3 NSchG bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg unter bestimmten Umständen.⁵⁴

Diese Beförderung gilt für Schüler:

- des Primarbereiches (Schulkindergärten, Sprachfördermaßnahmen und Grundschulen) bei einem Schulweg von mehr als 2,2 km.
- der Jahrgänge 5 und 6 des Sekundarbereiches I bei einem Schulweg von mehr als 3,0 km.
- der Jahrgänge 7 bis 10 des Sekundarbereiches I bei einem Schulweg von mehr als 3,85 km.
- aus den berufsbildenden Schulen bei einem Schulweg von mehr als 5,5 km, soweit sie die erste Klasse von Berufsfachschulen mit [sic!] einem Sekundarabschluss I besuchen.

Bedeutung der Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland stellt sicher, dass mehr als 13.500 anspruchsberechtigte Fahrschüler ihre Schulen und Ausbildungsplätze auch aus ländlichen Regionen erreichen können. Somit besitzt der ÖPNV eine bildungspolitische Bedeutung, die sich in der bisherigen Netz- und Fahrplangestaltung widerspiegelt. Darüber hinaus bilden die Ausgleichszahlungen nach §7a PBefG eine

⁵⁴ „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland“ veröffentlicht im Amtsblatt des Landkreises Emsland Nr. 17/2018 am 29.06.2018

wesentliche Finanzierungsgrundlage für Verkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen durch die kostenermäßigte Beförderung von Schülern erbringen. Diese dem System zusätzlich zugänglich gemachten Ausgleichszahlungen sowie die weitgehend gute Integration des Schülerverkehrs in den bestehenden Linienverkehr ermöglichen einen bedeutenden Teil des straßengebundenen ÖPNV.

Dies zeigt sich in der Ausrichtung des Fahrplanangebotes an die Bedürfnisse des Schülerverkehrs. Diese Orientierung der Fahrplanung und Leistungsproduktion an die Bedürfnisse einer einzelnen Zielgruppe führt zwangsläufig zu bestimmten produktionstechnischen Effekten:

- Einseitige Ausrichtung des Verkehrsangebotes auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs
- Reduktion bzw. Fokussierung des Angebotes auf Schülerverkehrstage und Unterrichtszeiten
- Zunehmende Konzentrierung auf den Schülerverkehr: Bemühen dieser Zielgruppe möglichst umfassend zu genügen
- Unproduktiver Fahrzeug- und Fahrpersonaleinsatz, da es zu relativ geringen Laufleistungen je Wagen und geteilten Diensten bzw. kurzen Dienstzeiten kommt.

Der Demographische Wandel wirkt sich jedoch unmittelbar auf den Schülerverkehr aus. Nach der vorstehend in Kapitel 3.8 aufgezeigten Bevölkerungsprognose ist tendenziell mit einem Rückgang der Fahrschüler zu rechnen. Diese Entwicklung stellt die zukünftige Finanzierung, Gestaltung und Sicherstellung des Schülerverkehrs und des ÖPNV als Ganzes vor neue Herausforderungen.

Schülerverkehr und freigestellter Schülerverkehr

Die Fahrgastgruppe der Schüler wird weitgehend im Linienverkehr bedient. Da diese Wege nicht immer ausreichend mit bestehenden ÖPNV-Leistungen abzudecken sind, gibt es in einigen Bereichen freigestellten Schülerverkehr (FSV). Diese Sonderverkehre sind nur von der Fahrgastgruppe der Schüler nutzbar. Diese Verkehre reichen von einzelnen Fahrten zu bestimmten Zeiten bis zur annähernd vollständigen Bedienung einzelner Bereiche an Schultagen in Liniencharakter.

Für die Berechnungen und Darstellungen des Schülerverkehrs wurden Zahlen genutzt, die vom Landkreis Emsland zur Verfügung gestellt wurden. Aus datenrechtlichen Gründen hat aber nicht jede Schule die vollständige Schülerliste zur Verfügung gestellt. Es besteht jedoch eine Liste mit der Gesamtanzahl der in den Gemeinden im Landkreis Emsland zur Schule gehenden Schüler.

Innerhalb der genutzten Daten wurde jeder Schüler im FSV erfasst. Es wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der Schüler aus anderen Gemeinden im Emsland

ebenfalls komplett als busverkehrsgenehmigt erfasst wurden, so dass hierbei tatsächliche Unterschiede eher marginal sind.

Im Emsland gibt es im Bereich der allgemeinbildenden Schulen gegenwärtig circa 12.000 genehmigte Fahrschüler. Dazu kommen noch ca. 1.000 aus dem Bereich der BBS.

Der größte Teil ist in dem regulären Linienverkehr des ÖPNV integriert.

Zur Berechnung des freigestellten Schülerverkehrs wurden jedem Schüler eine Primärlinie und bei Bedarf eine sekundäre Linie zugeordnet. Wenn in einer der beiden Varianten dem Schüler FSV zugeordnet war, wurde er einmal gezählt. Für den Fall, dass einem Schüler in beiden Varianten dem FSV zugeordnet war, wurde er dennoch nur einmal gezählt.

Hiernach ergibt sich, dass 10,16 % der im Emsland zur allgemeinbildenden Schule gehende und busfahrtberechtigte Schüler im freigestellten Schülerverkehr fahren, bei weiteren 2,66 % liegen uns keine eindeutigen Daten vor. Es ist davon auszugehen, dass auch hier ein Teil auf freigestellten Schülerverkehr angewiesen ist.

Gemeinde	Schüler	Busfahrende	FSV	FGV %	Externe	Externe %
Emsbüren	908	232	17	7,33	13	1,43
Geeste	744	250	9	3,6	3	0,4
Haren (Ems)	2.410	841	57	6,78	77	3,2
Haselünne	1.499	599	54	9,02	206	13,74
Lingen	6.342	2.177	225	10,34	722	11,38
Meppen	5.054	1.791	223	12,45	1.156	22,87
Papenburg	4.717	1.184	275	23,23	364	7,72
Rhede (Ems)	292	116	3	2,59		0
Salzbergen	568	76	2	2,63		0
Twist	725	238	33	13,87	11	1,52
SG Dörpen	1.491	725	35	4,83	7	0,47
SG Freren	936	316	10	3,16	95	10,15
SG Herzlake	689	245	9	3,67		0
SG Lathen	931	383	61	15,93	23	2,47
SG Lengerich	1.930	876	20	2,28	359	18,6
SG Nordhüm.	1.102	377	108	28,65	80	7,26
SG Sögel	2.141	867	36	4,15	186	8,69
SG Spelle	1.279	229	11	4,8	5	0,39
SG Werlte	2.179	541	37	6,84	3	0,14
LK Emsland	35.937	12.063	1.225	10,16	3.310	9,21

Tabelle 16: Aufteilung der busberechtigten Schüler auf Gemeinden und freigestellter Schülerverkehr im Landkreis Emsland⁵⁵

Im Bereich der BBS sind knapp 1.000 Schüler berechtigt mit dem Bus zu fahren; also knapp 7,1 %. Bei 9 Schülern im freigestellten Verkehr ergibt dies eine Quote von 0,8 %.

Neben den Schulen im Landkreis Emsland geht eine geringe Anzahl der Schüler auch in Schulen der umliegenden Landkreise. Dies betrifft knapp 500 busfahrtberechtigte Schüler, von denen 35,7 % im freigestellten Schülerverkehr unterwegs sind.

Zusammengefasst sind bei 13.665 busfahrtberechtigten Schülern 1.415 (= 9,38 %) im freigestellten Busverkehr unterwegs.

Ein besonders hoher Teil der Schüler verkehren auf den Linien 121, 141 und 195 der VGE Emsland Süd sowie auf der Linie 929 Twist-Meppen (TG Emsland-Mitte/Nord).⁵⁶

Bei den noch nicht in den ÖPNV integrierten Schülerverkehren handelt es sich um ein Potenzial, dass bei der zukünftigen Verkehrsplanung noch berücksichtigt werden sollte.

4.5 Weitere ÖPNV-Angebote

Das dargestellte ÖPNV-Angebot wird um einige besondere Verkehre ergänzt, die sich in Hinsicht auf den räumlichen und zeitlichen Einsatz auszeichnen oder in Bezug auf die Nutzergruppen eine Besonderheit darstellen.

4.5.1 Freizeit- und Tourismusverkehr

Der Emsland RADexpress stellt seit 2009 einen Ergänzungsverkehr zum ÖPNV im Landkreis Emsland dar und verbessert darüber hinaus das touristische Angebot für Radfahrer im Emsland. In der Sommersaison von April bis Oktober verkehren an den Wochenenden sowie an allen Feier- und Brückentagen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sieben Linien im Netz des Emsland RADexpress. Dieses Angebot ist nicht flächendeckend, sondern orientiert sich an den Hauptachsen und den Schwerpunkten im Bereich der Naherholung und des Tourismus. Die üblichen ÖPNV-Kunden, die beispielsweise kein Fahrrad mitnehmen möchten, können ebenfalls mit den Bussen fahren. Dadurch profitieren nicht nur Touristen, sondern auch Einheimische von dem Angebot.

⁵⁵ Eigene Berechnungen und Filterungen der vom Landkreis zur Verfügung gestellten Schülerzahlen.

⁵⁶ Datenmaterial vom Landkreis Emsland, gestellt über die EEB

Grundsätzlich gelten die normalen Fahrtarife der Busunternehmen. Die Fahrradmitnahme kostet 1,10 Euro. Des Weiteren ermöglicht das Kombiticket „Emsland Touren Ticket“ beliebig viele Fahrten an einem Tag, sowohl in den Regionalzügen der Bahn zwischen Rheine und Emden Außenhafen als auch in den Emsland Radexpress-Bussen.

Die Busse fahren auf allen Linien im 2-Stunden-Takt. Die Fahrzeiten sind auf die An- und Abfahrtszeiten des Regionalbahnverkehrs abgestimmt, um eine Verknüpfung von Bahn und Bus zu ermöglichen.

Jeweils zwei Linien werden an den Bahnhöfen in Lingen und Meppen miteinander verknüpft. In Meppen erfolgt eine Verbindung der Hasetal-Linie mit der Naturpark-Linie. Am Bahnhof in Lingen treffen die Lingener-Land-Linie und die Grafschaft-Bentheim-Linie aufeinander und können ohne Umsteigen durchgehend befahren werden. Somit gelangen Nutzer vom Bahnhof Lingen bis nach Nordhorn im Landkreis Grafschaft Bentheim.

Die Nachfrage nach dem Emsland RADexpress nimmt kontinuierlich zu. Die Fahrgastzahlen stiegen von 14.653 im Jahr 2016 auf insgesamt 21.688 Fahrgäste in der Saison 2017. In der Saison 2018 nutzten insgesamt 22.015 Fahrgäste das Angebot.

4.5.2 Flexible Bedienungsformen

Rufbus und Anrufsammeltaxi

Bei mehreren Linien sind auf einzelnen Fahrten Anrufsammeltaxen (AST) unterwegs. Für weiträumige dünnbesiedelte Bereiche mit geringem Nachfragepotential mögen AST eine bedarfsorientierte Bedienungsform und gültige Ergänzung sein, aber kein Allheilmittel. Diese AST verkehren teilweise unter der Bezeichnung Ruf-Mich-Bus. Über diese Busse scheint es keine öffentlichen Informationen zu geben, abgesehen von Hinweisen auf Fahrplänen. Bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich ist eine bessere Kommunikation erforderlich.

4.5.3 Bürgerbus

Innerhalb der ländlichen Region Emsbüren ist darüber hinaus ein Bürgerbus unterwegs. Dieser behindertengerechte Kleinbus wird durch ehrenamtliche Mitarbeiter gelenkt und bedient Strecken, die im regulären Linienverkehr aufgrund mangelnder Nachfrage nicht berücksichtigt werden. Der Bürgerbus fährt festgelegte Haltestellen zu regelmäßigen Zeiten an. Er fährt werktags jeweils Montag und Freitag ganztags sowie Mittwochvormittag. Der Verein für den Bürgerbus Emsbüren verfügt über einen eigenen Internetauftritt, auf dem die wichtigsten Informationen sowie Kontaktdaten zu finden sind.

4.6 Fahrzeugbestand

Im Landkreis Emsland werden im ÖPNV insgesamt 296 Busse eingesetzt. Davon entfallen 39 Fahrzeuge auf den Bereich der Busverkehr Emsland Mitte/Nord, 136 Fahrzeuge auf den Bereich der Tarifgemeinschaft Mitte/Nord, 100 Fahrzeuge auf das Bedienungsgebiet der VGE Süd sowie 21 Busse auf Einsatzbereiche außerhalb dieser Bereiche. Die im Landkreis eingesetzten Busse haben ein Durchschnittsalter von 12,6 Jahren. Insgesamt 122 der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge sind noch nicht barrierefrei ausgestattet.

Der Bereich Busverkehr Emsland-Mitte/Nord wird hauptsächlich von Klein/Mini- und Solobussen bedient. Dies trifft auf 31 von 39 Fahrzeugen zu. Insbesondere die Klein- und Minibusse sind jüngeren Alters mit einem Durchschnitt von 5,9 Jahren. Einen Niederflur- bzw. Low-Entry-Einstieg weisen 27 der eingesetzten Fahrzeuge auf.

Insgesamt verfügen im Bereich Busverkehr Emsland-Mitte/Nord 27 Busse über ein umfangreiches digitales Informationssystem für den Kunden.

Der Bereich Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord wird von insgesamt 136 Fahrzeugen bedient. Die Klein- und Minibusse sind etwas jüngeren Alters mit einem Durchschnitt von 7,7 Jahren. 76 der eingesetzten Fahrzeuge sind nicht barrierefrei.

Die Fahrzeuge verfügen über Teile eines digitalen Informationssystems für den Fahrgast, einzig äußere Matrixanzeigen sind derzeit vorhanden. Innenanzeigen, die Verwendung von Echtzeitinformationen oder automatische Lautsprecheransagen werden derzeit nicht verwendet.

Der Bereich VGE Süd wird zum großen Teil von Solobussen bedient. Dies trifft auf 53 von 100 Fahrzeugen zu. Insbesondere die Klein- und Minibusse sind jüngeren Alters mit einem Durchschnitt von 6,3 Jahren.

71 der Fahrzeuge verfügen über einen Niederflur- bzw. Low-Entry-Einstieg, 9 weitere über die Möglichkeit des Kneelings.

Insgesamt verfügen im Bereich VGE Süd 40 Busse über ein umfangreiches digitales Informationssystem für den Gast.

Außerhalb der drei Verkehrs- bzw. Tarifgemeinschaften werden heute 21 Busse eingesetzt. 7 Fahrzeuge verfügen über einen Niederflur- oder Low-Entry-Einstieg.⁵⁷

⁵⁷ Die Daten wurden über eine Abfrage bei den Unternehmen von September bis Dezember 2018 erfasst.

Emsland gesamt

Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Ø Alter	Alter der Fahrzeuge								Fahrgastplätze	
			≤5 Jahre		≤10 Jahre		≤15 Jahre		≥15 Jahre		Sitzplatz	Stehplatz
			Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%		
Klein/Minibus	52	6,8	25	48%	18	35%	6	12%	3	6%	831	344
Doppeldecker	5	13,4	-	-	1	20%	2	40%	2	40%	517	87
Solobus	137	12,2	33	24%	18	13%	25	18%	61	45%	6506	5393
Gelenkbus	57	16,5	-	-	2	4%	19	33%	36	63%	3445	4727
15m Bus	45	15,3	-	-	3	7%	20	44%	22	49%	2843	2384
Summe	296	12,6	58	20%	42	14%	72	24%	124	42%	14142	12935

Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Ausstattung					Technik			
		Bildschirm	el. FD	Matrix	Echtzeit	auto. Lautsprecher	Standard	Niederflur	low entry	kneeling
Klein/Minibus	52	19	45	45	23	19	14	26	12	-
Doppeldecker	5	5	5	5	5	5	-	5	-	-
Solobus	137	32	124	126	32	30	50	53	32	2
Gelenkbus	57	10	55	45	13	12	24	26	2	5
15m Bus	45	3	42	46	3	4	34	9	-	2
Summe	296	69	271	267	76	70	122	119	46	9

Abbildung 44: Fahrzeugbestand Komplettes Emsland

4.7 Tarife

Der Tarif ist neben den bereits genannten Qualitätskriterien ein wesentliches Angebotsmerkmal des ÖPNV und trägt entscheidend zur Nutzerakzeptanz bei. Die Zweckmäßigkeit sowohl für Stammkunden, als auch für Gelegenheitsfahrgäste schlägt sich in der Tarifstruktur, der Preisgestaltung und der Preishöhe nieder.

Hinsichtlich der ÖV-Tarifstruktur bestehen im Landkreis Emsland große Unterschiede. Insgesamt drei Tarifgemeinschaften und zahlreiche Buslinien, auf denen ein Haustarif gilt, bieten eine ungewöhnlich vielfältige Tariflandschaft innerhalb des Landkreises. Darüber hinaus finden innerhalb der einzelnen Tarifgemeinschaften Sonderregelungen Anwendung. Hinzu kommen ein- und ausbrechende Linien aus den benachbarten Landkreisen, auf denen zumeist ein eigener Tarif angewandt wird. Bisher sind verbundähnliche Strukturen mit einem einheitlichen Fahrscheinsortiment im Landkreis Emsland nicht zu erkennen. Daher ist eine Unübersichtlichkeit in Bezug auf die Tarifgebiete, das Tarifangebot, die Tarifhöhe sowie die Tarifbedingungen festzustellen. Auch gelten bisher bei Kindern und Jugendlichen sowie Senioren unterschiedliche Altersgrenzen.

Ein einheitlicher Tarif soll nun erarbeitet werden und ist bereits in der Konzeption. Bei der Planung sind auch eventuelle Durchtarifierungsverluste zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen zu prüfen.

Der ÖPNV im Landkreis Emsland gliedert sich im Wesentlichen in drei Tarifgebiete. Die drei Tarifgemeinschaften orientieren sich grob an den historischen Grenzen der Altkreise. Von Nord nach Süd sind das:

4.7.1 Busverkehr Emsland-Mitte/Nord

Es können durchgehende Tickets zwischen den Fahrzeugen der Kooperationspartner gelöst werden. Bei einem Umstieg zur Bahn oder zu Bussen anderer Tarifgemeinschaften muss ein zweiter Fahrschein erworben werden.

In den Bussen der Firma Kalmer im Bereich Haselünne gilt ein Haustarif. Dieser Haustarif wird ebenfalls bei den Fahrten zum und innerhalb des Landkreises Cloppenburg angewendet.

In der Tarifgemeinschaft "Busverkehr Emsland-Mitte/Nord" haben sich insgesamt sechs Unternehmen zusammengeschlossen. Diese sind:

- Hermann Albers e. K.
- Reinhard Bittner
- Bernhard Elbert GmbH & Co. KG
- Kalmer GmbH
- Richters Reisen GmbH
- Wessels Reisen, Twist

4.7.2 Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord

Dem Fahrgast wird ein breites Ticketsortiment, inkl. durchgehender Tickets bei Nutzung von Bussen unterschiedlicher Unternehmen geboten. Dieses umfasst Einzel-, Tages-, Monats-, und Wochenkarten. Mehrfahrtenkarten, sowie Jahresabos sind ebenfalls im Angebot. Bei einem Umstieg zur Bahn oder zu Bussen anderer Tarifgemeinschaften muss ein neuer Fahrschein erworben werden. Bei der grenzüberschreitenden Linie 922 der Firma Levelink gilt ein Haustarif, so dass nicht von Bussen der Tarifpartner umgestiegen werden kann, ohne ein neues Ticket zu erwerben.

Die "Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord" besteht aus den Unternehmen:

- Levelink
- Fischer Linienverkehre GmbH & Co. KG
- Frericks-Bus-Betriebs GmbH
- Thünemann GmbH & Co. KG
- Wessels-Touren GmbH & Co. KG

4.7.3 Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd

Es können durchgehende Tickets zwischen den Fahrzeugen der Kooperationspartner gelöst werden. Bei einem Umstieg zur Bahn oder zu Bussen anderer Tarifgemeinschaften muss ein zweiter Fahrschein erworben werden.

Innerhalb der VGE Süd gilt auf den Linien des Stadtverkehrs Lingen ein besonderer Tarif, welcher auf den Regionalbuslinien in der Stadt nur genutzt werden darf, wenn diese speziell gekennzeichnet sind.

Fahrgäste auf ein- und ausbrechenden Linien benötigen in der Regel zwei Tickets, genauso wie Umsteiger von und zum SPNV.

Die Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd besteht aus den Unternehmen:

- Reinhard Bittner
- Hülsmann Reisen
- Kalmer GmbH
- Stadtverkehr Lingen GmbH
- Meyering Reisen KG
- Terfloth
- Nieporte
- Weser-Ems Busverkehr GmbH

4.7.4 Weitere Tarife

4.7.4.1 Verkehrsverbund Ems-Jade

Auf den Linien von Papenburg in den Landkreis Leer gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ). Durchgehende Fahrscheine zur Weiterfahrt in Leer oder Papenburg sind nicht erhältlich. Diesen Tarif wendet die Firma Fischer mit der Linie 600 (Leer – Papenburg), Weser-Ems-Bus mit der Linie 622 sowie Weser-Ems- Bus/Fischer Bus mit der Linie 641 an. Das Fahrkartensortiment reicht von Einzel- über Wochen- und Monats-, bis hin zu 5er-Karten und Tagesrückfahrkarten.

Beim Umsteigen bzw. bei der Weiterfahrt in den Landkreis Emsland muss ein neues Ticket gelöst werden.

4.7.4.2 Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC)

Auf der Linie 930 von Werlte nach Cloppenburg wird der VGC-Tarif angewandt. Auch hier wird keine tarifliche Integration im Landkreis Emsland angeboten. Das Fahrscheinsortiment besteht aus Einzeltickets, Tagestickets, 5er-Tickets sowie Wochen- und Monatskarten. Ausnahme: In Cloppenburg können im Vor- oder Nachlauf zur Linie 930 entsprechende Tickets gelöst werden.

4.7.4.3 Haus- und Übergangstarife

Sonderregelung Linien 932-942

Trotz Mitgliedschaft in der Verkehrsgemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord wendet das Unternehmen auf seinen Linien im Bereich der Samtgemeinden Herzlake und Haselünne einen Haustarif an. Eine telefonische Rückfrage ergab, dass keine durchgehenden Fahrscheine ausgestellt werden.

Sonderregelung Linie 922

Das Unternehmen wendet auf der grenzüberschreitenden Linie von Meppen nach Emmen einen Haustarif an. Es gibt nur Einzelfahrscheine, 9er-Karten, sowie Wochen- und Monatskarten. Umstiege in Meppen sind mit diesem Tarif nicht möglich.

Übergangstarif in die Grafschaft Bentheim und VGB-Tarif

Auf den Linien der Firma Richters Reisen gilt für die Fahrten aus dem Landkreis Emsland (Mitte/Nord) in die Grafschaft Bentheim und umgekehrt ein Übergangstarif zum VGB-Tarif. Umstiege in weiterführende Busse sind im Emsland mit diesen Tickets nicht vorgesehen. In der Grafschaft Bentheim sind Umstiege und die gegenseitige Anerkennung gemäß dem gelösten Fahrtziel gewährleistet.

Sonderregelung Bürgerbus Emsbüren

Für die Nutzung des Bürgerbus Emsbüren gilt ein gesonderter Tarif. Es gibt ausschließlich Einzeltickets für Fahrten innerhalb eines Ortes für 1 € sowie Tickets für 2 €, welche für längere Strecken gelten.

LiLi-Bus

Auf den Linien des Lingener Stadtbusses LiLi-Bus gilt ein eigener Tarif. Eine einfache Fahrt kostet 1,50 € ohne Umsteigeberechtigung. Darüber hinaus werden 11er Karte zum Preis von 15 € angebunden. Kinderermäßigungen werden nicht angeboten. Mit VGE-Süd Fahrscheinen dürfen LiLi-Busse benutzt werden. LiLi-Bus-Tickets gelten jedoch umgekehrt nur, wenn die Fahrt im Fahrplan speziell gekennzeichnet ist.

4.7.4.4 Weitere Angebote und Sondertarife

Aus dem Geflecht der unterschiedlichen Tarife stechen einige Besonderheiten hervor:

- Emsland RADexpress: Für Personen gilt der allgemein gültige Tarif des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Die Mitnahme eines Fahrrads kostet zusätzliche 1,10 €.
- In den Stadtverkehren der Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord gibt es ein stark preisreduziertes Monatsabo, genannt „Öko-Ticket“, welches Mo-Fr erst nach der HVZ, ab 8 Uhr gilt. Kunden, welche auf keine frühen Abfahrten angewiesen sind, erhalten beispielsweise im Stadtgebiet Meppen einen Monat freie Fahrt für nur 18,20 €.
- Im Stadtverkehr Lingen (Lili-Bus) wird von November bis März das „Schietwetter-Ticket“ angeboten. Für pauschal 99 € gibt es unbegrenzt freie Fahrten.
- Für Schüler im Bereich der VGE-Süd wird, immer gültig für einen Kalendermonat, das „Freetime-Ticket“ angeboten. Montags bis freitags ab 14 Uhr, in den Ferien ab 9 Uhr, samstags und sonntags ganztägig, können Schüler mit diesem Ticket in der gesamten Verkehrsgemeinschaft unterwegs sein.
- Das Emsland-Touren-Ticket kostet 19 € und wird saisonal zu den Betriebszeiten der Radexpress-Busse angeboten und gilt an den Betriebstagen dieser. Im Angebot enthalten ist die Bahn An- und Abfahrt für zwei Personen auf der Linie RE15, kostenfreie Fahrradmitnahme und die Fahrt in den Radexpress-Bussen. Das Ticket gilt zusätzlich im Fietsenbus zwischen Lingen und Nordhorn.

4.7.5 Niedersachsentarif

Ein Schritt in die richtige Richtung war die zum Jahresende 2018 vollzogene Anerkennung des Niedersachsentarifs für Einzel- und Rückfahrkarten. Fahrgäste mit den genannten Tickets des Niedersachsentarifes können seitdem am Start- und Zielort den ÖPNV für Ihre Anschlussfahrten kostenfrei nutzen.

4.8 Kommunikation und Information

Bedeutung der Fahrgastinformationen

Eine weitere Grundlage für einen erfolgreichen Nahverkehr sind ausreichende Informationen über die Funktionsweise des Systems. Schlecht verfügbare oder unzureichend aufbereitete Informationen wirken als Zugangsbarriere.

Als Basis für einen benutzerfreundlichen Nahverkehr sollten folgende Informationsbedürfnisse der Fahrgäste, ohne großen zeitlichen und organisatorischen Aufwand, erfüllt werden:

- Welches Verkehrsmittel kann genutzt werden?
- Wo ist die Start- und Zielhaltestelle? Wie weit liegen diese von dem Ausgangspunkt bzw. Ziel entfernt?
- Wann fährt das Verkehrsmittel zu dem gewünschten Ziel?
- Welcher Fahrpreis muss entrichtet werden?
- Wo kann ein Fahrschein erworben werden?

Informationsmedien

Die Fahrgäste im Landkreis Emsland haben derzeit verschiedene Möglichkeiten, sich über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Die Informationsmöglichkeiten unterscheiden sich innerhalb der verschiedenen Tarifgemeinschaften beträchtlich.

Die Mobilitätszentrale Emsland, betrieben von der Emsländischen Eisenbahn GmbH, bietet eine Fahrplanauskunft für Zug und Bahn für das gesamte Emsland. Diese lässt sich sowohl online in Zusammenarbeit mit dem Fahrplanauskunftssystem "Connect" von der "Elektrischen Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen (EFA)" als auch telefonisch anfordern. Durch die Einbindung von Connect auf vielen verschiedenen Anbieterseiten, können Kunden auch auf diesen Seiten Fahrplanauskünfte für den Landkreis Emsland erhalten, so auch auf den Internetseiten der BSAG, VWG, VNN oder dem Fahrplan der des VBN.

Die Mobilitätszentrale Emsland ist im Reiseverkehrszentrum am Bahnhof Meppen besuchbar, wo der Fahrgast auch Fahrplanbücher finden kann.

Die Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord besitzt keinen eigenen Internetauftritt. Kundige Einwohner können Informationen direkt bei den teilnehmenden Partnern einholen. Entweder über den Internetauftritt der jeweiligen Gesellschaften, telefonisch oder auch teilweise in deren Büros. Für auswärtige oder unregelmäßige Fahrer wird es ein Problem werden, herauszufinden, wo sie den Fahrplan oder die Liniennetzkarten bekommen. Alternativ gibt es die online Fahrplanauskunft. Allgemeine Fahrplaninformationen über die Abfahrtszeiten hinaus gibt es teilweise auch an den Schaukästen größerer Haltestellen.

Die Gemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord verfügt über einen eigenen Internetauftritt.

Hier kann der Fahrgast Fahrpläne einsehen/downloaden als auch Kontaktdaten (online, telefonisch, persönlich) der teilnehmenden Partner einholen.

Auf keinen der bisherigen gemeinsamen Internetauftritten kann der Kunde Informationen zu den jeweiligen Tarifen oder Liniennetzplänen finden, um sich einen Überblick zu verschaffen, wie er regional überhaupt mit dem Bus fahren kann. Auf den Seiten der verschiedenen Partner sind Tarifinformationen auch nur vereinzelt zu finden.

Die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd verfügt über den informativsten Internetauftritt. Der Fahrgast hat Zugriff auf die regionalen Fahrpläne, die des LiLi-Busses und saisonal auf die des Emsland RADexpresses. Neben den Kontaktdaten des VGE Süd bietet die Seite auch die Kontaktdaten der teilnehmenden Partner. Darüber hinaus bietet die Seite Tarif/Fahrscheininfos als auch einen Tarifrechner sowie eine zusätzliche Fahrplanauskunft (Connect). Am ZOB in Lingen bietet die VGE Süd ein Fahrgastinformationsbüro an. Hier werden dem Fahrgast zwar Informationen zu den einzelnen Linien angeboten.

4.9 ÖPNV-Nachfrage

In Bezug auf die Fahrgastzahlen außerhalb der Schülerbeförderung liegen für den Landkreis Emsland keine ausreichenden Daten (Fahrgast-, Ein-/Aussteigerzahlen und Verkaufszahlen) vor, um eine Bewertung vornehmen und eine verlässliche Aussage zum Optimierungsbedarf treffen zu können. Zu empfehlen wäre die Erhebung der Fahrgastzahlen (linien- bzw. haltestellenscharf) sowie die Auswertung der Anzahl der verkauften Tickets pro Linie für verschiedene Zeiträume. Hinsichtlich der Datenbasis besteht somit Verbesserungspotenzial.

Eine detailliertere Erhebung wäre allerdings notwendig, um die heutige Situation abzubilden und im Rahmen von Szenarien die Zukunftsentwicklung darstellen zu können. Dieses wäre im Rahmen einer detaillierten Planung oder einer Mobilitätsstudie erforderlich.

Aufgrund dieser Situation stützt sich dieser Nahverkehrsplan auf die Daten der sozialversicherungspflichtigen Berufspendler, die vom niedersächsischen Landesarbeitsamt erfasst werden. Diese Datengrundlage bietet verlässliche Informationen zu den Verkehrsströmen und umfasst alle Verkehrsarten.

4.10 Fazit

Das heutige ÖPNV-Angebot im Landkreis Emsland stellt sich sehr vielschichtig und heterogen dar. Die erkennbaren Unterschiede weisen zum Teil Strukturen auf. Insgesamt ist ein geringes Maß an Abstimmung erkennbar, das nur in Teilen den Charakter eines Systems aufweist.

Das vorhandene Angebot bietet allerdings eine Grundlage für den erforderlichen Gestaltungsspielraum, um Verbesserungen vornehmen zu können. Grundlage für Verbesserungen ist es, Strukturen aufzubauen, um die einzelnen Linien zu ordnen und die Teilangebote in ein einheitliches System zu integrieren.

5 Bewertung Status quo und aktuelle Tendenzen

5.1 Anforderungen der Nutzergruppen des ÖPNV

Die Verteilung der Bevölkerung im Kreisgebiet und die stark ländlich geprägte Siedlungsstruktur erschwert die Erschließung durch den ÖPNV. Gleichzeitig stellt das steigende Durchschnittsalter der Bevölkerung im gesamten Kreisgebiet, aber insbesondere in den ländlichen Bereichen eine große Herausforderung für den ÖPNV dar, der die Mobilität der Bewohner sicherstellen soll.

Besonders abseits der wenigen im Takt verkehrenden Hauptlinien sind die Fahrpläne der Regionalbuslinien auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet (siehe Kapitel 3.3.1, 3.7.2 und 4.4). Insbesondere vor dem Hintergrund, der sich verändernden Bevölkerungsstrukturen und den damit verbundenen rückläufigen Schülerzahlen wird sich diese wichtigste Nachfragegruppe im ÖPNV reduzieren. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass der ÖPNV für die Versorgung und die soziale Teilhabe der ländlichen Bevölkerung an Bedeutung gewinnt. Dies gilt umso mehr, da der Anteil der Senioren in der Bevölkerung steigt und somit der Anteil von Menschen, die stärker auf den ÖPNV angewiesen sind (siehe Kapitel 3.8). Diese Nachfragegruppe stellt jedoch andere Anforderungen an die Verfügbarkeit und die Qualität des Angebots.

Für die Planung des künftigen Verkehrsangebotes sind die Belange aller einzelnen Nutzergruppen wie Schüler, Berufstätige, Mobilitätseingeschränkte oder Senioren stärker zu berücksichtigen. Während beispielsweise Senioren in den Vormittagsstunden ein Verkehrsangebot für Fahrten zum Arzt oder zum Einkauf benötigen, brauchen Schüler außerhalb der Schulzeiten ein Fahrtenangebot für Zwecke der Freizeitgestaltung, zum Sport oder zu schulischen Arbeitsgemeinschaften. Selbstverständlich gibt es auch am Wochenende ein Mobilitätsbedürfnis aller Menschen. Es stellt sich die Frage, in welchen der o. g. Zeiträumen ein wirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot vorgehalten werden kann.

Starke Nachfrageveränderungen sind aber auch im Nutzerverhalten der durchschnittlichen Gesamtbevölkerung festzustellen. Die Bereitschaft, auf das eigene Auto zu verzichten, wächst und die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsformen steigt. Damit wird der ÖPNV in der Zukunft eine stärkere Bedeutung erhalten.

5.2 Bewertung des ÖPNV im Status quo

Die Bandbreite der im Landkreis Emsland angebotenen ÖPNV-Leistungen ist erheblich und reicht von einzelnen Linien mit einer hohen Fahrtenhäufigkeit und für alle Zielgruppen nutzbaren Betriebszeiträumen und Takten bis hin zu Teilräumen ohne eine akzeptable ÖPNV-Anbindung. Während der SPNV durch seine langfristige und überregional koordinierte Planung als gegebene Rahmenbedingung angesehen werden kann, hat der Kreis die erforderliche Gestaltungsfreiheit die erkenn-

baren Ansätze als Chance aufzugreifen. Das Angebot des Bahnverkehrs und einige bereits entwickelte Regionalbuslinien stellen eine gute Basis für einen weiteren Ausbau des ÖPNV dar.

Aus Kapitel 4.2.2 Verbindungsqualität ergeben sich die Bereiche des Kreisgebietes mit Mängeln bei der Erschließung oder der Anbindung zu den zentralen Orten. Neben der Bewertung von Erschließung und Reisezeiten hat für die Entwicklung des ÖPNV die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Verkehrsangebotes eine große Bedeutung. Dabei kommt dem Tarif, dem Vertrieb und der Kommunikation eine besondere Bedeutung zu. Nur wenn es den Menschen leicht gemacht wird, das Verkehrsangebot ohne Mühe zu nutzen, wird es am Mobilitätsmarkt erfolgreich sein. Dies gilt insbesondere für Umsteigeverbindungen über die Knoten im Kreisgebiet.

Das Spektrum an Angebots- und Qualitätsunterschieden stellt eine große Spanne zwischen einzelnen positiven Ansätzen und Verkehren mit zum Teil deutlichen Defiziten dar.

Insgesamt sind im Landkreis Emsland fast flächendeckend Schwachstellen in allen untersuchten Bereichen auszumachen, die die Nutzbarkeit des Systems Nahverkehr für Kunden einschränkt. Dieses wirkt sich unmittelbar auf die Nutzerakzeptanz aus.

Um allerdings einen attraktiven Nahverkehr und eine echte Alternative zum privaten Pkw anbieten zu können, ist eine Weiterentwicklung des vorhandenen ÖPNV erforderlich. Auch unter der allgemein schwierigen Ausgangslage im ländlichen Raum, können Maßnahmen entwickelt werden, die zu Verbesserungen beitragen.

5.2.1 SPNV

Der Landkreis Emsland ist durch den SPNV gut erschlossen und angebunden. Die Verbindungsqualität im Norden in Richtung Leer und Emden sowie im Süden Richtung Rheine und Münster ist durch den angebotenen Stundentakt als gut zu bezeichnen. Über insgesamt zehn Bahnhöfe bestehen im Landkreis Emsland Zugangsmöglichkeiten zum System Bahn.

Zusätzlich zum SPNV mit dem RegionalExpress (RE) wird die Nord-Süd-Achse des Landkreises durch den Fernverkehr, einen zweistündlichen InterCity (IC), erschlossen und an Ziele wie die Nordsee, das Ruhrgebiet und das Rheinland umsteigefrei angebunden.

Die Planungen für einen Halbstundentakt auf der Emslandstrecke in Richtung Emden und Münster sowie eine Direktverbindung aus dem Emsland zum Oberzentrum Osnabrück sollten angesichts der allgemein erwarteten Mobilitätsnachfrage im Auge behalten werden. Im Rahmen der Planung des Deutschlandtaktes ist für zahlreiche andere Strecken in Niedersachsen bereits eine Taktverdichtung vorgesehen. Bei den anstehenden Planungen sollte eine besondere Berücksichtigung der SPNV-Knoten in Rheine und Leer erfolgen.

Auf das Thema Verknüpfung innerhalb des SPNV-Netzes und die Netzintegration wird in Kapitel 5.2.2.4 eingegangen.

Zu den einzelnen Angebotsqualitäten sind entsprechende Aspekte in den Kapiteln 5.2.2.1 bis 5.2.2.4 aufgenommen worden, um die Verkehrsträger übergreifenden Belange im Zusammenhang bewerten zu können.

5.2.2 Straßengebundener ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Emsland weist große Qualitätsunterschiede auf. Das Spektrum reicht von attraktiven Angeboten mit vertakteten und verknüpften Buslinien bis hin zu kaum nutzbaren Angeboten.

Insgesamt sind kein einheitliches ÖPNV-System und nur wenige Ansätze von Angebotsstruktur vorhanden. Dies schränkt die Nutzbarkeit ein und führt zu einer nicht unerheblichen Zugangsbarriere zum System ÖPNV. Insbesondere für Neunutzer und sporadische Fahrgäste ist das Angebot sowohl in Hinsicht auf Fahrplan, Netz und Tarif in vielen Fällen nicht nachvollziehbar und schreckt potenzielle Kunden ab.

Dennoch sind auch im Landkreis Emsland zum Teil gute Angebote vorhanden. Diese in Kapitel 4 dargestellten positiven Beispiele sind in der Regel allerdings Einzelangebote, die nicht in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz integriert sind.

5.2.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des ÖPNV im Emsland ist als flächendeckend zu bezeichnen. Das Netz der verfügbaren Haltestellen orientiert sich an der Siedlungsstruktur.

Wie bereits in Kapitel 4.2.1 erwähnt, sollten die detaillierten Ergebnisse aus dem in Aufstellung befindlichen Haltestellenkataster genutzt werden, um etwaige Defizite feststellen zu können.

Grundsätzlich ist eine Nachverdichtung mit Haltestellen zu begrüßen. Insbesondere in Teilbereichen mit neu ausgewiesenen Wohn- und Gewerbeansiedlungen ist darauf zu achten, dass die Verfügbarkeit von Zustiegspunkten mit der Gemeinde- und Kreisentwicklung Schritt hält.

5.2.2.2 Verbindungsqualität

Anforderungen an den ÖPNV in Hinsicht auf die Daseinsvorsorge werden an Schultagen überwiegend erfüllt. Die Grundzentren sind aus dem jeweiligen Einzugsbereich angebunden. Wenige Lücken an Schultagen hinsichtlich einer angemessenen Aufenthaltsdauer und/oder genereller Nutzbarkeit sind in den Bereichen Emsbüren, Esterwegen, Haren (Ems), Freren, und Werlte festzustellen.

Starke Einschränkungen der Verbindungen sind in Salzbergen und Haselünne erkennbar.

Bei den Ortschaften mit nicht nutzbaren Verbindungen handelt es sich um:

- Hilkenbrook in Gemeinde Esterwegen
- Schwartenberg in der Stadt Haren (Ems)
- Bexten in der Gemeinde Salzbergen

In den Ferien sind in Hinsicht auf die Verbindungsqualität größere Lücken festzustellen. Diese konzentrieren sich auf die Gemeinden Emsbüren, Esterwegen, Freren, Haselünne, Herzlake, Lengerich, Rhede, Salzbergen, Twist und Werlte.

- Esterwegen: Surworld/Börgermoor, Börgerwald, Hilkenbrook
- Lengerich: Bawinkel
- Rhede: Borsum
- Werlte: Rastdorf
- Haren (Ems): Schwartenberg, Landegge, Tinnen
- Herzlake: Lähden, Dohren
- Haselünne: Lahre, Lehrte, Huden, Bückelte, Klosterholte, Hamm, Lotten, Lage, Andrup, Westerloh, Hülsen, Lohe
- Freren: Messingen, Beesten
- Salzbergen: Bexten, Steige
- Emsbüren: Berge, Ahlde

Um eine flächendeckende Minimalversorgung mit dem ÖPNV sicherstellen zu können, ist ein Handlungsbedarf zu erkennen, der sich aus den Darstellungen in Kapitel 4.2.2.1 ergibt. Bei den dort rot dargestellten Verbindungen besteht Verbesserungsbedarf.

Die Erreichbarkeit der drei Mittelzentren Lingen, Meppen und Papenburg ist grundsätzlich gewährleistet. Hier bestehen Angebotslücken auf den Relationen zwischen Herzlake und Meppen sowie Herzlake und Lingen an Schul- und Ferientagen. Dazu kommen nicht nutzbare Verbindungen von Spelle und Emsbüren nach Lingen an Ferientagen.

Zwischen den unterschiedlichen Gemeinden und zwischen den Gebieten der Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sind zum Teil erhebliche Defizite festzustellen. Hier ist es Fahrgästen nicht möglich, sich auf direktem Wege zwischen den Gemeinden zu bewegen, ohne lange Umwegfahrten in Kauf zu nehmen und Umsteigeverbindungen zu nutzen. Handlungsbedarf besteht bei fehlenden umsteige-freien Direktverbindungen unter anderem auch auf Relationen wie z. B. Geeste (Dalum) – Lingen oder Werlte – Sögel – Meppen.

Die hohe Verkehrsnachfrage beispielsweise zwischen Geeste und Lingen wird mit den vorhandenen Angeboten nicht befriedigt. Die über den Bahnhof in Osterbrock verkehrenden Züge sind aufgrund fehlender Verknüpfung für einen Großteil der in Geeste lebenden Einwohner nicht nutzbar. Bei der Verkehrsachse zwischen

Geeste-Dalum und Lingen wird zwar der Hauptort der Gemeinde mit dem Regionalbus erschlossen, verfügt allerdings nicht über eine umsteigefreie Bedienung ins Mittelzentrum. Die angebotene Umsteigeverbindung über Holthausen-Biene stellt für den Kunden eine Zugangsbarriere im System ÖPNV dar.

Eine ähnliche Situation ist auf der Achse Werlte – Sögel – Meppen festzustellen. Während Sögel sowohl gut mit dem Grundzentrum Papenburg als auch mit dem Grundzentrum Meppen verbunden ist, ist Werlte nur eingeschränkt mit Papenburg verbunden. Die Samtgemeinde Werlte mit ihren Einheitsgemeinden ist nicht nur die einwohnerstärkste Samtgemeinde, sondern verfügt mit der Stadt Werlte auch über das wirtschaftliche Zentrum im Hümmling. Die Krone-Gruppe in Werlte stellt einen der größten Wirtschaftsbetriebe und Arbeitgeber im Landkreis Emsland dar. Insbesondere durch das prognostizierte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum stellt Werlte ein neu zu bewertendes Potential dar.

Dadurch, dass die unterschiedlichen Linien und Linienabschnitte von unterschiedlichen Unternehmen auf verschiedenen Liniengenehmigungen verteilt und die Angebote nur unzureichend aufeinander abgestimmt sind, ist eine durchgehende Nutzung der Verkehrsachse nur mit Einschränkungen möglich.

Hier wird deutlich, dass die aktuell gültigen Liniengenehmigungen nicht immer die relevanten Nachfrageachsen abdecken. Aufgrund fehlender systematischer Verknüpfung zwischen den Linien unterschiedlicher Verkehrsgemeinschaften und unterschiedlicher Busunternehmen werden diese Lücken bislang auch nicht geschlossen (siehe dazu Kapitel 5.2.2.4).

Neben der Verbindungsqualität der Ortschaften zu den Grundzentren als auch von den Grundzentren zu den Mittelzentren sind auch potentielle Verbindungen der benachbarten Grundzentren untereinander von Relevanz.

Hier gibt es nur eine überschaubare Anzahl von nutzbaren Verbindungen.

Bei Verbindungen, die nur mit Einschränkungen nutzbar sind, handelt es sich um die folgenden Relationen:

- Rhede – Dörpen
- Dörpen – Esterwegen
- Lathen – Haren
- Haren – Sögel
- Haren – Twist
- Sögel – Herlake
- Sögel – Haselünne
- Geeste – Haselünne
- Geeste – Twist
- Haselünne – Lengerich
- Herlake – Lengerich
- Herlake – Werlte
- Spelle – Emsbüren

- Spelle – Salzbergen

Wenngleich entlang dieser Achsen eine Vielzahl an Bussen verkehren, weisen die wenigsten Fahrten eine gute Qualität auf. Die Fahrzeit ist oftmals selbst bei der minimalen Fahrdauer nicht unter dem Verhältnis 1:1,5 zum MIV. Stellenweise ist das Verhältnis sogar über 1:3 (z. B. bei der Relation Dörpen – Esterwegen). Dazu ist die durchschnittliche Fahrzeit in den vielen Fällen merklich über der minimalen Fahrzeit, so dass dem Fahrgast nur eine geringe Anzahl an schnelleren Verbindungen zur Verfügung stehen. Zusätzlich werden auf diesen Relationen häufig Rufbusse eingesetzt, was die Bereitschaft von eher spontanen Fahrgästen sinken lässt und die Attraktivität eines Linienverkehrs schmälert. Hinzu kommt, dass in mehreren Fällen die zentralen Haltestellen nicht angefahren werden. So wird nur in 60% der Fälle die beiden zentralen Haltestellen Dörpen Ort oder Dörpen Schulzentrum auf der Relation Rhede – Dörpen angefahren. Der Laufweg vom Bahnhof zum Kern des Ortes ist vor allem für ältere und/oder bewegungseingeschränkte Menschen zu weit. Eine weitere Minderung des Angebotes aus der Sicht des Kunden sind die Anzahl der Umsteige. Auch wenn es durchaus Fahrten ohne oder mit nur einem Umstieg gibt, sind die durchschnittlich benötigten Umstiege oftmals über 1,5. Auf einer Fahrt zwischen Sögel und Haren (Ems) müsste der Kunde gar viermal umsteigen, die durchschnittliche Umstiege betragen 1,8 auf dieser Relation.

Es muss aber auch festgehalten werden, dass es durchaus einzelne Fahrten auf diesen Relationen gibt, die für den Kunden nutzbar sind. Zudem ergeben sich durch die meist angemessenen bis hohen Fahrtenmöglichkeiten vernünftig nutzbare Aufenthaltszeiten.

Auch wenn zahlreiche Linien über die Landkreisgrenze hinaus verkehren, verfügen nur wenige dieser Linien über eine gute Verbindungs- und Bedienungsqualität. Eine Vielzahl dieser Linien ist auf die Bedürfnisse von Schülern zugeschnitten und kaum im Jedermannverkehr nutzbar. So bieten einzig die Linien 600 Leer – Papenburg und 165 Lingen – Nordhorn einen stündlichen Takt an. Die Verbindung 922 Meppen – Emmen beispielsweise bietet lediglich 4 Fahrtenpaare, ist aber bezüglich ihres Potentials nicht voll ausgenutzt. Bei einem Betriebsstart um 9 Uhr werden die Belange von Berufstätigen und Studenten nicht berücksichtigt.

Folgende Linien sind für einen fahrgastfreundlichen ÖPNV nicht oder nur eingeschränkt nutzbar:

- Linie 641 Bunde – Weener – Holthausen – Stapelmoor – Papenburg
- Linie 691 Papenburg – Westrhauderfehn
- Linie 945 Herzlake – Lönningen
- Linie 930 Werlte – Cloppenburg
- Linie 195 Rheine – Spelle – Schapen/Beesten – Freren – Fürstenau
- Linie 153 Rheine – Salzbergen – Bad Bentheim
- Linie 161 Lingen – Wietmarschen
- Linie 700 Twist – Nordhorn
- Linie 822 Emsbüren – Engden
- Linie 129 Spelle – Dreierwalde – Hopsten – Hörstel-Uthuisen
- Linie 133 Lingen – Beesten – Hopsten
- Linie 141 Lingen – Spelle – Rheine
- Linie 153 Bad Bentheim – Salzbergen – Rheine
- Linie 192 Lengerich – Freren – Hopsten

Der Großteil dieser Linien ist unmittelbar auf den Schülerverkehr und dessen Bedarf ausgerichtet. Es wird lediglich eine geringe Fahrtenanzahl mit einer direkt zu den Schulanfangs- und Endzeiten konzentrierten Angebot durchgeführt. Nach dem Schulanfang werden oftmals gar keine weiteren Fahrten angeboten, ebenso an Ferientagen. Teilweise sind Fahrten vorhanden, bei denen dann bei der überwiegenden Anzahl der Haltestellen nur noch Ausstieg und kein Einstieg gestattet ist. Für Nutzer außerhalb der Schülerbeförderung sind diese Fahrten nur in seltenen Fällen nutzbar.

Insbesondere die Verbindung zwischen Werlte und Cloppenburg muss gezielt gestärkt werden, um dem Pendleraufkommen gerecht zu werden.

5.2.2.3 Bedienungsqualität

Das Kreisgebiet wird nur auf einigen wenigen Linien bis zum Abend und an Ferientagen im durchgehendem Stunden- oder Zweistundentakt bedient. Linien mit diesem Standard verkehren zwischen den größeren Zentren im Landkreis. Linien auf Verbindungen zwischen den großen Zentren des Landkreises verkehren bis ca. 19:30 Uhr.

Die Linien, die bereits heute über ein gutes Angebot verfügen, sind in der undifferenzierten und unstrukturierten Masse der ÖPNV-Angebote im Landkreis Emsland für den Kunden kaum wahrnehmbar. Vorteile, die sich aufgrund von Fahrtenhäufigkeit, Vertaktung, Betriebszeiten und Linienführung ergeben, sind zwar vorhanden, werden aber nicht an den potenziellen Fahrgast herangetragen.

Unter der Voraussetzung, dass diese Angebote in ein Gesamtkonzept eingebunden werden, stellen sie eine gute Basis für ÖPNV-Weiterentwicklung dar.

Der überwiegende Anteil der Linien im Kreisgebiet ist allerdings auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet und verkehrt nicht im Takt und nur mit eingeschränkten Bedienungszeiten. Dies hat zur Folge, dass im Laufe des Tages große Lücken die Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken und attraktive Anschlüsse zu weiterführenden Bahn- und Buslinien nicht möglich sind. Dieser Mangel betrifft insbesondere Räume mit geringer Besiedlungsdichte außerhalb der zentralen Achsen des Regionalbusverkehrs.

Der Betriebsstart ist in der Regel zwischen 6 und 7 Uhr. Linien, die hauptsächlich für die Belange des Schülerverkehrs angeboten werden, verkehren meistens nach der sechsten und achten Unterrichtsstunde noch einmal von den Standorten der weiterführenden Schulen ins Umland. Danach werden in der Regel keine oder nur noch sporadische Fahrten angeboten.

Samstags steht zwischen den Zentren, sowie bei einigen Lokalverkehren von ca. 7 bis 14 Uhr ein rudimentäres Verkehrsgebot zur Verfügung. An Sonntagen besteht kein ÖPNV-Angebot im Stadt- und Regionalbusverkehr. Einzige Ausnahme ist das Angebot des Emsland RADexpress in den Sommermonaten.

Die Qualität der Bedienung auf den einzelnen Linien beruht vielfach auf einer langjährigen Fortschreibung der bestehenden Fahrpläne auf Basis der vergebenen Liniengenehmigungen. Eine Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes und eine Orientierung an den veränderten Anforderungen beschränkt sich in der Regel ausschließlich an den Belangen der Schülerbeförderung. Dadurch erfolgen Angebotsverbesserungen stark punktuell und/oder zeitlich begrenzt.

5.2.2.4 Verknüpfungsqualität

Die Verknüpfung zwischen den Linien des ÖPNV entscheidet wesentlich über dessen Nutzbarkeit und somit über die Inanspruchnahme durch die Fahrgäste. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung innerhalb des Netzes des straßengebundenen ÖPNV, wie auch zwischen straßengebundenem ÖPNV und Bahnverkehr.

Gerade bei Nahverkehrsangeboten im ländlichen Raum mit eingeschränkter Fahrtenhäufigkeit, trägt eine gute Verknüpfung der Linien untereinander zu einer Steigerung der Attraktivität bei. Wenn ein nur geringes Fahrplanangebot vorhanden ist, ist eine Netzintegration umso wichtiger.

Die Fahrpläne des Bahnverkehrs sind weitgehend nach den Planungsprinzipien des Integralen Fahrplanes (ITF) geplant, d. h. die Fahrpläne sind Taktverkehre mit

symmetrischen Knotenzeiten. Dies bedeutet, dass geplante Anschlüsse grundsätzlich in beiden Richtungen angeboten werden und Anschlussknoten für die Planung von Busanschlüssen gute Voraussetzungen bieten.

In Leer besteht derzeit allerdings keine Fahrplanverknüpfung für Verbindungen Richtung Oldenburg und Bremen. Die Verknüpfung zwischen den Regionalexpress-Linien 1 und 15 wäre allerdings erforderlich, um ein der Nachfrage entsprechendes SPNV-Angebot zu schaffen. Insbesondere für Bahnfahrergäste aus dem nördlichen Landkreis besteht hier Bedarf. Die LNVG in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV im Land Niedersachsen sollte hier aufgefordert werden, bei zukünftigen Planungen die Pendlerbelange zu berücksichtigen und die Anschlussverbindungen zu optimieren.

Ein weiterer Bus-/Bahn-Knotenpunkt mit Relevanz für den Landkreis Emsland ist der neue Verknüpfungspunkt Nordhorn Bahnhof. Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke von Bad Bentheim nach Neuenhaus ist dort eine weitere Station entstanden, an der die Vernetzung von Bus zu Bus und Bus zu Bahn realisiert wird. Durch die Anbindung aus Richtung Meppen und Lingen (Linien 161, 165 und 701) ist hier zukünftig von einer Bedeutung für das südliche und mittlere Emsland auszugehen.

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV bestehen bereits heute Verknüpfungsangebote. Diese beschränken sich allerdings auf einige wenige Knotenpunkte.

In Lingen und Meppen bestehen Anschlussknoten im Linienbusverkehr, die einen Umstieg zwischen den einzelnen Regionalbuslinien ermöglicht. Die Übergangszeiten zum Bahnverkehr sind allerdings teilweise sehr lang, so dass das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs sein Potenzial nicht ausschöpfen kann.

Um die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis Emsland zu erhöhen und vorhandene und zukünftige Nahverkehrsangebote zu verbessern, sind die vorhandenen Knotenpunkte zu stärken und weitere Verknüpfungsmöglichkeiten zu entwickeln. Nur so kann eine Netzintegration erfolgen, die aus einzelnen Linien und Fahrten ein System entstehen lassen. Diese Verknüpfungen schaffen auch ohne eine deutliche Erhöhung der Verkehrsleistung zusätzliche Umsteigeangebote, die ansonsten nicht möglich wären.

5.2.2.5 Tarif

Der ÖPNV im Emsland ist derzeit durch eine unübersichtliche Tariflandschaft, in der unterschiedliche Tarife nebeneinander existieren, gekennzeichnet. Die Vorteile von Verkehrsverbänden im Hinblick auf die Tarifgestaltung werden nicht ausgeschöpft. Aufgrund der Vielzahl an Tarifangeboten mit drei Tarif- und Verkehrsgemeinschaften und zahlreichen Haustarifen der einzelnen Verkehrsunternehmen ist die ÖPNV-Nutzung mit einem Ticket in sehr vielen Fällen nicht möglich und schränkt die Nutzbarkeit des Nahverkehrs stark ein.

Der Niedersachsentarif gilt im gesamten Landkreis Emsland. Bei der Betrachtung des Niedersachsen-Tickets ist festzustellen, dass der Landkreis Emsland zu den drei Landkreisen in Niedersachsen gehört, in dem dieses Tarifangebot nicht gilt. Alle anderen 34 Landkreise bieten diesen Tarif an.

Ein einheitlicher Tarif im Landkreis Emsland wäre die wichtigste Voraussetzung dafür, die Akzeptanz der Bürger für den ÖPNV zu erhöhen und die Nutzerzahlen zu steigern. Denn der Fahrgast steigt nicht an Tarifgrenzen aus, sondern wünscht sich eine komfortable und durchgängige Reisekette. Eine einheitliche Regelung würde darüber hinaus den Beratungsaufwand deutlich vereinfachen und reduzieren.

Ziel sollte es außerdem sein, die Kooperation untereinander zu verbessern und den ÖPNV so deutlich zu stärken.

Momentan ist der Landkreis Emsland im Rahmen eines Projektes dabei, die Möglichkeiten einer Tarifintegration unter Einbeziehung aller Linien und Gemeinschaften zu prüfen.

5.2.2.6 Kommunikation und Information

Die Fahrgäste von Bahnen und Bussen im Landkreis Emsland haben mehrere Möglichkeiten, sich über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Diese Vielfalt ist grundsätzlich zu begrüßen, da unterschiedliche Fahrgastinformationen entsprechend unterschiedliche Funktionen haben und unterschiedliche Zielgruppen erreichen. Dennoch entspricht das Gesamtbild der Kundeninformation nicht den Anforderungen einer modernen Verkehrsdienstleistung. Das uneinheitliche Erscheinungsbild, kaum nachvollziehbare oder nicht vorhandene Tarifauskünfte sowie die hohe Erklärungsbedürftigkeit – vor allem bei Wegekettensystemen über verschiedene Verkehrsunternehmen – stellen bei fehlenden Orts- und Systemkenntnissen die Kunden vor eine große Herausforderung. Zum Teil stehen bei einzelnen Linien überhaupt keine Informationen zur Verfügung.

Mobile Fahrgastinformationen durch Anwendungen auf mobilen Endgeräten, wie Smartphones und Tablets, werden von vielen Kunden bereits als Standard vorausgesetzt. Diese mobilen Anwendungen werden sich zunehmend zu individualisierbaren Reiseassistenten, die nicht mehr ausschließlich der reinen Verbindungsauskunft dienen, entwickeln. Umgebungsinformationen, z. B. über die aktuelle Verkehrslage oder zu Öffnungszeiten am Zielort können zusätzlichen Nutzen schaffen. Dennoch ist auch weiterhin sicherzustellen, dass die Kundenkommunikation auch ohne internetbasierte Angebote möglich ist. Der gedruckte Fahrplan und der Haltestellenaushang werden auch in Zukunft notwendig sein.

5.3 Aktuelle Tendenzen und neue Entwicklungen

Künftige Planungen des ÖPNV-Angebotes müssen neben dem Status quo auch neue Rahmenbedingungen im Mobilitätsmarkt berücksichtigen, die sich jetzt erst abzeichnen. Mit der bevorstehenden Änderung des PBefG hinsichtlich flexibler Angebotsformen und der Zulassung von automatisierten oder sogar autonomen Fahrzeugen ändern sich die wirtschaftlichen Bedingungen für die Bereitstellung des ÖPNV erheblich. Auf beide Entwicklungen soll daher im Folgenden eingegangen werden.

Dabei werden drei wichtige Faktoren die zukünftige Entwicklung beeinflussen:

- Demographische Veränderungsprozesse
- Bedarf an flexiblen und bedarfsorientierten Verkehrsangeboten
- Einfluss der Digitalisierung zum automatisierten und autonomen Fahren

Während das Verkehrsaufkommen weitgehend stabil bleibt, wird die Verkehrsleistung zunehmen. Gründe hierfür sind die Zunahme von Pendelweglänge, zunehmende Erwerbstätigkeit bei Frauen und eine steigende Erwerbsquote bei den 61- 65-Jährigen. Dazu geht der Trend zu dem Ein-Personen-Haushalt, der mit einem erhöhtem Wegeaufkommen einhergeht.

Zukünftig gewinnt voraussichtlich der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gegenüber dem Berufsverkehr noch mehr an Bedeutung. Insbesondere die Verkehrsnachfrage von älteren Senioren wird steigen. Bisherige Verkehrsspitzen werden abflachen. Hinzu kommt, dass die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr zunimmt und eine Bündelung der Verkehrsströme in den ÖPNV erschwert.

Seit den 70er-Jahren gibt es umfangreiche Erprobungen und Einsätze mit flexiblen ÖPNV-Systemen, deren Namen wie „Rufbus“ oder „Anruf-Sammel-Taxi (AST)“ nie eindeutig definiert und voneinander abgegrenzt worden sind. Im Emsland sind bislang nur wenige bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote vorhanden.

Die Genehmigungsfähigkeit der bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel ist auch im aktuellen PBefG nicht vollumfänglich geklärt. Insbesondere der vollflexible Rufbus im Flächenbetrieb wird vielfach vom Taxigewerbe durch Klagen verhindert oder eingegrenzt.

In jüngster Zeit wurden bedarfsgesteuerte Verkehrsmittel unter Verwendung neuer Begriffe wie „Ridesharing“ oder „on-demand“-Dienste vielerorts wiederentdeckt. Ob sich durch eine damit erreichte Steigerung der Nachfrage und die neuen Möglichkeiten zur Buchung über Apps eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erreichen lässt, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Ebenfalls ist unklar, welche Bedeutung diese Angebotsformen für den zukünftigen Mobilitätsmarkt im ländlichen Raum haben werden.

Aktuell sind diese „neuen“ bedarfsgesteuerten Betriebsweisen den gleichen restriktiven Rahmenbedingungen des PBefG unterworfen. Die Bundesregierung

plant, das PBefG zu novellieren. Dabei werden voraussichtlich nicht nur die Bedingungen für die bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systeme verbessert, sondern auch die Angebote internetbasierter Plattformbetreiber.

Hier ist zu beobachten, wie sich die rechtlichen Rahmenbedingungen und der Anbietermarkt entwickeln werden. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten allerdings auf mögliche Veränderungen und Rahmenbedingungen vorbereitet sein und den sich verändernden Markt genau beobachten.

Gegenwärtig nimmt das Zukunftsthema „Autonomer Verkehr“ in den Diskussionen einen hohen Stellenwert ein. In Kombination mit flexiblen Bedienungsformen, bei der sich mehrere Menschen ein Fahrzeug teilen, wird sich diese Entwicklung kostenreduzierend auf die Fahrpreise auswirken. Wenn sich allerdings zukünftig die geteilten Kosten eines Taxis oder automatisierten Fahrzeugs aufgrund der wegfallenden Personalkosten verringern, wird Taxifahren möglicherweise nicht mehr teurer sein, als die Fahrt mit dem ÖPNV. Es ist absehbar, dass dies einen großen Einfluss auf den Verkehrsanteil des straßen- und schienegebundenen ÖPNV sowie auf dessen Wirtschaftlichkeit haben wird. Auch hier muss die Entwicklung genau beobachtet werden, um auf Veränderungen vorbereitet zu sein, ggf. mit eigenen Angeboten reagieren zu können und Maßnahmen zu entwickeln.

5.4 Zukunftsthemen im Landkreis Emsland

Neue Entwicklungen und Trends im Mobilitätsbereich machen ein neues Handeln auf lokaler und regionaler Ebene erforderlich. Der Landkreis Emsland ist bereits seit geraumer Zeit dabei, die Rahmenbedingungen für ein verbessertes Angebot im Umweltverbund zu stärken. Mit einigen flankierenden Maßnahmen wurden bereits erste Erfolge erzielt.

Mit dem Ausbau von barrierefreien und nutzerfreundlichen Haltestellen hat der Landkreis Emsland bereits frühzeitig die Initiative ergriffen, um den Zugang zum System ÖPNV zu verbessern und zu vereinfachen. Viele Haltestellen wurden bereits umgebaut und erweitert. Dabei wurden nicht nur die Haltestellen in den Grund- und Mittelzentren berücksichtigt, sondern auch kleinere Busstationen in den ländlichen Bereichen.

In Ergänzung dazu wird die weitere Umstellung der Busse auf Niederflurtechnik vom Landkreis gezielt unterstützt und gefördert.

Der Bedeutung von Verknüpfungspunkten wurde eine besondere Bedeutung beigemessen. Anlagen, die eine Verknüpfung mehrerer Buslinien ermöglichen oder auch eine verkehrsträgerübergreifende Nutzung anbieten, wurden bereits angelegt oder befinden sich in der Planung.

Die landkreisweite Vereinheitlichung der Haltestellenschilder soll dazu beitragen, dass der Zugang zum System ÖPNV besser wahrgenommen wird und das Nahverkehrsangebot als eine Marke erkennbar zu machen. Dieses Vorhaben wird vom Landkreis Emsland finanziell unterstützt.

Das Thema Echtzeitinformation ist ein weiterer Schwerpunkt der Initiativen, die sich in Vorbereitung und Umsetzung befinden. Es ist ein wichtiges Element in der Kommunikation, um das System ÖPNV zu stärken und an die Bevölkerung heranzuführen. Insbesondere für Gelegenheitsnutzer ist die Information über die aktuelle Verkehrssituation im Bereich von Bus und Bahn entscheidend, um eine Fahrt zu planen und durchzuführen.

Dieses Vorhaben wird vom Landkreis Emsland unterstützt und muss von den Verkehrsunternehmen in allen Fahrzeugen realisiert werden. Der Einbau der Komponenten für die Echtzeitinformation ist verpflichtend und bis 2023 umzusetzen.

Das Thema „einheitlicher Tarif“ wurde von Landkreis und EEB aufgegriffen, um die heutigen Strukturen zu verbessern und das Gesamtangebot attraktiver machen zu können.

Momentan wird von einem externen Spezialisten eine Grundlage erarbeitet, mit der die Zukunft des ÖPNV gestaltet werden kann. Beim Tarif geht es um einen der entscheidenden Aspekte, mit dem die Akzeptanz für den ÖPNV gesteigert und Zugangsbarrieren abgebaut werden sollen. Die Bedeutung des Themas Tarif hat deshalb eine sehr hohe Priorität.

Mit dem Projekt „Spurwechsel“ wurden gezielt ÖPNV-Schnupperangebote geschaffen, um die Themen Bus und Bahn in die Öffentlichkeit zu transportieren und Neukunden für umweltfreundliche Verkehrsangebote zu gewinnen. In Kooperation mit der örtlichen Presse hatten Bürger die Möglichkeit, über einen Zeitraum von einem Monat den Nahverkehr zu testen.

Darüber hinaus wird das Thema neuer Antriebstechniken vom Landkreis verfolgt. Möglichkeiten des Elektro- oder Wasserstoffantriebs werden intensiv beobachtet.

Diese Einzelmaßnahmen müssen verstetigt werden und im Rahmen einer koordinierten Kombination in einen zukünftigen Aktionsplan eingebunden werden. Hier ist der Landkreis als Aufgabenträger in der Pflicht, koordinierend einzugreifen und entsprechende Maßnahmen zu steuern.

Die angedachte Streckenreaktivierung der SPNV-Strecken zwischen Meppen und Cloppenburg über Haselünne und Essen (Oldenburg) hat für die zukünftige Ent-

wicklung des Nahverkehrsangebotes eine besondere Bedeutung. Mit diesem Angebot könnte die heute fehlende Ost-West-Achse zwischen den Landkreisen Emsland und Cloppenburg geschlossen und das ÖPNV-/SPNV-Netz deutlich aufgewertet werden. Darüber hinaus soll ebenfalls der Streckenabschnitt Lathen-Werlte hinsichtlich einer SPNV-Reaktivierung analysiert werden.

In diesen Fällen ist die Integration dieser Maßnahmen in das Nahverkehrs-Gesamtkonzept erforderlich, um die gewünschten Effekte und Vorteile erreichen zu können.

6 Rahmenkonzeption für den ÖPNV

Der Nahverkehrsplan stellt die verkehrliche Rahmenplanung für den ÖPNV im Landkreis für die kommenden fünf Jahre dar. Mit klaren Festlegungen soll die Richtung für die zukünftige Entwicklung getroffen werden.

Für die einzelnen Handlungsschritte stellt der Nahverkehrsplan die Basis dar und bietet die Grundlage für weitere Maßnahmen.

Aufgrund der langlaufenden Liniengenehmigungen und der allgemeinen Vorschrift, die die Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen auf der Basis der Eigenwirtschaftlichkeit regelt, sind Veränderungen der Bestandsverkehre und die Umsetzung von Neuplanungen nur in sehr geringem Umfang realisierbar.

Auch in Zukunft will der Landkreis Emsland als ÖPNV-Aufgabenträger an der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den regionalen Unternehmen festhalten. Dieses Ziel lässt sich allerdings nur dann verfolgen, wenn die Zusammenarbeit auf der Basis gegenseitigen Entgegenkommens gewährleistet ist.

Falls sich diese Form der Zusammenarbeit als nicht zielführend erweist, muss auf mögliche Alternativen ausgewichen werden. Die Erbringung der Verkehrsleistungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) oder die Überführung in den Wettbewerb wären dann die Möglichkeiten für eine langfristige Vorgehensweise.

Vor dem Hintergrund dieser Situation ist aus heutiger Sicht das Vorgehen in Schritten möglich. Mit der in Kapitel 0 ausgearbeiteten Rahmenkonzeption wird ein Zielszenario formuliert, das den heutigen Ansprüchen an einen zeitgemäßen ÖPNV genügt und zukunftsfähig ist. Die hier festgelegten Ziele sind langfristig erreichbar und abhängig von der konzessionsrechtlichen Weiterentwicklung des Busverkehrs im Landkreis Emsland.

Die in Kapitel 0 festgelegte Verknüpfungsstruktur (Kapitel 6.6) mit den entsprechenden Knotenzeiten ist allerdings bei zukünftigen Planungen zugrunde zu legen und soll dazu beitragen, den Weg zu einer Neuausrichtung des ÖPNV bereits jetzt einzuschlagen.

In Kapitel 7 werden im Rahmen einer Maßnahmenkonzeption Ziele angegeben, die bereits kurzfristig erreicht werden sollen. Damit der Nahverkehr im Landkreis Emsland bereits frühzeitig in die vorgesehene Richtung entwickelt werden kann, ist eine strikte Orientierung an den Zielen der Rahmenkonzeption notwendig.

Vor dem Hintergrund der heute unübersichtlichen Strukturen kommt dem Landkreis Emsland als Aufgabenträger eine wichtige Bedeutung zu, die zukünftige Entwicklung zu steuern und zu koordinieren.

6.1 Grundsätze

Der ÖPNV insgesamt steht vor neuen Herausforderungen und insbesondere im ländlichen Raum vor vielen zu lösenden Problemen. Die veränderten Rahmenbedingungen beinhalten auch einen neuen Anspruch an das System Nahverkehr. Das sich ändernde Mobilitätsbedürfnis und -verhalten zeigt einen Bewusstseinswandel der Bevölkerung zur verstärkten Nutzung von Angeboten des Umweltverbundes (öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen), der einen neuen Bedarf und Anspruch zur Folge hat.

Um den neuen Anforderungen gerecht werden zu können, ist eine Weichenstellung für den ÖPNV der Zukunft erforderlich. Dafür ist eine Langfriststrategie notwendig, die sich an klaren Zielen orientiert und eine deutliche Perspektive für alle Akteure bietet. Es muss bereits jetzt ein Vorgehen eingeleitet werden, das an klaren Zielen ausgerichtet ist.

Mit dem demographischen Wandel steigt der Anteil der Menschen, die entweder aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen für ihre Versorgung oder ihre Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben kein Auto fahren können und teilweise auch nicht wollen. Eine gute Erreichbarkeit mit Bus und Bahn hat somit eine steigende Bedeutung als Standortfaktor für Wirtschaft und Wohnen.

Die bereits gesunkenen und weiter sinkenden Schülerzahlen im Landkreis und begrenzten öffentlichen Gelder für die Finanzierung des ÖPNV erschweren die Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs im Landkreis. Wenn sich die Trends der vergangenen Jahre fortsetzen, würden die Lücken im ÖPNV-Angebot rapide zunehmen und die Mobilität der Menschen erschwert werden. Nur durch eine grundsätzliche Neuplanung des ÖPNV, welche die aktuellen und künftigen Anforderungen der Bürger berücksichtigt, kann dieser Prozess gestoppt und eine Verbesserung des Verkehrsangebotes unter den aktuellen Rahmenbedingungen realisiert werden.

Die nachfolgend dargelegten Ziele sollen unter Berücksichtigung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Bevölkerungsentwicklung und der in Kapitel 0 erfassten neuen Trends erreicht werden.

Durch Umsetzung der hier formulierten Ziele können vorhandene Ressourcen besser ausgenutzt, die Effektivität gesteigert und die Anzahl von Fahrtalternativen erhöht werden. Dieses Konzept und die spätere Umsetzung haben den Anspruch, möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen.

Die festgelegten Vorgaben sind dabei zu berücksichtigen. Abweichungen sind zu begründen und vor Maßnahmenbeginn mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Nur so kann es gelingen, eine spürbare Verbesserung in Schritten herbeizuführen. Trotz aller Ziele im Sinne eines attraktiven und zeitgemäßen ÖPNV ist darauf zu achten, das Angebot der Schülerbeförderung nicht zu verschlechtern.

6.2 Zielkonzept

Das System aus Bussen und Bahnen hat für die Funktionsfähigkeit des Landkreises wesentliche Aufgaben. Die im Folgenden dargestellten Ziele zeigen auf, dass der Erfolg des ÖPNV nicht nur von der eigenen Planung und Organisation selbst abhängt, sondern auch von anderen Fachplanungen des Landkreises und der Gemeinden. Für einen starken Landkreis ist ein zukunftsfähiger und moderner ÖPNV nicht nur wichtig, sondern ein relevantes Zukunftsthema.

Nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans (ITF) soll im Landkreis Emsland ein ÖPNV-Angebot entwickelt werden, das sich an den Anforderungen orientiert und flächendeckend die Nutzbarkeit für möglichst viele unterschiedliche Nutzergruppen sicherstellt. Das Angebot aus einzelnen Linien soll zu einem Gesamtsystem weiterentwickelt werden, das eine Vernetzung und Integration aller Systembestandteile vorsieht und an die Fahrgäste und potenziellen Nutzer herangetragen wird. Der damit verbundene Veränderungsprozess stellt eine mehrjährige Entwicklung dar und kann nur in Stufen vorgenommen werden.

Dafür ist es notwendig, ein Zielkonzept auf Basis einer Verknüpfungsstruktur (Kapitel 6.6) zu definieren und ein langfristiges Ziel festzulegen, das über mehrere Etappen erreicht werden kann.

Schnelle und häufige Verbindungen der wichtigen Standorte des Landkreises
Das Gesamtsystem aus Bus und Bahn muss das Ziel verfolgen, die wichtigen Standorte des Landkreises häufig, schnell und in hoher Qualität miteinander zu verbinden. Zu diesen Standorten zählen unter anderem Bevölkerungsschwerpunkte, relevante Standorte in den Bereichen Gewerbe und Tourismus sowie Bildungseinrichtungen. Zu einem funktionsfähigen Verkehrsangebot gehört auch die Verbindung mit relevanten Standorten in den benachbarten Landkreisen.

Mobilität für die Bewohner

Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, ein Rahmenkonzept zu formulieren, das möglichst große Teile der Bevölkerung berücksichtigt.

Mit dem neu geplanten ÖPNV sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt werden. Hierzu gehört beispielsweise die Erledigung von Einkäufen, der Besuch beim Arzt, der Weg zur Arbeit, der Freizeitverkehr und die Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben.

Aufgrund der Begrenztheit der öffentlichen Mittel sind räumliche Differenzierungen der Verkehrsquellen erforderlich, also nach Einwohnerzahl der Ortschaft und Bedeutung der Gemeinde in der Regionalplanung (Funktion im Raum). Hierbei sind die Ziele des Verkehrs zu differenzieren.

Gute Erreichbarkeit für die Standorte Arbeit, Versorgung, Bildung, Freizeit, Tourismus und Verwaltung

Auf der anderen Seite ist es das Ziel der Nahverkehrsplanung, alle relevanten Standorte durch den ÖPNV erreichbar zu machen, um die Einrichtungen attraktiv und funktionsfähig zu halten. Die Standorte, wie unter anderem Gewerbegebiete, kleine und großflächige Einzelhandelsstandorte, Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen und öffentliche Verwaltungen sind in der Regel relevante Ziele, die von den Bürgern erreicht werden müssen.

Sicherstellung der Beförderung von Schülern

Die Schulträger und der Landkreis als Aufgabenträger sind verpflichtet, die Beförderung von anspruchsberechtigten Schülern zur Schule und wieder zurück sicherzustellen. Ziel der Planung ist es, diese Aufgaben weiterhin innerhalb des regulären ÖPNV-Angebotes sicherzustellen, um die öffentlichen Mittel effizient einzusetzen, zu einer weiteren Integration beizutragen und um Doppelstrukturen zu vermeiden.

Damit die Qualität der Schülerbeförderung trotz rückläufiger Schülerzahlen langfristig sichergestellt werden kann, sollten die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten so verändert werden, dass die künftig im Takt verkehrenden Linien der Bedienungsebene A und B möglichst große Teile der Schülerbeförderung wahrnehmen können. Zur Vermeidung von Wartezeiten vor oder nach der Schule müssten die Schulen ihre Unterrichtszeiten an den Fahrplänen des Integralen Taktfahrplanes ausrichten. Innerhalb eines mit den Schulträgern noch abzustimmenden zeitlichen Korridors wären die Schulanfangszeiten in diesem Fall so zu verschieben, dass sich eine Staffelung ergibt und die eingesetzten Fahrzeuge nacheinander mehrere Schulen anfahren können.

Die dadurch gewonnenen Spielräume beim Einsatz von Bussen der Schülerbeförderung können für eine Verbesserung der Rückfahrten am Nachmittag genutzt werden. Nachmittagsunterricht, Arbeitsgemeinschaften und Ganztagsbetreuung haben vielfach eine zunehmende Bedeutung für die Entwicklung ländlicher Schulstandorte, der somit Rechnung getragen werden kann.

Die Standards der Schülerbeförderung sind in der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland festgelegt.

Vernetzung von ÖPNV und SPNV

Der ländliche ÖPNV wird durch den Schienenpersonennahverkehr und ein Netz wichtiger Buslinien getragen. Beide Bereiche, sowohl der Bahn- als auch der Busverkehr können ihre Möglichkeiten nur dann entfalten, wenn sie miteinander verknüpft sind und als ein System funktionieren. Nur so ist es möglich, das Fahrgast-

potenzial ausschöpfen und seine Daseinsberechtigung durch stabile Fahrgastzahlen zu belegen. Mit entsprechenden Fahrplänen und Taktstrukturen sollen durchgehende Reiseketten ohne lange Umsteigezeiten sichergestellt werden.

Die Voraussetzung für diese Vorgehensweise ist, dass die Kreuzungspunkte und Symmetriezeiten der Bahnfahrpläne in den kommenden Jahren stabil bleiben. Eine jährliche Änderung wesentlicher Rahmenbedingungen würde eine nachhaltige Abstimmung der Verkehrsangebote verhindern.

Belastungen durch den privaten Kfz-Verkehr reduzieren

Der Landkreis verfolgt das Ziel, die vom Kfz-Verkehr verursachten Belastungen, wie Verkehrssicherheit, Schadstoffemissionen und Verkehrslärm durch geeignete Maßnahmen zu senken. Dabei kann der zukünftige ÖPNV einen wichtigen Beitrag leisten. Eine positive Wirkung auf die Umweltbilanz hat ein effizient organisierter ÖPNV (ohne überproportional viele Leerfahrten) insbesondere auf

- nachfragestarken Regionalbuslinien, also auf den Hauptlinien des Landkreises, und auf
- nachfragestarken Stadtbuslinien.

Mit der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes sollten die Stärken des ÖPNV kontinuierlich ausgebaut werden.

Barrierefreie Mobilität

Mit einer verbesserten Nutzbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Vermeidung von Spezialbeförderungen, welche die Kostenstruktur beispielsweise der Sozialversicherungen ausufern lassen.
- Die zukunftssichere Gestaltung des Landkreises für die Folgen des demographischen Wandels.
- Die selbstbestimmte Teilhabe der Betroffenen am ÖPNV sowie deren Integration in das öffentliche und soziale Leben.

Ein barrierefreier ÖPNV bietet, unabhängig von Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen, mehr Zugänglichkeit und Komfort für alle Fahrgäste. Es profitieren z. B. auch Familien mit Kinderwägen, Senioren mit Rollatoren oder Reisende mit Gepäck.

6.3 Linienbezogene Mindeststandards

Wie bereits in der Einführung beschrieben, sollen landkreisweite Mindeststandards für das Zielkonzept und die langfristige ÖPNV-Planung festgelegt werden, die die Qualität im Allgemeinen und in den unterschiedlichen Differenzierungsstufen regelt.

6.3.1 Hauptnetz

Die Buslinien des Hauptnetzes sind neben dem Bahnverkehr die zentralen ÖPNV-Achsen, und stellen das Rückgrat des Nahverkehrsangebotes dar. Sie fahren montags bis freitags sowohl an Schul-, als auch an Ferientagen mindestens stündlich. Der Charakter eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes muss erkennbar sein. Das bedeutet keine Schleifen- oder Stichfahrten und direkte Linienwege. Das Taktangebot soll ohne Abweichungen angeboten werden. Die gegenüber dem Fahrgast garantierten Festlegungen des Hauptnetzes haben gegenüber der Schülerbeförderung Priorität.

Vorhandene Taktknoten sollen zur Schaffung landkreisweiter, attraktiver Reise-möglichkeiten berücksichtigt werden. Wo sinnvoll und möglich soll das Angebot um weitere Verknüpfungspunkte ergänzt werden.

Auch an Wochenenden soll ein Bedienungsangebot eingerichtet werden, das dem wachsenden Freizeitverkehr Rechnung trägt.

Auf gemeinsam mit Stadtverkehren bedienten innerstädtischen Einfallstraßen sollen Parallelbedienungen vermieden und durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne ersetzt werden.

Merkmale	Umsetzung
Montag bis Freitag während der Schulzeit	Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
Montag bis Freitag während der Ferien	Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
Samstag	Zweistundentakt zwischen 8 und 14 Uhr
Sonn- und Feiertags	Vierstundentakt zwischen 10 und 20 Uhr
Produktmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Linienführung, wenig Stichfahrten • Verknüpfung mit Bus und Bahn durch systematisch geplante Takt-knoten. • Zu den Zeiten der Schülerbe-förderung sind Abweichungen vom Takt und Linienweg er-laubt

Tabelle: Bedienungs- und Produktmerkmale der Netzebene A

6.3.2 Nebennetz

Die Buslinien des Nebennetzes ergänzen das Hauptnetz insbesondere auf Achsen mit geringerer Nachfrage. Stark nachgefragte Flächenbereiche sollten ebenfalls erschlossen werden.

Die Belange des Schülerverkehrs werden berücksichtigt. Taktabweichungen sind auf ein Minimum zu beschränken, damit hier die Einbindung in vorhandene und neu entwickelte Taktknoten möglich und sinnvoll ist. Das Nebennetz soll innerstädtisch möglichst in den Stadtverkehr integriert werden. An Wochenenden soll ein Minimalangebot die Mobilität der Bevölkerung sicherstellen.

Merkmale	Umsetzung
Montag bis Freitag während der Schulzeit	Zweistundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
Montag bis Freitag während der Ferien	Zweistundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
Samstag	Dreistundentakt zwischen 8 und 14 Uhr
Sonn- und Feiertags	Vierstundentakt zwischen 10 und 18 Uhr
Produktmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Linienführung, wenig Stichfahrten • Verknüpfung mit Bus und Bahn durch systematisch geplante Taktknoten. • Zu den Zeiten der Schülerbeförderung sind Abweichungen vom Takt erlaubt

Tabelle 17: Bedienungs- und Produktmerkmale der Netzebene B

6.3.3 Ergänzungsnetz

Die Orte, die nicht über die Achsen der Netzebene A oder B angebunden sind, sollen im Ergänzungsnetz berücksichtigt werden. Das Angebot orientiert sich vorrangig an den Belangen der Schülerbeförderung sowie in einer Mindestzahl an Fahrtenpaaren mit sinnvoller Aufenthaltsdauer im zentralen Ort zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge. Wenn möglich, sollten die hier angebotenen Fahrten in die Knoten- und Verknüpfungspunkte integriert werden.

Wochenend- und Feiertagsverkehre sind im Ergänzungsnetz nicht vorgesehen.

Merkmale	Umsetzung
Montag bis Freitag während der Schulzeit	Kein Takt. Orientierung an den Schulzeiten
Montag bis Freitag während der Ferien	Drei Fahrtenpaare
Samstag	Kein Betrieb
Sonn- und Feiertags	Kein Betrieb
Produktmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftlichkeit steht im Vordergrund. Schülerbeförderungssatzung ist, wenn vertretbar, einzuhalten. Der Betrieb kann ganz bzw. teilweise mit alternativen Bedienformen abgewickelt werden (Rufbus, Ausstiegsfahrten, usw.)

Tabelle 18: Bedienungs- und Produktmerkmale der Netzebene C

In den drei Netzebenen werden Mindeststandards für den Takt für den Tagesverkehr festgelegt, wodurch sich auch eine verlässliche Anzahl an Fahrtenpaaren ergeben.

Merkmale	Fahrtenpaare		
	Netzebene A	Netzebene B	Netzebene C
Montag bis Freitag während der Schulzeit	15	8	Keine festen Paare
Montag bis Freitag während der Ferien	15	8	3
Samstag	4	2	Kein Betrieb
Sonn- und Feiertags	3	3	Kein Betrieb

Innerhalb der Schwachverkehrszeiten (SVZ) sollte der Einsatz von kleineren Fahrzeugen geprüft werden, zudem kann das Angebot durch flexible Bedienungsformen ergänzt werden.

Für alle linienbezogene Mindeststandards gilt, dass bisher bestehende Merkmale nicht verschlechtert werden dürfen!

6.4 Allgemeine Mindeststandards

Als Bewertungskriterium für die Erteilung von Liniengenehmigungen und als Richtlinie für den zukünftigen ÖPNV sind im folgenden Mindeststandards definiert worden, die zur Durchsetzung der Basis-Mobilität der Bevölkerung erforderlich sind.

Die Details hierzu sind ebenfalls in den zukünftigen Vertragswerken zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Rahmen der allgemeinen Vorschrift festzulegen.

6.4.1 Barrierefreiheit

Im Landkreis Emsland ist die Barrierefreiheit des ÖPNV entsprechend §8, Abs.3 PBefG verbindlich umzusetzen. Die Barrierefreiheit ist hergestellt, wenn mobilitätseingeschränkte Personen den ÖPNV nutzen können. Dies ist gewährleistet, wenn der Einstieg an mindestens einer Fahrzeugtür barrierefrei ist oder Hublifte und Rampen den Zugang ermöglichen. Eine Absenkung des Fahrzeuges durch Kneeling und der Bau erhöhter Bordsteinkanten an den Haltestellen (z. B. Kasseler Bord) können dabei helfen, den Spalt und Höhenunterschied zwischen Bordstein und Fahrzeug zu reduzieren.

Je nach Fahrzeugbauart sollen ein oder zwei Abstellplätze für Rollstühle mit Befestigungsvorrichtungen vorhanden sein. Die farbliche Kennzeichnung von Stufen und Haltegriffen sowie die Anwendung großer Schriftgrößen bei den Informationsmedien und starke Farbkontraste gehören ebenso zur Barrierefreiheit.

Bei der erforderlichen Barrierefreiheit ist zwischen den Netzebenen A und B sowie dem Ergänzungsnetz zu differenzieren. Fahrzeuge, die im Haupt- und Nebennetz eingesetzt werden, müssen bis zum Jahre 2022 vollständig barrierefrei sein. Dort ist anzustreben, dass barrierefrei durchgeführte Fahrten in den Fahrplänen markiert werden und mobilitätseingeschränkte Kunden Ihre Fahrten selbstständig planen können. Ausnahmen sind in begründeten Fällen erlaubt.

Ausnahmen hinsichtlich der Anforderung, Fahrzeuge mit Niederflertechnik oder stufenlosem Ein- und Ausstieg an einer Tür auszustatten, können nur auf explizit

ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten gewährt werden.

Die in den Fahrzeugen sicherzustellende Barrierefreiheit muss sich auch bei den Haltestellen des ÖPNV wiederfinden.

Dabei ist die Frage zu beantworten, welcher Standard ortsspezifisch erforderlich ist.

Folgende Kriterien werden zu Grunde gelegt:

- Fahrgastzahlen (Anzahl Ein-/Aussteiger)
- Bauliche Situation (Höhe Bord, Größe Aufstellfläche)
- Zugänglichkeit (Zuwegung, Querungshilfen, LSA, Topographie)
- Einrichtungen (Wohn-/Pflegeheime, Kranken-/Ärztelhäuser)
- Netzfunktion (Linien, Umstieg, Angebot)
- Mindestens 5 tägliche Ein- bzw. Aussteiger pro Haltestellenposition.
- Bei geringerer Nachfrage wird eine individuelle Prüfung vorgenommen.
- Haltestellen ohne befestigten Gehweg und fehlendem barrierefreien Zugang müssen nicht barrierefrei ausgebaut werden (Keine Insellösung) oder wenn die baulichen Gegebenheiten keinen Ausbau ermöglichen.

Bei der Finanzierung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind nicht nur die Modernisierungskosten, sondern auch die Unterhaltungs- und Nachbesserungskosten zu beachten.

Beim Ausbau der Barrierefreiheit an den Haltestellen oder anderer örtlicher Infrastruktur sollte auf die örtlich individuellen Gegebenheiten Rücksicht genommen werden, um einen unnötigen Mehraufwand zu vermeiden. Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen sollte der barrierefreie Haltestellenausbau in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und weiteren Beteiligten erfolgen und sich ggf. an der jeweiligen Zeitplanung orientieren.

6.4.2 Ziel für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Nutzbarkeit des ÖPNV im Landkreis ist, dass die angebotenen Fahrten tatsächlich stattfinden und pünktlich sind. Dennoch lassen sich Abweichungen vom geplanten Zustand aufgrund externer Einflüsse nicht komplett vermeiden.

Das Ziel innerhalb des ÖPNV ist die zuverlässige Einhaltung der im Fahrplan definierten Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Verspätungen bis zu 3 Minuten (in Ausnahmefällen bis 10 Minuten) sind bedingt durch gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen als nicht vermeidbar zu betrachten.

6.4.3 Ziel für Sauberkeit

Die Verkehrsmittel und Haltestellen des ÖPNV sollen einen sauberen und gepflegten Eindruck machen. Graffiti und sonstige Schäden sind umgehend zu beseitigen. Intervalle für die Außen- und Innenreinigung der Fahrzeuge legt das Unternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger fest.

6.4.4 Haltestellenstandards

Den Haltestellen kommen als Visitenkarte und Zugangspunkt zum Gesamtsystem ÖPNV eine hohe Bedeutung zu.

Hierbei übernimmt die Haltestelle, mit den dazugehörigen Einrichtungen, die Funktion eines

Bindegliedes zwischen Kunden (aktuellen und potentiellen) und öffentlichen Verkehrsmitteln. Nicht nur das Fahrplanangebot wirkt sich auf die Entscheidung des Fahrgastes bei der Verkehrsmittelwahl aus, sondern auch das Vorhandensein, die Lage und der Zustand der Haltestellen. Eine saubere und attraktive Haltestelle vermittelt dem Fahrgast einen Eindruck des ÖPNV-Angebots, obgleich sie gerade von einem Fahrzeug bedient wird oder nicht.

Um die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer mit der Funktion der Haltestelle zu verknüpfen, entwickelt der Landkreis Emsland ein Haltestellenkataster, um einen Überblick über die Status-quo-Situation zu erhalten, die derzeitige Qualität weiterzuentwickeln und ein einheitliches Erscheinungsbild sicherzustellen.

Innerhalb eines nötigen und kommenden Ausbaues vorhandener Haltestellen, gelten folgende Punkte als Grundziele:

- Schaffung der Barrierefreiheit
- Anhebung der Aufenthaltsqualität der Fahrgäste
- Einhaltung eines einheitlichen Erscheinungsbildes
- Verbesserte Informationslage und Orientierung für Gelegenheitsnutzer

Für jede Kategorisierung der Haltestellen sind vorrangig drei Punkte zu beachten:

- Ausstattung
- Fahrgastinformation
- Barrierefreiheit

Diese Punkte werden wiederum nach zwei Bedeutungsklassen differenziert, die in der folgenden Tabelle dargestellt werden. Maßgeblich für die Ausstattung ist die Bedeutung und Nutzungsintensität der jeweiligen Haltestelle.

Hierbei sind insbesondere die Ausstattungsstandards je Haltestelle- bzw. Haltestellentyp festzulegen.

Ausstattungsmerkmale	Umsteigehalte- stellen und Kno- ten	Übrige Haltestellen im Stadtgebiet
Haltestellenschild mit Linien- nummer und Ziel	!	!
Sitzgelegenheit	!	o
Witterungsschutz	!	o
Fahrradabstellanlagen	!	o
Ausleuchtung/Beleuchtung	!	o
Haltestellenschild einfach (Zei- chen StVO 224), Haltestellen- name, Linienkennzeichnung, Verbund- und VU-Kennzeich- nung	!	!
Fahrplanaushang	!	!
Tarifinformation	!	o
Liniennetzplan	!	o
Umgebungsplan	!	o
Sonstige Information, Hinweis auf Vorverkaufsstellen, WC etc.	!	o
Ausschilderung der Haltestelle /Wegweisung zur Haltestelle	!	!
Barrierefreiheit	!	!
Stufenfreier Zugang zur Halte- stelle	!	!
Hochbord aus Formstein und Buskapstein als Regelanwen- dung	!	!
spalt- und stufenfreier Ein- und Ausstieg in und aus dem Fahr- zeug	!	!
Mindesttiefe der Aufstellfläche 3 Meter	!	o
2,5 Meter Standardbreite der Aufstellfläche und Durchgangs- breite 1,5 Meter	!	o

Hindernisfreie Flächen 2,5 Meter x 2,5 Meter und an der hinteren Bustür 2 x 2 Meter	!	!
Taktiler Leitsystem	!	o
Hauptinformation im 2-Sinne-System	!	!

Tabelle 19: Haltestellenstandards

Ausstattungsmerkmal: erforderlich	!
Erwünscht	o

Bei Neueinrichtung weiterer Haltestellen außerhalb des Kreisgebiets sind zudem die Standards der jeweiligen Gemeinde bzw. Landkreises zu beachten.

6.4.5 Fahrzeugstandards

Bei Neuerteilungen von Liniengenehmigungen ist die Erfüllung der jeweiligen Standards umzusetzen.

Die angestrebte Angebotsdifferenzierung soll sich gleichermaßen beim Fahrzeugeinsatz widerspiegeln. Das qualitativ hochwertige Fahrplanangebot sowie die Vertaktung und Verknüpfung soll durch den Einsatz von entsprechenden Fahrzeugen mit einem angemessenen Standard flankiert werden.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verfolgen gemeinsam das Ziel, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, sowie der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation.

In der Anlage sind die Fahrzeugstandards für alle 3 Netzebenen dargestellt (vgl. Kapitel 6.5). Im Folgenden werden die besonderen Fahrzeugstandards für die Linien des Hauptnetzes (Netzebene A) und die übrigen Linien erläutert.

Die Festlegung der jeweiligen Fahrzeuggröße ist eine Aufgabe in Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Alle Fahrzeuge im ÖPNV sollen einen Mindeststandard erfüllen, der nachfolgend erläutert wird:

Außen

Die Fahrzeuge sind

- als Bestandteil des ÖPNV durch ihre Beschriftung und Farbgebung erkennbar,
- stets in einem sauberen und gepflegten Zustand einzusetzen,
- von vorne und an der Einstiegsseite über eine funktionsfähige Matrix-Anzeige auszustatten,
- nicht mit Fensterwerbung, auch nicht mit Raster- bzw. Lochfolie zu bekleben.

Innen

Die Fahrzeuge sind

- stets in einem sauberen und gepflegten Zustand einzusetzen,
- mit einem Fahrgastmonitor und einer akustischen Ansage für die Information über die jeweils nächste Haltestelle auszustatten,
- im Bereich des Kinderwagenplatzes mit einem Liniennetzplan zu versehen.

Die Linien des Hauptnetzes müssen als eigenständige Markenprodukte aufgewertet werden, um sich deutlich vom Standard-ÖPNV abheben zu können. Dafür ist ein überdurchschnittliches Maß an Komfort und Bequemlichkeit, sowie ein separates Produktmarketing erforderlich.

Die über die allgemeinen Fahrzeugstandards hinausgehenden Standards für Fahrzeuge im Einsatz auf den Linien der Netzebene A werden wie folgt festgelegt:

- Klimaanlage
- Höchstalter 10 Jahre
- Niederflur, bzw. Low-Entry

Die speziellen über die allgemeinen Fahrzeugstandards hinausgehenden Anforderungen für die Netzebene A sollen in 80 % aller Fahrten umgesetzt werden.

Gemäß dem derzeitigen Ist-Stand der Fahrzeugflotte der Unternehmen im Emsland setzen wird das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge für das Neben- und Ergänzungsnetz auf 20 Jahre und das Durchschnittsalter auf 12 Jahre begrenzt.

Das mittelfristige Ziel während der nächsten Konzessionslaufzeit wäre eine Umstrukturierung des Fahrzeugsbestands, um ein Höchstalter von 16 Jahren und ein Durchschnittsalter von 10 Jahren bei mindestens 80% der Fahrzeuge zu realisieren.

Für Verstärkungsfahrten innerhalb der Schülerspitze sind Abweichungen von den Fahrzeugstandards möglich.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Dazu gehört, dass die Fahrzeuge während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Des Weiteren muss die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung stets funktionsfähig und entsprechend gekennzeichnet sein.

Bei Neuanschaffungen ist der Einbau eines Abbiegeassistenten erforderlich.

6.4.6 Kundeninformation

Insbesondere für Fahrgäste, die den Nahverkehr nur selten nutzen oder unterschiedliche Linien nachfragen, ist eine gute Fahrgastinformation von Bedeutung. Generell sollen die zentralen Informationen zum Fahrplanangebot vollständig und leicht verständlich jedem (potentiellen) Fahrgast zugänglich gemacht werden.

Ein gutes Fahrgastinformationssystem kann zudem die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV deutlich reduzieren.

Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinanderreihen. Hierzu sind die heutigen Informationsmöglichkeiten fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Dazu ist auch ein Netz an Service- und Verkaufsstellen im Landkreis notwendig, um den Fahrgast die Möglichkeit zu geben, sich möglichst wohnortnah beraten zu lassen. Darüber hinaus ist es notwendig, dass jede Tarifgemeinschaft eine aktuelle elektronische Fahrplanauskunft auf ihrer Website anbietet. Gerade für ländliche Regionen, mit einem vergleichsweise komplexem Fahrplanangebot, bieten elektronische Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Die Filtermöglichkeiten der elektrischen Fahrplanauskunft bieten den Vorteil, dass der Fahrgast sich direkt die für ihn relevanten Informationen anzeigen lassen kann.

Ziel muss es sein, ein Auskunftssystem für den gesamten Landkreis Emsland aufzubauen, das über weiterführende Informationen verfügt, als auf der bisherigen Seite der Mobilitätszentrale Emsland. Umfassende Informationen und deutlich einsehbare Liniennetzpläne des Stadt- und Regionalverkehrs sind notwendig, damit der Fahrgast sich möglichst unkompliziert über Linienverläufe und Umsteigepunkte informieren kann.

Daraus ergeben sich folgende Punkte, die zukünftig zu beachten sind.

- Aktualität: Fahrplanänderungen innerhalb eines Fahrplanjahres sind soweit möglich auf ein Minimum zu reduzieren. Fahrplandaten, die über das Internet bzw. App abgerufen werden, müssen unternehmensübergreifend

dem aktuellen Stand – unter Beachtung geplanter Änderungen und Abweichungen vom Regelbetrieb – entsprechen.

- **Echtzeit:** Fahrplaninformationen in Echtzeit sollten über das Internet, mobil und in den Kundencentern bekannt sein. Echtzeitdaten auf Basis von GPS-Ortung sind von allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen und entsprechend der Möglichkeiten in die Auskunftssysteme zu übernehmen. Nicht von rechnergestützten Betriebsleitsystemen erfasste Verkehre können zu Ausnahmen führen.
- **Konsistenz:** Die in den verschiedenen Medien stehenden Informationen müssen inhaltlich übereinstimmen und auf dem gleichen Stand sein. Die Fahrplanauskunft über die Seiten der Verkehrsunternehmer, der Tarifgemeinschaften und der Mobilitätszentrale sollten inhaltlich gleich sein. Lediglich das Layout kann unternehmensspezifisch gestaltet werden. Dies ist auch bei allen Printmedien zu beachten. Das Gesamtangebot des ÖPNV ist einheitlich für das Emsland und nicht unternehmensspezifisch darzustellen.
- **Verfügbarkeit:** Alle zu publizierenden fahrgastbezogenen Informationen sollten möglichst in Printmedien als auch in elektronischer Form verfügbar sein. Die aktuellen Informationen, einschließlich geplanter Fahrplanänderung, sind dem Kunden rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Printmedien wie Fahrplanbücher, Liniennetzpläne oder Leporellos müssen, mindestens eine Woche vorher, vor dem Fahrplanwechsel aktualisiert und ausgetauscht sowie in ausreichender Stückzahl verfügbar gemacht werden. Die Verfügbarkeit muss über die gesamte Fahrplanperiode gegeben sein. Die Datenlieferung an die Datenauskunft Connect, deren Partner der Landkreis Emsland derzeit schon über die ArGe-Ems-Vechta ist, sollte auch weiterhin als notwendig erachtet werden.
- **Verständlichkeit und Erkennbarkeit:** Bei der Darstellung der Fahrgastinformationen muss darauf geachtet werden, dass sie von den Fahrgästen möglichst leicht und teilweise sprachunabhängig (z. B. bildliche Darstellung, Piktogramme, Info-Grafiken) verstanden werden. Die Fahrgastinformationen sind optisch von Werbung abzugrenzen.
- **Störung und Ersatzverkehre:** Kurzfristige Abweichungen bedingt durch Störungen vom regulären Fahrplan sind stets aktuell, möglichst in Echtzeit und gesondert in den elektrischen Auskunftsdiensten und anderen vorhandenen Auskunftssystemen darzustellen.

6.4.7 Anforderung an das Fahrpersonal

Die Fahrer und Service-Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen repräsentieren das System ÖPNV gegenüber den Kunden und potenziellen Kunden. Die Mitarbeiter sollen aus diesem Grund freundlich, ordentlich gekleidet und ortskundig sein. Dies beinhaltet auch die angemessene Beherrschung der deutschen Sprache. Eine vorgegebene Dienstkleidung mit gut lesbarem Namensschild innerhalb der Tarifgebiete, auf dem der Name des betreibenden Unternehmens erkennbar ist, kann dabei von Vorteil sein.

Um dem Anspruch der Fahrgäste an einen zeitgemäßen ÖPNV gerecht zu werden, sind regelmäßige Schulungen durchzuführen, die mehr als nur den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Dabei geht es sowohl um die erforderlichen Kenntnisse in Bezug auf die Orts-, Linien-, Netz- sowie Tarifkenntnis, als auch um die Kundenorientierung und das Verhalten in Konfliktsituationen.

Hierbei ist das Fahrpersonal zur Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren und diese zu berücksichtigen. Die Anschlusssicherung ist verpflichtend. So könnten, im Sinne der Fahrgäste, bei Verspätungen die Anschlüsse sichergestellt werden.

Auf Verlangen des Aufgabenträgers sind vom Fahrpersonal händische Fahrgastzählungen durchzuführen, um die aktuelle Nachfrage einzelner Linien besser bewerten zu können, falls keine Ermittlung bzw. Auswertung durch technische Lösungen möglich ist.

6.4.8 Umweltstandards

Der ÖPNV ist als wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes zu stärken. Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Emsland zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Daher sollen für den Landkreis Emsland attraktive Leistungen im ÖPNV angeboten werden.

Ein wichtiger Punkt ist die Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches. Deshalb sollen bei Neuanschaffungen nach Möglichkeit Fahrzeuge gewählt werden, die den europäischen Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) Emissionsstandard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge erfüllen, mindestens aber die EURO 5-Norm. Der gezielte Einsatz von Elektrofahr- oder Wasserstofffahrzeugen ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.

Altfahrzeuge nach Normen EURO 1 bis 3 sollen, so technisch machbar, durch eine Nachrüstung eines Partikelfilters den EUO 4 Grenzwert für Partikel einhalten, so dass alle Busse mindestens den Kriterien der grünen Plakette der 35. BImSchV entsprechen.

Durch

- Schulung der Fahrer in umweltfreundlicher Fahrweise,
- Einbau von Kraftstoff-Verbrauchsanzeigen,
- Verwendung von Leichtlaufölen,
- Verwendung von rollwiderstandsarmen Reifen bei regelmäßig zu prüfendem und zu dokumentierendem energieoptimalem Reifendruck und
- Verwendung von klimaverträglichen Kühlmitteln in Klimaanlage

soll der Energieverbrauch reduziert werden. Durch eine Optimierung der Umlaufplanung wird angestrebt, den Leerfahrtenanteil zu minimieren.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Flexibilisierung der Schulanfangs- und -endzeiten auszuschöpfen. Damit soll die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge und Fahrten möglichst geringgehalten werden.

Das Thema neuer Antriebstechniken wurde im Landkreis Emsland bereits in der Vergangenheit aufgegriffen. Die Möglichkeiten umweltschonender und ressourcensparender Antriebe, wie zum Beispiel bei Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen, sollen auch weiterhin geprüft werden. Die bereits in der Vergangenheit angestellten Überlegungen für den Betrieb mit Elektrobussen in den Stadtverkehren von Lingen und Meppen sowie bei der grenzüberschreitenden Linie zwischen Meppen und Emmen sollen weiterhin ergebnisoffen geprüft werden. Dabei ist allerdings stets eine Abwägung zwischen ökologischen und ökonomischen Belangen vorzunehmen.

6.4.9 Beschwerdemanagement

Beschwerden von Fahrgästen werden als Anregung zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebots angesehen. Nur durch dieses Feedback können die alltäglichen Defizite des ÖPNV erkannt und dementsprechend gehandelt werden. Deshalb sollten die Beschwerdeannahmen und -rückmeldungen stets kundenfreundlich und kompetent erfolgen. Spätestens zwei Tage nach Eingang sollte der Fahrgast eine erste Rückmeldung erhalten. Falls das Feedback zu resultierenden Konsequenzen führt, wird dies dem Fahrgast mitgeteilt.

Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind direkt vom betroffenen Unternehmen zu beantworten. Feedback zu grundsätzlichen Inhalten des Angebotes werden in Absprache mit dem Aufgabenträger beantwortet.

6.4.10 Technische Infrastruktur

Echtzeitinformation

Die Attraktivität des Verkehrsangebotes des ÖPNV für Fahrgäste hängt nicht zuletzt davon ab, ob die im Fahrplan vorgegebenen Zeiten tatsächlich eingehalten werden. Diese fahrplanmäßigen Abfahrten und Ankünfte sind insbesondere für Fahrgäste, die auf Anschlüsse angewiesen sind, von herausragender Bedeutung. Die Ansprüche der Fahrgäste haben sich durch die rasche Verbreitung moderner Informationstechnologien und der damit verbundenen Möglichkeit mobil im Internet Auskünfte zu erhalten deutlich erhöht: Fahrgäste möchten sich vor und während der Fahrt in Bussen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (Echtzeitauskünfte), um nicht nur in Verspätungs- und Störungsfällen schnelle Informationen zu erhalten.

Durch eine stetige Versorgung mit Echtzeitinformationen werden die Kunden besser über die tatsächliche Betriebssituation informiert, die Linienverkehre sind transparenter, es können Verspätungen einkalkuliert und Verzögerungen vorhergesehen werden.

Gemeinsam mit den Busunternehmen ist der Landkreis Emsland aktuell dabei, die eingesetzten Fahrzeuge so auszustatten, dass Echtzeitdaten erfasst und diese in die Internetauskünfte eingespeist werden können.

Gerade in ländlich geprägten Regionen ist die Anschlusssicherung per Echtzeitinformationen hilfreich.

Außerdem besteht die Möglichkeit, an Verknüpfungspunkten im Landkreis über dynamische stationäre Fahrgastinformationssysteme zur aktuellen Fahrplanlage zu informieren. Die Fahrgäste erhalten so, auch ohne Internetzugang, Informationen über die aktuelle Verkehrssituation.

Lichtsignalanlagen

Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einzuhalten und zu verbessern, gibt es eine Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen.

Im Fall des straßengebundenen ÖPNV sind dies primär Möglichkeiten zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) sowie das Einrichten bzw. Markieren von gesonderten Fahrbahnen, die nur von Fahrzeugen im Linienverkehr befahren werden. Vorrangregelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Individualverkehr sind weitere Möglichkeiten, um ein schnelles Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen. Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL).

Per LSA ist eine Bevorzugung von Bussen an Verkehrsampeln möglich. Hiermit wird die Haltezeit von Bussen an Verkehrsanlagen minimiert, was zu einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit des Busses führt und den Betriebsablauf beschleunigt.

Unterschieden wird hierbei zwischen einer absoluten und einer bedingten Bevorrechtigung.

Bei der absoluten Bevorrechtigung besteht für den ÖPNV uneingeschränkter Vorrang vor weiteren Verkehrsteilnehmern. Dies ist nicht an größeren und hochfrequentierten Kreuzungen möglich, da die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen sind. Durch die bedingte Bevorrechtigung bestehen jedoch Möglichkeiten Signalphasen für ÖPNV-Fahrzeuge zu verkürzen, um die Stehzeit zu vermindern. So können einerseits Signalphasen verkürzt oder verlängert werden, andererseits kann der Signalzeitplan in einer Bedarfsphase unterbrochen werden. Das Tauschen von Signalphasen wäre eine weitere Möglichkeit. Die durchschnittliche Wartezeit von anderen Verkehrsteilnehmern wird verringert, wenn die Bedarfsphase nur bei einer tatsächlichen Annäherung eines ÖPNV-Fahrzeugs geschaltet wird.

Für die Verkehrsunternehmer ergeben sich somit aus der LSA mehrere Vorteile. Die Wartezeiten vor den Signalanlagen sind besser kalkulierbar und die Pünktlichkeit wird erhöht. Zudem lässt sich die Reisegeschwindigkeit steigern, wodurch im Einzelfall die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge verringert werden könnte.

Bei engen räumlichen Verhältnissen muss zwischen den Interessen von ÖPNV und Individualverkehr abgewogen werden.

Busspur

Eine weitere Möglichkeit der Verkehrsentsmischung und somit der Beschleunigung des Busverkehrs ist das Einrichten bzw. der Ausbau von separaten Busspuren. Dies kann zudem zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

Busspuren sind besonders auf stark frequentierten Linienabschnitten, Straßen mit hoher Verkehrsdichte und Innenstadtbereichen in Erwägung zu ziehen. Bei entsprechender technischer Umsetzung können Busspuren auch innerhalb einer intermodalen Steuerung und Lenkung (z. B. dynamische Straßenraumfreigaben) gemäß der tageszeitabhängigen Lastrichtung aktiviert werden, um eine zeitweilige Priorisierung des ÖPNV zu ermöglichen. Generell ist hierbei darauf zu achten, dass der Verkehr auf der Busspur nicht durch unrechtmäßig geparkte Autos gestört wird, die Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes beeinträchtigen. Eine Möglichkeit wäre hierbei die automatisierte Erfassung durch IVS-Systeme, um Meldungen bezüglich Verkehrsbehinderungen unverzüglich weiterzuleiten.

6.5 Angebotsstruktur

Das Zielkonzept greift die vorhandenen Grundstrukturen des bisherigen ÖPNV zum einen auf, entwickelt diese aber auch weiter. Dabei erfolgt eine Orientierung an den vorhandenen Liniengenehmigungen, am heutigen Leistungsumfang und an der Verkehrsnachfrage. Zum Teil erfolgen Vorschläge für neue bzw. geänderte Routen, die das Liniennetz ergänzen und aufwerten sollen.

Die einzelnen ÖPNV-Achsen werden in einem Netz von Haupt-, Neben- und Ergänzungslinien differenziert. Ziel ist es dabei, die über die Netzhierarchisierung definierten Linien in ein Gesamtsystem zu integrieren. An bereits vorhandenen und noch aufzubauenden Knoten- und Verknüpfungspunkten sollen die einzelnen Linien miteinander verbunden werden.

Ziel ist es, auf den Haupt- und Nebenlinien einen Integralen Taktfahrplan (ITF) zu etablieren, der die einzelnen ÖPNV-Teilangebote mit einem Höchstmaß an Vernetzung zu einem landkreisweiten und über die Landkreisgrenzen hinaus ausgebauten System entwickelt.

Dabei ist es die Maßgabe, dieses Ziel mit den vorhandenen Ressourcen zu erreichen.

Im ersten Schritt erfolgt die Klassifizierung mit der dadurch verbundenen Aufwertung und erstmaligen Differenzierung heutiger „starker“ Linien sowie der Bestimmung einzelner neuer Achsen.

Im nächsten Schritt erfolgt die Festlegung der wichtigen Taktknoten im Bussystem mit Abstimmung zum SPNV mit den jeweiligen Symmetrieminuten.

Der positive Effekt eines Verknüpfungsmodells kann dadurch gefördert werden, wenn es gelingt, die Schulzeiten und die Taktzeiten miteinander zu harmonisieren. Die Schülerverkehrsspitzen morgens und mittags bieten schließlich ein hohes Effizienzpotenzial.

Die Umsetzung einer solchen Angebotsverbesserung muss hinsichtlich seiner Realisierbarkeit im Detail geprüft werden. Das Mengengerüst und der betriebliche Aufwand stehen dabei in einer unmittelbaren Abhängigkeit von der Integrationsfähigkeit der Schülerbeförderung. Nur wenn es gelingt, Schülerverkehre in die Taktverkehre aufzunehmen, ist ein solches Konzept machbar. Hierbei ist eine Schulzeitenstaffelung erforderlich und setzt ein gewisses Maß an Flexibilität seitens der Schulen voraus. Spezifische Erfahrungswerte sollten im Rahmen von Pilotprojekten gesammelt werden, um die konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen feststellen zu können. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus anderen Landkreisen und Regionen, sollte der Landkreis eine grundlegende Überarbeitung des ÖPNV zu einem Nahverkehrssystem anstreben. So wäre es möglich, die Schülerbeförderung auch langfristig auf einem hohen Qualitätsniveau sicherzustellen und gleichzeitig den Nahverkehr für alle Nutzergruppen attraktiv zu gestalten.

6.5.1 Hauptlinien im Regionalbusverkehr

Das Hauptliniennetz soll das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Emsland bilden. Neben dem Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verbinden die Hauptlinien die wichtigsten Zentren im Landkreis und machen die Bevölkerung besonders auf Hauptachsen mobil.

Das Angebot der Hauptlinien zeichnet sich durch eine direkte Linienführung und eine strikte Vertaktung mit mindestens stündlicher Bedienung aus. Das hochwertige ÖPNV-Angebot gilt sowohl an Schul- als auch an Ferientagen und sieht an den Wochenenden eine eingeschränkte Bedienung vor. Das vorgesehene Angebot soll dabei nicht hinter dem des Status quo zurückfallen.

Folgende Achsen gehören zum vorgeschlagenen Hauptliniennetz:

- A1: Meppen - Haselünne (heutige Linie 933)
- A2: Lingen - Holthausen - Dalum - Meppen (heutige Linie 900 bis Holthausen-Biene)
- A3: Meppen - Sögel - Werlte (heutige Linien 930; 931)
- A4: Twist - Meppen (heutige Linie 929)
- A5: Haren - Meppen (heutige Linie 911, 919)
- A6: Haselünne - Lingen (heutige Linie 101)

- A7 optional: Papenburg – Börgermoor – Esterwegen

Darüber hinaus werden Linien der gleichen Kategorie angeboten, die teilweise in die Nachbarlandkreise verkehren. Zur besseren Unterscheidbarkeit wird diesen Liniennummern ein „AX“ vorgestellt.

Zur Wahrung eines effizienten Mitteleinsatzes stellen diese Linien nicht nur grenzüberschreitende Verbindungen her, sondern übernehmen in den jeweiligen Kreisgebieten auch Aufgaben des Binnenverkehrs. Durch diese Doppelfunktion kann die Benutzbarkeit des ÖPNV im Emsland verbessert werden. Neue Direktverbindungen ließen sich ohne unverhältnismäßige Mehrleistungen realisieren.

- AX1: Lingen – Nordhorn (Linie 165)
- AX2: Leer – Papenburg (heutige Linie 600)

Linie A1 Meppen – Haselünne – Herzlake

Die Linie verbindet das Grundzentrum Haselünne mit dem Mittelzentrum Meppen. Die große Verkehrsnachfrage wird durch die Zahl von rund 1.300 Pendlern und ein hohes Aufkommen in der Schülerbeförderung unterstrichen.

Der 30-Minuten-Takt zwischen Meppen und Haselünne im Bestand soll fortgesetzt werden.

Für einen optimalen Fahrzeugeinsatz bietet sich die Durchbindung der von und nach Meppen fahrenden Busse ab Haselünne stündlich alternierend nach Herzlake und stündlich nach Lingen über die Linie A6 an. Dadurch würden sich weitere Direktverbindungen ergeben. In Herzlake würde sich eine betriebliche Durchbindung der Fahrzeuge über die Linien B4 zweistündig alternierend nach Vinnen bzw. Dohren anbieten.

Die Linie A1 soll in Meppen in die Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 eingebunden werden.

Linie A2 Lingen - Holthausen - Dalum - Meppen

Die Linie verbindet die nicht an dem dezentral gelegenen Bahnhof des Grundzentrums Geeste gelegenen Ortsteile und den Hauptort Dalum mit Meppen und Lingen entlang der Landesstraße L48. In Holthausen-Biene ist bislang bei jeder der stündlich verkehrenden Fahrten ein Umstieg in den Stadtbus erforderlich. Das schränkt die Attraktivität dieser Linie stark ein. Aufgrund der bedeutenden Fahrtbeziehungen und des hohen Nachfrageaufkommens ist eine umsteigefreie Direktverbindung notwendig und vorgesehen. Es pendeln sowohl ca. 1.400 Personen zwischen Geeste und Meppen als auch zwischen Geeste und Lingen.

Die Linie A2 soll in Lingen und Meppen jeweils in die Knoten zur Minute 30 eingebunden werden.

Linie A3 Meppen - Sögel - Werlte

Diese Linie stellt die Anbindung zwischen den Grundzentren Werlte und Sögel mit der Kreisstadt Meppen her. Sowohl in der Schülerbeförderung, als auch bei den Berufspendlern ist die Achse von Bedeutung und macht ein umsteigefreies Angebot erforderlich. Werlte würde so erstmalig eine Direktanbindung an Meppen erhalten. Die Bedienung nach den Standards der Hauptlinien sieht einen Stundentakt vor, der bereits heute annähernd erreicht wird.

In Werlte ist eine Durchbindung auf die zweistündliche Linie B2 Richtung Papenburg möglich, so dass eine attraktive Direktverbindung zwischen Esterwegen und der Kreisstadt Meppen umgesetzt werden könnte.

Die Linie A3 soll in Meppen in den Knoten zur Minute 30 eingebunden werden.

Linie A4 Meppen - Twist

Diese Linie stellt die Verbindung zwischen dem Grundzentrum Twist und dem Mittelzentrum Meppen sicher. Die hohe Nachfrage ergibt sich aus vielen Fahrschülern und Berufspendlern. Die Linie hat heute keinen symmetrischen Fahrplan, d. h. auf Hin- und Rückfahrt können nicht die gleichen Anschlüsse hergestellt werden, so dass die Linie in der Folge für viele Fahrtzwecke nicht benutzbar ist.

Die Linie A4 soll in Meppen künftig konsequent in den Knoten zur Minute 30 eingebunden werden.

Durch die vorgeschlagene betriebliche Durchbindung der Linie A4 in die Grafschaft Bentheim bis Nordhorn ist ein wirtschaftlich sinnvoller Fahrzeuginsatz möglich und könnte somit eine weitere Landkreisgrenzen überschreitende Verbindung angeboten werden. Hierfür ist eine enge Abstimmung mit dem benachbarten Landkreis Grafschaft Bentheim und den dortigen Verkehrsunternehmen erforderlich. Aufgrund der erheblichen Vorteile für beide Landkreise sollten hier alle Möglichkeiten einer Zusammenarbeit ausgeschöpft werden.

Die Verknüpfung der Umläufe der Linien A4, BX3 und AX1 wird im Kapitel zur Linie AX1 beschrieben.

Linie A5 Haren - Meppen

Zwischen dem Grundzentrum Haren und der Kreisstadt Meppen besteht zwar eine Bahnverbindung, jedoch befindet sich der Bahnhof Haren im abgelegenen Ortsteil Emmel und nicht im Hauptort. Diesen Nachteil gleicht die Busverbindung aus. Durch die schnelle Fahrt über die L48 ist es möglich, zusätzliche Pendler aus Versen und Wesuwe zu erreichen. An der bereits heute angebotenen Durchbindung von Meppen über Haren (Ems) nach Emmel (Linien 911 und 919) wird festgehalten.

In Haren (Ems) wird die Verknüpfung Bus/Schiene von und nach Richtung Norden realisiert. In Meppen wird die Linie A5 in den Knoten zur Minute 30 eingebunden und es werden Übergänge zum RegionalExpress von und nach Süden hergestellt.

Linie A6 Haselünne - Lingen

Die Linie A6 verbindet den Teilraum Haselünne mit Lingen.

Zur Herstellung wirtschaftlicher Umläufe ist die Durchbindung der Fahrten von und nach Meppen über die Linie A1 angedacht, s. dazu die Beschreibung zur Linie A1.

In Lingen soll die Linie A6 in den Knoten zur Minute 30 eingebunden werden.

Linie A7 (optional) Papenburg – Börgermoor – Esterwegen

Die Linie A7 soll perspektivisch auf der Achse Papenburg – Esterwegen zu einem Stundentakt aufgewertet wird.

In Papenburg soll die Linie A7 in den Knoten zur Minute 00 integriert werden. In Börgermoor ist eine systematische Verknüpfung mit der Linie B1 von und nach Sögel und Lathen vorgesehen.

In Esterwegen gehen die Fahrzeuge der Linie A7 zweistündlich alternierend auf die Linien B1 nach Werlte über. Ein Umstieg zwischen Papenburg und Werlte ist dann nicht erforderlich.

Auch wenn die aktuellen Nachfragestrukturen eine Angebotsverbesserung auf dieser Linie nicht rechtfertigen würde, so könnte mit dieser gezielten Maßnahme das ÖPNV-Angebot im Bereich Hümmling aufgewertet werden und ein verkehrsplanerisch sinnvoller Impuls in diesem Bereich gegeben werden. Hier würde das Nahverkehrsangebot strukturfördernde Wirkung erzielen.

Diese Linie ist nicht in die detailliertere Betrachtung aufgenommen worden und stellt lediglich eine Planungsoption dar. In der Kartendarstellung des ITF ist diese Linie nicht aufgenommen worden.

Linie AX1 Lingen – Nordhorn

Die Linie AX1 stellt die Verbindung zwischen der Kreisstadt Nordhorn in der Grafschaft Bentheim und dem Mittelzentrum Lingen her.

Die Linie 165 hat heute keinen symmetrischen Fahrplan, d. h. auf Hin- und Rückfahrt können nicht die gleichen Anschlüsse hergestellt werden, was sich negativ auf die Nutzerakzeptanz auswirkt.

Die Bedeutung der Linie ist aufgrund des Pendleraufkommens hoch. Aufgrund von Ausbildungs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie Fahrten im Bereich des Freizeitverkehrs besteht weitere Nachfrage. Die Linie wurde im Rahmen einer Untersuchung des Landes Niedersachsen als Landes bedeutsame Buslinie identifiziert.

Die Linie AX1 soll in Lingen in den Knoten zur Minute 30 eingebunden werden. Bei Umsetzung einer realistischen Fahrplangestaltung ergeben sich am neu geschaffenen Verknüpfungsknoten Nordhorn Bahnhof komfortable Anschlüsse zum Bahn- und Busverkehr des dortigen 30er-Knotens. Zur Herstellung der heute nicht vorhandenen Anschlüsse in Lingen und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Fahrzeugeinsatz bietet sich die Durchbindung der Fahrzeuge der Linien AX1 auf die Linie BX3 und A4 an. Die stündlich verkehrenden Busse der Linie AX1 von Lingen nach Nordhorn werden somit nach Meppen mit abwechselnder Linienführung über Geeste und Twist fortgeführt. Entsprechend gilt dies in der umgekehrten Fahrtrichtung.

Linie AX2 Leer - Papenburg

Zur Stärkung des Verknüpfungsknotens Papenburg sollte die heutige Linie 600 unter Beibehaltung des Leistungsumfanges zeitlich so verschoben werden, dass eine Taktintegration in den Knoten zur Minute 00 realisiert werden kann. Auch wenn auf dieser Achse noch weitere fahrplantechnische Zwangspunkte bestehen, sollte mittel- und langfristig an einer Integration in Papenburg gearbeitet werden. Der Aufbau eines ITF-Knotens in Papenburg wäre für den Landkreisnorden und den Altkreis Aschendorf-Hümmling von großer Bedeutung.

6.5.2 Nebenlinien im Regionalbusverkehr

Die Linien des „B-Netzes“, also die zweite Netzebene, binden relevante Ziele des Landkreises an den ÖPNV an, die für die Einstufung in Netz A ein zu geringes Fahrgastpotenzial aufweisen. Die Nebenlinien verkehren entsprechend der Vorgaben in Kapitel 0 im Zweistundentakt. In einigen Fällen überlagern sich B-Linien abschnittsweise zum Stundentakt.

Das Nebennetz besteht aus den folgenden Linien:

- B1: Papenburg – Börgermoor – Sögel – Lathen (Teile der heutigen Linien 970 bis Sögel und von dort 931 bis Lathen)
- B2: Papenburg – Esterwegen – Werlte (Teil heutige Linie 970)
- B3: Papenburg – Aschendorf – Rhede (Teil der heutigen Linie 611)
- B4: Haselünne – Herzlake – Vinnen/Dohren
- B6: Emsbüren – Lingen (heutige Linie 151)
- B7: Lengerich – Lingen (Teil der heutigen Linie 121)

Wie bei den grenzüberschreitenden Hauptlinien, sollen auch bei den Nebenlinien grenzüberschreitende Angebote ausgebaut bzw. geschaffen werden.

Diesen doppelfunktionalen Linien ist zur besseren Erkennbarkeit ihrer Eigenschaft ein „BX“ vorgestellt:

- BX1: Papenburg – Weener – Bunde (heutige Linie 641)
- BX2: Meppen – Emmen (heutige Linie 922)
- BX3: Nordhorn – Geeste/Twist (- Meppen) (heutige Linie 701)
- BX4: Rheine – Spelle – Lingen (heutige Linie 141)
- BX5: Lingen – Freren – Fürstenau (heutige Linie 131)

Linie B1 Papenburg – Börgermoor – Sögel – Lathen

Die Linie B1 hat die Aufgabe, die Ortschaften im Korridor zwischen Börgermoor und Sögel zu erschließen und Anschlüsse an weiterführende Bus- und Bahnverbindungen in Papenburg und Lathen herzustellen.

In Lathen soll ein Anschluss an den RegionalExpress von und nach Süden umgesetzt werden, so dass Verbindungen Richtung Meppen, Lingen und Rheine möglich sind.

In Börgermoor soll eine Verknüpfung mit der Linie B2 hergestellt werden. Es werden Anschlüsse von und nach Papenburg sowie Esterwegen hergestellt.

Linie B2 Papenburg – Esterwegen - Werlte

Für die Anbindung der Grundzentren Esterwegen an das Mittelzentrum Papenburg ist die Linie B2 vorgesehen.

In Esterwegen kann perspektivisch ein Knoten zur Minute 00 hergestellt werden. In Börgermoor ist zudem ein regelmäßiger Eckanschluss vorgesehen.

Linie B3 Papenburg – Aschendorf – Rhede

In Papenburg soll die Linie B3 in den Knoten zur Minute 00 integriert werden. Damit werden Anschlüsse von und nach Aschendorf und Rhede zu den anderen Linien ermöglicht.

Linie B4 Haselünne – Herzlake – Vinnen/Dohren

Jede zweite der von und nach Meppen verkehrenden Fahrten der Linie A1 gehen in Haselünne in die Linie B4 über und stellen einen Stundentakt zwischen Haselünne und Herzlake sicher. Im weiteren Linienvverlauf Richtung Osten wird die Linie abermals aufgeteilt und bedient im 2-Stunden-Takt alternierend Vinnen und Dohren.

Linie B6 Lingen - Emsbüren

Die Linie B6 bindet das Grundzentrum Emsbüren an das Mittelzentrum Lingen an. Es gibt ein hohes Kundenpotenzial, darunter 1.100 Pendler und Schüler. Hinzu kommen Pendler aus Leschede und Elbergen.

In Lingen soll die Linie B6 in den Knoten zur Minute 30 integriert werden. In Leschede sind Anschlüsse von Emsbüren an den RegionalExpress in Richtung Rheine und weiter nach Süden und umgekehrt vorgesehen.

Gemeinsam mit dem benachbarten Landkreis Grafschaft Bentheim soll die Machbarkeit einer Verlängerung der Linie B6 nach Bad Bentheim unter Integration von Linienverkehren des benachbarten Landkreises geprüft werden.

Linie B7 Lingen – Lengerich

Die Linie B7 bindet das Grundzentrum Lengerich an das Mittelzentrum Lingen an. Die Linie B7 soll in Lingen in den Knoten zur Minute 30 integriert werden.

Linie BX1 Papenburg – Weener – Bunde

Die Linie BX1 bindet Bunde und Weener an das Mittelzentrum Papenburg an.

In Papenburg wird die Linie BX1 in den Knoten zur Minute 00 mit Bahnanschluss Ri. Süden und Busanschlüssen eingebunden.

Eine Verknüpfung von und zu den Zügen am Bahnhof Weener ist zu prüfen. Die Bedürfnisse der Meyer-Werft sind gesondert aufzunehmen und in die zukünftigen Detailplanungen zu integrieren.

Linie BX2 Meppen – Emmen (NL)

Die Linie BX2 stellt über Emmen attraktive Verbindungen in die gesamten Niederlande her. Zielgruppe sind Grenztouristen, Pendler, Studenten und Touristen.

In Meppen soll die Linie BX2 in den Knoten zur Minute 30 integriert werden. Aufgrund symmetrischer Fahrpläne sind Verknüpfungen für Ziele in den Niederlanden möglich.

Linie BX3 Meppen – Geeste/Twist – Wietmarschen – Nordhorn

Die Linie BX3 stellt eine zweistündliche Verbindung der regionalen Zentren Meppen und Nordhorn sowie eine zweistündliche Verbindung Twist und Nordhorn her. Der Linienast von und nach Twist würde in das Angebot der Linie A4 integriert werden. Durch Überlagerung der beiden Relationen werden Wietmarschen und Nordhorn im Stundentakt verbunden. Damit würde der heute bereits vorhandene Fahrplanumfang fortgesetzt. Die Wahrnehmung von Verkehrsaufgaben für den benachbarten Landkreis Grafschaft Bentheim erfordert eine enge Abstimmung von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.

In Meppen ist es vorgesehen, die Linie BX3 in den Knoten zur Minute 30 zu integrieren. In Nordhorn soll die Linie BX3 in den Knoten zur Minute 00 integriert werden.

In Kombination mit der Linie A4 werden Meppen und Nordhorn somit etwa stündlich miteinander verbunden.

Linie BX4 Lingen – Spelle - Rheine

Die Linie BX4 erschließt den südlichen Landkreis zwischen den beiden Zentren Lingen und Rheine.

In Lingen soll die Linie BX4 in den Knoten zur Minute 30 und in Rheine ebenfalls zur Minute 30 integriert werden.

In Spelle bietet sich die Integration von Ergänzungslinien und Linien der Schülerbeförderung in einen Knoten zur Minute 00 an.

Linie BX5 Lingen - Freren – Fürstenau

Die Linie BX5 stellt eine Kreisgrenzen überschreitende Ost-West-Verbindung zwischen dem südlichen Emsland und dem Landkreis Osnabrück her. In Lingen soll die Linie BX5 in den Knoten zur Minute 30 integriert werden. Für eine Entwicklung der Linie BX5 bietet sich die Integration der vorhandenen Linie 131/31 an. In Fürstenau müsste die detaillierte Integration in das ÖPNV-Netz des Landkreises Osnabrück geprüft werden, um unnötige Stand- und Wendezeiten zu reduzieren.

6.5.3 Ergänzungslinien im Regionalbusverkehr

Die erschließenden Linien in Ergänzung zu den Haupt- und Nebenlinien, werden im Ergänzungsnetz aufgenommen. Sie haben die Aufgabe die Flächenerschließung sicherzustellen und bilden das Grundangebot Minimalangebot

Die Mindeststandards sehen vor, dass die einzelnen Orte an das zugehörige Grundzentrum angebunden werden. Bei der Planung ist darauf zu achten, dass die Aufenthaltszeit am Zielort ausreichend ist, um Behördengänge, Einkäufe oder Arztbesuche erledigen zu können.

Dabei erfüllt dieses ÖPNV-Angebot eine wichtige Funktion in der verkehrlichen Daseinsvorsorge.

Generell orientiert sich das Angebot der Ergänzungslinien an den Belangen der Schülerbeförderung.

6.5.4 Stadtbuslinien

Der Bestand der heutigen Stadtbusverkehre soll beibehalten und nach Möglichkeit weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Die Sicherstellung der Finanzierung erfolgt auch weiterhin durch die Städte. Eine enge Abstimmung zwischen den Städten und dem Landkreis ist dauerhaft erforderlich, um die Stadtbus- und Regionalbusverkehre aufeinander abzustimmen, Doppelbedienungen und Parallelfahrten zu vermeiden und gegenseitige Effizienzen zu schaffen.

Lingen

Das Stadtbusangebot wird als gut bewertet und sollte nach Möglichkeit auf fortgesetzt sowie weiterentwickelt werden.

Meppen

Auch in Meppen stellt sich das Stadtbusnetz positiv dar. Dieses Angebot sollte aus gutachterlicher Sicht fortgeführt werden.

Papenburg

Das Stadtbusangebot in der Stadt Papenburg ist bislang kaum vorhanden und für den Kunden nicht wahrnehmbar. Empfohlen wird die konsequente Verdichtung und Ergänzung zu den zukünftigen Fahrplanangeboten auf den Regionalbuslinien.

6.5.5 Förderung von flexiblen und ehrenamtlichen Bedienformen

Ende Januar 2020 wurde eine neue Förderrichtlinie des Landes zu flexiblen und ehrenamtlichen Bedienformen veröffentlicht. Flexible/ehrenamtliche Bedienformen können dazu genutzt werden, die Mobilitätsversorgung in den Achsenzwischenräumen sicher zu stellen.

Mit Mitteln dieser Förderrichtlinie können Machbarkeitsstudien aber auch Betriebskosten neuer flexibler Bedienformen bis zum Ende des Förderprogramms am 30.06.2022 zu 50% bis zu einer Höhe von 300.000 € gefördert werden.⁵⁸

6.6 Verknüpfungsstruktur

6.6.1 Integraler Taktfahrplan

Das neue ÖPNV-Konzept für das Emsland wurde nach den Planungsprinzipien des Integralen Taktfahrplanes (ITF) konzipiert. Dies ermöglicht zum einen die Einrichtung von zahlreichen neuen Anschlüssen, welche die Mobilität der Bewohner und Gäste des Emslandes auch auf solchen Strecken verbessern, auf denen es keine Direktverbindungen gibt. Diese Vorgehensweise ermöglicht andererseits

⁵⁸ <https://www.lnv.de/mobilitaet/finanzierung-und-foerderung/flexible-bedienerformen>

aber auch die Bündelung von mehreren Fahrtbeziehungen in eine Fahrt, so dass die Effizienz der eingesetzten Fahrzeuge erhöht werden kann. Ein wesentlicher Bestandteil des neuen ÖPNV-Konzeptes im Emsland sind daher die ITF-Knoten und weitere Verknüpfungspunkte mit systematischen Anschlüssen.

Die Knoten eines ITF zeichnen sich dadurch aus, dass für ausgewählte Verknüpfungspunkte jeweils Symmetrieminuten festgelegt werden. Vor der Symmetrieminute kommen die Busse aus allen Richtungen an und fahren nachher in alle Richtungen ab. Während der Symmetrieminute sind alle Busse an einem Standort gebündelt und die Fahrgäste können in allen Richtungen umsteigen. Die Fahrpläne der Linien sollen dabei symmetrisch geplant werden, d. h. wenn ein Bus 3 Minuten vor der Symmetrieminute ankommt, dann soll er auch 3 Minuten nach der Symmetrieminute in der Gegenrichtung abfahren. Dies ist die Voraussetzung, dass Anschlüsse im Gegensatz zum heutigen ÖPNV-System in beiden Richtungen funktionieren.

Aufgrund der meist längeren Umsteigewege sind die Knoten des Busverkehrs zeitlich nicht mit den Anschlussknoten des Bahnverkehrs zu vergleichen. Bei der Festlegung der Symmetrieminuten wurde aber darauf geachtet, dass zum Bahnverkehr möglichst gute Anschlüsse möglich sind.

Das im Nahverkehrsplan vorgeschlagene ITF-Konzept muss in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden. Dabei sind Abwägungen zwischen den unterschiedlichen Anforderungen und Gewichtungen vorzunehmen. Auch die zukünftig vorgenommenen Festlegungen sind als verbindliche Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu Grunde zu legen.

6.6.2 ITF-Knotenpunkte

Aus der Netzhierarchie und Netzausrichtung ergeben sich primär acht wichtige Knotenhaltestellen, in denen sich die Busse untereinander treffen und in Städten mit der Bahnverbindung verknüpft sind.

- Papenburg Bahnhof
- Dörpen Bahnhof
- Lathen Bahnhof
- Sögel
- Werlte
- Meppen Bahnhof
- Haselünne Bahnhof
- Lingen Bahnhof

Papenburg Bahnhof

In der ITF-Planung Knotenzeit zur Minute ´00 mit Korrespondenz zu den Zügen des RE von und nach Richtung Münster.

Art	Richtungsknoten
Fußwegzeit: Haltestelle – Bahn	4,2 Minuten
Entfernung zu	Fußwegstrecke
Rathaus Papenburg	2 km
Forum Alte Werft	900 m
Ems Center	1,2 km

Meppen Bahnhof

Eine ideale Verknüpfung zwischen den Linienangeboten des Bus- und Bahnverkehrs wäre zur Minute ´30 möglich. Diese Knotenzeit wurde auch bei der ITF-Planung zu Grunde gelegt. Die am stärksten nachgefragten Züge sind die der RE-Linie von und aus Richtung Münster (Ankunft zur Minute ´07, Abfahrt zur Minute ´50). Eine Spreizung der An- und Abfahrtzeiten auf die Minute ´15 und ´45 wären ebenfalls denkbar.

Art	Richtungsknoten
Fußwegzeit: Haltestelle – Bahn	2,5 Minuten – 7 Minuten
Entfernung zu	Fußwegstrecke
Kreishaus Emsland	1,1 km
Rathaus Meppen	850 m
Meppener Einkaufspassage	250 m
Touristinformation Emsland	1 km

Lingen ZOB

Am Bahnhof Lingen wurde nach einem Abwägungsprozess gemeinsam mit den Unternehmen, der VGE Süd und der Emsländischen Eisenbahn ein Fortbestand des Busknotens zur Minute ´30 beschlossen.

Eine optimierte Integration von Bahn- und Busverkehr würde eine Änderung der Knotenzeit auf die Minute ´00 erforderlich machen. Aufgrund der Anforderungen durch die Schülerbeförderung und der etablierten Verknüpfung zur Minute ´30 soll auch zukünftig daran festgehalten werden. Die Berücksichtigung aller Anforderungen an das Knotensystem im Nahverkehr könnte nur unter der Bedingung möglich sein, dass alle Schulen im Großraum Lingen ihre

Schulanfangs- und -endzeiten zum 30 Minuten verschieben würden. Eine so weitreichende Veränderung erscheint zum heutigen Zeitpunkt unrealistisch.

Art	Vollknoten
Fußwegzeit: Haltestelle – Bahn	7 Minuten, 10 Minuten, 12 Minuten
Entfernung zu	Fußwegstrecke
Rathaus Lingen	900 m
Campus Lingen	600 m
Einkaufsmeile Lookentor	300 m
Emsland Arena	850 m

6.6.3 Weitere Knotenpunkte

Neben den Systemknotenhaltestellen, die systematische ITF-Verknüpfung von Bus-Bahn-Bus möglich machen, sind folgende Haltestellen als weitere Verknüpfungen von Bus und Bahn relevant:

- Aschendorf (Papenburg), Bahnhof
- Geeste, Bahnhof
- Haren (Ems), Bahnhof
- Leschede, Bahnhof
- Salzbergen, Am Bahnhof

In Geeste ergibt sich jedoch das Problem, dass die derzeitige Haupthaltestelle Osterbrock B70 zu weit entfernt ist, während die direkte Haltestelle Bahnhof ungünstig liegt und zeitlich nicht bedient werden kann, wenn in Lingen ein integraler Taktknoten hergestellt werden soll.

6.6.4 Weitere systemrelevante Haltestellen

Jedes Grund- und Mittelzentrum verfügt derzeit über systemrelevante Haltestellen, die sich durch ihre Lage hervortun. Zumeist verfügen sie über einen erhöhten Publikumsverkehr und/oder dienen als zentrale Anlauf- und Verteilstelle der bisherigen Linien.

- Dalum (Geeste) ZOB
- Emsbüren Richthofstraße
- Esterwegen Busbahnhof – Alternativ: Esterwegen Alte Post/Kirche
- Freren Markt
- Haren (Ems) Emmeln-Bahnhof
- Haren (Ems) Rathaus – Alternativ: Haren (Ems) Hallenbad (Schülerverkehr)
- Lengerich Busbahnhof
- Lingen Krankenhaus
- Meppen Busbahnhof (Schülerverkehr)

- Meppen Windthorstplatz
- Papenburg Schulzentrum/Kleiststraße
- Papenburg Rathaus
- Rhede (Ems), Markt
- Sögel Busbahnhof
- Spelle Bahnhof – Alternativ: Spelle Am Sportplatz
- Twist Mitte/Busbahnhof (Schülerverkehr)

6.7 Linienbündelung und Harmonisierung von Laufzeiten

Die gesetzliche Grundlage sieht keine verpflichtende Einrichtung von Linienbündeln vor.

Ein attraktives und gleichzeitig effizientes ÖPNV-System wie in Kapitel 6.5 erfordert eine linienübergreifende Planung der Fahrpläne. Diese Vorgehensweise ist Voraussetzung für attraktive Anschlüsse und somit ein Maximum an Mobilität für die Bevölkerung und gleichzeitig einen optimalen Fahrzeugeinsatz.

Die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten für Teilräume des Landkreises und die Festlegung von Linienbündeln ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Nahverkehrsangebot zu strukturieren und zu ordnen.

Im Einzelnen sollen durch die Bildung von Linienbündeln folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen zu beachten.
- Die Bildung von Teilnetzen dient der Integration der Verkehrsleistungen und des ÖPNV-Angebotes. Entsprechend sind die Genehmigungen für die Linien in den

- Teilnetzen nur in ihrer Gesamtheit zu beantragen. Die Beantragung einzelner Linien eines Teilnetzes ist nicht zulässig.
- Aufgrund des demografischen Wandels und vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen könnten ggf. künftig noch größere Bündelungen und entsprechende Umläufe notwendig sein, um in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen das Ziel zu erreichen, mit möglichst wenig Bussen viele Schüler/innen weiterhin wirtschaftlich befördern zu können. Bei der Bildung von Linienbündeln sind als Randbedingungen u. a. die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und die Einzugsbereiche der einzelnen Schulen beachtet worden.
- Die Verteilung der einzelnen Liniengenehmigungen lassen zum Teil keine nachfrageorientierte Betriebsdurchführung zu.

Eine zukünftige Linienbündelung kann dazu beitragen das ÖPNV-Angebot besser zu strukturieren und attraktiver zu gestalten. Dazu wäre eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten erforderlich. Da die Bildung von einzelnen Bündeln sorgfältig abgewogen werden sollte, wäre es erforderlich, im Rahmen einer weitergehenden Untersuchung, eine gesonderte Prüfung vorzunehmen.

6.8 Tarif

Ein landkreisweit einheitlicher Tarif ist die wichtigste Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV, eine höhere Akzeptanz und eine höhere Inanspruchnahme der Bevölkerung.

Eine verkehrliche Integration und die erfolgreiche Umsetzung eines mehrstufig differenzierten Bedienungsmodells machen eine tarifliche, vertriebliche und kommunikative Neuorientierung erforderlich.

Ziel für die mittlere Zukunft sollte die Überwindung der beschriebenen Tarifschranken vorgenommen werden. Die Anerkennung des Niedersachsentarifes und des Niedersachsen-Tickets in den Bussen waren dazu wichtige erste Schritte.

Die Bildung einer landkreisweiten Verkehrs- und Tarifgemeinschaft ist dabei ebenfalls voranzutreiben.

Bislang sind eine Weiterentwicklung des Tarifs und eine Tarifreform mit der Begründung gescheitert, dass mögliche Durchtarifierungsverluste auszugleichen sind. Zunächst besteht die berechtigte Frage, ob und in welcher Höhe Durchtarifierungsverluste überhaupt entstehen. Zum anderen ist bei der Einführung eines einheitlichen und landkreisweiten Tarifs von einer Fahrgaststeigerung auszugehen. Diese hätten Mehreinnahmen zur Folge, die etwaige Verluste ausgleichen würden.

Neue Fahrgastgruppen können erschlossen werden. Insbesondere auf den Hauptachsen ist von einer deutlichen Zunahme des Jedermannverkehrs auszugehen.

6.9 Stufenkonzept

Die Liniengenehmigungen des ÖPNV im Emsland haben unterschiedliche Laufzeiten, so dass eine Umstellung des Betriebskonzepts zu einem einzigen Fahrplanwechsel nicht möglich ist. Der Paradigmenwechsel bei der Netzgestaltung und Planung kann aber in Stufen erfolgen.

Erste Schritte zu einem stärker differenzierten und integriert geplanten ÖPNV-Netz sind im Rahmen der momentan gültigen Genehmigungslaufzeiten und im Rahmen der AV möglich.

Ziel muss es sein, dass der Landkreis als Aufgabenträger einen stärkeren Einfluss auf die Entwicklung des Nahverkehrs nimmt und eine bessere Kontrolle über die Kosten und das Angebot bekommt.

Die nächsten Entwicklungen sollten sich an den Vorgaben der zukünftigen Nahverkehrsplanung orientieren und nicht an den innerbetrieblichen Rahmenbedingungen der Unternehmen. So kann zukünftig ein für die Öffentlichkeit bezahlbares Nahverkehrsangebot entwickelt werden.

Für die Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzeptes sind folgende Umsetzungsstufen realistisch:

Umsetzung kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung einzelner Anschlüsse im Gesamtnetz Vertaktung einzelner Linien Ergänzung der Fahrpläne um einzelne Fahrten Umsetzung des Konzeptes bei einzelnen neuerteilten Liniengenehmigungen
Umsetzung mittelfristig	Umsetzung des Konzeptes im Fall der Neuerteilung von Liniengenehmigungen in größeren Teilräumen des Landkreises
Umsetzung langfristig	Umsetzung des Konzeptes in Folge der Neuerteilung der Liniengenehmigung in den verbliebenen Teilräumen des Landkreises um das Jahr 2028

7 Maßnahmenkonzeption und Umsetzung

Ausgehend von den in Kapitel 6 festgelegten Zielen sollen wichtige Maßnahmen möglichst zeitnah umgesetzt werden.

Um den ÖPNV für breite Bevölkerungsschichten nutzbar machen, ist es erforderlich, alle Gelegenheiten auszuschöpfen, die das System Nahverkehr weiterentwickeln. Hierbei ist ein kleinteiliges Vorgehen erforderlich, das auch in einzelnen Schritten auf die festgelegten Ziele hinarbeitet.

Die in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmen stellen ein Zielszenario dar, was für alle Beteiligten als klare Orientierung gelten soll. Zum Teil langlaufende Liniengenehmigungen schränken den kurzfristigen Handlungsspielraum ein.

Das Ziel hat eine ganz klare Ausrichtung:

- ein Fahrplan
- ein Tarif
- ein Ticket
- eine Auskunftsplattform

Verständlich, einfach und ohne Zugangsbarrieren!

Die konkrete Finanzierung der einzelnen Maßnahmen wird im Einzelnen mit den jeweils Beteiligten während der Umsetzungsplanung geprüft und aufgestellt. Hierbei werden die in Frage kommenden Fördermöglichkeiten sondiert und in die Finanzierungsplanung eingeschlossen.

7.1 Landkreisweiter Tarif

Landkreisweiter Tarif

Erläuterung:

- Ein einheitlicher Tarif innerhalb eines Landkreises ist heute Standard und Selbstverständlichkeit.
- Die fehlende klare Tarifstruktur im Landkreis Emsland wirkt sich negativ auf die Nutzbarkeit des Systems ÖPNV aus.

Empfehlungen:

- Aufbau eines landkreisweiten Tarifs unter Einbeziehung aller ÖPNV-Angebote.
- Vereinheitlichung beim Zuschnitt von Tarifgebieten bzw. Tarifzonen.
- Vereinfachung bei der Nutzung von Umsteigeverbindungen.
- Einheitliche Nutzungsbedingungen (u.a. Ticketsortiment, Altersgrenzen)

Ziel / Nutzen:

- Bessere Verständlichkeit von Tarif, Netz und Struktur.
- Abbau von Nutzungshemmnissen.
- Fahrgaststeigerungen durch mehr Klarheit und Struktur.

Chancen / Risiken:

- Aufgrund des teilweise geringen Anteils des ÖPNV-Jedermannverkehrs im Status quo besteht keine Gefahr, dass relevante Durchtarifizierungsverluste entstehen. Für die Unternehmen ergeben sich zahlreiche Vorteile, allerdings keine Nachteile.

7.2 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit
<p>Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Forderung der Barrierefreiheit bis 2022. • Erfüllung der Fahrgastwünsche nach Bequemlichkeit und Komfort. • Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zur Akzeptanzsteigerung.
<p>Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Fahrzeugen Umsetzung unter Berücksichtigung von begründeten Ausnahmen. • Bei Haltestellen Orientierung am Haltestellenkataster und festgelegten Qualitäten.
<p>Ziel / Nutzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erreichen zusätzlicher Kundengruppen. • Instrument der Kundenbindung.
<p>Chancen / Risiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Macht das System ÖPNV attraktiver. • Bietet auch älteren Kunden bequeme Beförderung.

7.3 Verbesserung der Verbindungsqualität

Verbesserung der Verbindungsqualität

Erläuterung:

- In den ländlichen Bereichen des Landkreises ist der ÖPNV ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge.
- Vor dem Hintergrund wegbrechender Infrastruktur und Versorgung ist die ÖPNV-Verfügbarkeit in das nächste Grund- bzw. Mittelzentrum wichtig.

Empfehlungen:

- Schließung von Angebotslücken sowohl an Schul-, als auch an Ferientagen.
- Berücksichtigung der Nutzbarkeit für Einkaufs-, Besorgungs- und Behördengänge.

Ziel / Nutzen:

- Sicherstellung der Basismobilität in den ländlichen Bereichen für Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit.
- Angebot für den wachsenden Anteil älterer Bewohner.
- Anbindung an die nächstgrößeren Orte und ÖPNV-Knotenpunkte.

Chancen / Risiken:

- -

7.4 Vertaktung der Fahrplanangebote

Vertaktung der Fahrplanangebote

Erläuterung:

- Vertaktete und symmetrische Fahrpläne mit gleichen Abfahrminuten bieten leicht merkbares Angebot für die Nutzer.
- Die Systematisierung des Angebotes führt zu größerer Nutzerakzeptanz und baut Zugangsbarrieren ab.

Empfehlungen:

- Bei den Fahrplangeboten der Haupt- und Nebenlinien ist eine weitestgehende Vertaktung anzustreben.
- Herstellung von Anschlüssen durch symmetrische Fahrpläne ermöglichen Anschlüsse in jeweils beiden Richtungen.
- Insbesondere außerhalb der schulrelevanten Zeiten ist das Angebot in eine Taktstruktur zu integrieren.

Ziel / Nutzen:

- Nutzbarkeit
- Bessere Orientierung für die Nutzer
- Steigerung der Akzeptanz

Chancen / Risiken:

- Die Anforderungen aus Schülerbeförderung und Taktverkehr sind miteinander in Einklang zu bringen.

7.5 Stärkung der Knotenpunkte

Stärkung der Verknüpfungspunkte

Erläuterung:

- Ein integriertes und vernetztes ÖPNV-Angebot ist auf funktionierende Verknüpfungspunkte angewiesen.
- Auf dem Weg zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sollte bereits frühzeitig mit dem Aufbau von Knotenpunkten begonnen werden.

Empfehlungen:

- Die in Kapitel 6 getroffenen Festlegungen sind bei Fahrplanänderungen und insbesondere bei der Wiedererteilung von Genehmigungen zu berücksichtigen.

Ziel / Nutzen:

- Mit dem Ziel, ein integriertes ÖPNV-System aufzubauen, kann zeitnah begonnen werden.
- Die einzelnen Umsetzungsbestandteile können in Schritten umgesetzt werden.
- Jede einzelne Maßnahme stärkt das Verknüpfungsmodell und bietet (potenziellen) Fahrgästen zusätzliche Umsteigeoptionen.

Chancen / Risiken:

- Vorteile für alle Beteiligten
- Stärkung des gesamten ÖPNV und Entwicklung zu einem System.

7.6 Kommunikation

Kommunikation
<p>Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gesamtbild der Kundeninformation entspricht nicht den Anforderungen einer modernen Dienstleistung. • Uneinheitliches Erscheinungsbild • Kaum nachvollziehbare oder nicht vorhandene Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie hohe Erklärungsbedürftigkeit.
<p>Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Kommunikation im gesamten Landkreis. • Festlegung gleicher Standards in den Bereichen Gestaltung, Service und Information. • Entwicklung Corporate Identity (CI).
<p>Ziel / Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes • Verbesserung der Verständlichkeit • Leichte Orientierung • Erhöhung der Nutzungsbereitschaft • Fahrgaststeigerungen
<p>Chancen / Risiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeit, mehr potenzielle Nutzer zu erreichen • ÖPNV wahrnehmbar machen • Fahrgast- und Erlössteigerung

7.7 Verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit

Verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit

Erläuterung:

- Da der ÖPNV im ländlichen Raum in seinen Möglichkeiten eingeschränkt ist und an Grenzen gelangt, ist eine Ergänzung mit anderen Verkehrsträgern erforderlich.
- Mit einem multimodalen Ansatz lassen sich unterschiedliche Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen.
- Das ÖPNV-Angebot wird durch gezielte flankierende Maßnahmen gestärkt.

Empfehlungen:

- Zusammenarbeit z. B. mit Anbietern von CarSharing, Mieträdern oder Mitfahrgelegenheiten.

Ziel / Nutzen:

- Bessere Chancen für die Nah- und Anschlussmobilität.
- Erweiterung des Aktionsradius für den ÖPNV.

Chancen / Risiken:

- Eine Abstimmung ist erforderlich, damit gegenseitige Vorteile entstehen und keine Konkurrenzsituation entsteht.

8 Organisation und Finanzierung

8.1 Finanzmittel

Gemäß Art 106a GG steht den Ländern für den ÖPNV ein Beitrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Beitrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.

8.1.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die Bundesländer erhalten gem. § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetz (RegG) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zweckgebundene Mittel für den ÖPNV. Mit diesen Mitteln ist insbesondere der SPNV zu finanzieren, er kann jedoch auch für den straßengebundenen ÖPNV verwendet werden.

Den Ländern steht 2016 für den ÖPNV ein Beitrag von 8 Milliarden € zu. Ab 2017 bis einschließlich 2031 steigt dieser Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert. Hierbei erhielt Niedersachsen im Jahr 2016 Regionalisierungsmittel in Höhe von 689,088 Millionen €.

Weitere Beiträge wie folgt:

Jahr	Regionalisierungsmittel
2017	703.413.568,00 €
2018	718.023.301,34 €
2019	732.939.518,92 €
2020	748.160.080,77 €
2021	763.691.110,45 €
2022	778.488.201,88 €
2023	793.570.552,68 €
2024	808.943.637,94 €
2025	824.603.644,07 €
2026	840.354.939,46 €
2027	856.396.375,37 €
2028	872.743.027,96 €
2029	889.410.775,77 €
2030	906.385.524,02 €
2031	922.700.463,46 €

Tabelle 20: Jahresübersicht der bereitgestellten Regionalisierungsmittel

Die Aufgabenträger erhalten Finanzhilfe aus den Finanzmitteln des Regionalisierungsgesetzes für die kommunalen Aufgabenträger: 3,34497 vom Hundert, wobei die Verteilung aus der Einwohnerzahl und der Fläche ermittelt wird (NNVG § 7 Abs. 5).

Davon bekommt der Landkreis Emsland -> Ausgleichzahlungen für den (straßengebundenen) Ausbildungsverkehr (NNVG § 7a): jährliche Finanzhilfe von 5.856.963 €.

Davon bekommt der Landkreis Emsland -> Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (NNVG §7b): 692.358 €.

8.1.2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Im §7 des NNVG ist die Finanzierung des ÖPNV geregelt.

Hiernach erhalten Landkreise und kreisfreie Städte (Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs) 42,90082 vom Hundert der nach den Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Finanzmitteln.

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger Finanzhilfe zur Abdeckung von Verwaltungskosten (einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne): Jährlich 1 € je Einwohner, jedoch mindestens 100.000 €.

8.1.3 Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Bis zum Jahr 2006 hat der Bund den Ländern Finanzhilfen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zur Verfügung gestellt. Diese Mittel waren für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden vorgesehen.

Im Rahmen der Föderalismusreform wurde die Mischfinanzierung von Bund und Ländern entflochten. Die bis 2006 geflossenen Bundesfinanzhilfen liefen aus. Stattdessen erhalten die Länder seit 2007 Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt gemäß dem Entflechtungsgesetz. Diese jährlichen Mittel haben eine Höhe von 1.335,5 Mio. EUR. Davon erhält das Land Niedersachsen einen Anteil von 9,248 %, so dass den Gemeinden jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung stehen. Eine Komplementärfinanzierung ist bei den Fördermaßnahmen durch Länder und Gemeinden nicht mehr zwingend erforderlich.

Die Durchführung des Entflechtungsgesetzes ist Angelegenheit der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen. Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz werden in Niedersachsen gemäß der Formel „60 % für den ÖPNV, 40 % für den Bereich Straße“ aufgeteilt. Die Mittel werden

von der bisherigen 40:60 Aufteilung zwischen ÖPNV und dem Bereich Straße schrittweise (von 2014 bis 2017 um 5 %-Punkte jährlich) umgeschichtet.⁵⁹

Gemäß dem Haushaltsplan vom Landkreis Emsland vom Jahr 2019 wird der Landkreis Emsland für den ÖPNV Mittel in Höhe von rund 1,48 Millionen Euro aus den Regionalisierungsmitteln erhalten. Davon werden 900.000 Euro als direkter Aufwand eingeplant und der Rest als Investitionszuschuss.

Zudem sind von 2019 bis 2022 jährlich jeweils 6,55 Millionen Euro als Ausgleichszahlungen vom Land zur Sicherung der Ausbildungsverkehre und Weiterentwicklung im ÖPNV eingeplant.

8.2 Zuständigkeitsverteilung

Auf Basis des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993 wurden in den einzelnen Nahverkehrsgesetzen der jeweiligen Bundesländer erstmalig die Aufgabenträger sowohl für den Schienenpersonennahverkehr als auch für den straßengebundenen ÖPNV bestimmt.

Gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz vom 28.6.1995 §4 ist für den Schienenpersonennahverkehr die Region Hannover in ihrem Gebiet, der Regionalverband „Großraum Braunschweig“ in seinem Verbandsbereich und ansonsten im Übrigen das Land zuständig. Hierzu wurde 1996 der Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als hundertprozentige Tochter des Landes Niedersachsen als zuständiger Aufgabenträger gegründet.

Für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sind die Landkreise und die kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet zuständig.

„Die Aufgabenträger sind

1. zuständige Stelle im Sinne des § 4 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322), für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr und
2. zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082),

⁵⁹ Niedersächsischer Landtag – 17. Wahlperiode. Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort der Landesregierung - Drucksache 17/5343 -

in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).⁶⁰

Hierzu stellen die Aufgabenträger für ihren jeweiligen Bereich für 5 Jahre einen Nahverkehrsplan auf, womit der Landkreis in der Lage ist, per Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben Einfluss auf den Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV zu nehmen. Dieser Nahverkehrsplan ist regelmäßig fortzuschreiben.

Folgende Inhalte werden vom §6 im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz für der Nahverkehrsplan festgehalten:

- Darstellung des Bedienungsangebotes im Planungsgebiet und der bereits dafür vorhandenen Verkehrsanlagen;
- Ausarbeitung der Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV;
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verwirklichung der Zielvorstellungen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers;
- Darstellung der Aufteilung der Investitionen auf den Schienenpersonen-nahverkehr und auf den sonstigen Nahverkehr durch die zuständigen SPNV-AT;
- Schätzung des Finanzbedarfs für die Investitionen einschließlich der Folgekosten;
- Ermittlung des Finanzbedarfs für die Betriebskostendefizite auf dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der angestrebten Maßnahmen;
- Geplante Deckung des Finanzbedarfs.

Die Genehmigungsbehörde (=LNVG) wird gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8

einen NVP, der dem gesetzlich vorgeschriebenen Vorgehen entspricht⁶¹, bei ihrer weiteren Verkehrsplanung berücksichtigen und die vorhandenen Verkehrsstrukturen beachten.

⁶⁰ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) §4 (4)

⁶¹ Personenbeförderungsgesetz (PBefG): §8 Absatz 3 Satz 6: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

8.3 Wirtschaftliche Bewertung

Durch die Entwicklung eines neuen Angebotskonzeptes für den Landkreis Emsland wird der Zuschussbedarf steigen. Insbesondere durch die stringente Vertaktung und die Ausweitung der Bedienungszeiträume auch an den Wochenenden steigen die gefahrenen Buskilometer und damit die Kosten an.

Gleichzeitig ist aber von einer deutlich gesteigerten Effizienz auszugehen, die wirtschaftliche Fahrzeugumläufe möglich macht.

Der entscheidende Faktor bei der wirtschaftlichen Bewertung ist der Integrationsgrad der Schülerbeförderung in einen zukünftigen Taktverkehr. Nur wenn es gelingt, eine Harmonisierung des Verknüpfungsmodells mit den Belangen des Schulverkehrs zu realisieren, ist ein solches Vorhaben umsetzbar. Das setzt Kompromisse voraus und erfordert auch von den Schulen ein Entgegenkommen bei der Festlegung zukünftiger Schulzeiten.

Eine Angebotsverbesserung hin zu einem attraktiven ÖPNV hat aber auch Fahrgast- und Erlössteigerungen zur Folge.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland ist es nun die Aufgabe, dies im Rahmen der Laufzeit des NVP weiter auszugestalten.

Grundlage der Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Emsland ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz NNVG. In den §7, §7a und §7b werden die Finanzmittel dargestellt. Der Landkreis Emsland erhält hiernach folgende Mittel:

- §7 Abs. 4 NNVG 326.783 €
- §7 Abs. 5 NNVG 1,55 Mio. €
- §7a NNVG Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr ÖSPV 5,9 Mio. €
- §7b NNVG Finanzielle Unterstützung für Weiterentwicklung ÖSPV 0,69 Mio. €

Die wirtschaftliche Umsetzung ist in starkem Maße davon abhängig, in wie weit die Belange des differenzierten und integrierten ÖPNV-Angebotes einerseits und die der Schülerbeförderung andererseits, miteinander in Einklang gebracht werden können.

Je besser eine Harmonisierung erfolgt, desto stärker sind die positiven Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit.

9 Resümee

Die massiven Veränderungen in den Bereichen der Regionalstruktur und Mobilität machen ein Handeln erforderlich, um den ÖPNV im Landkreis Emsland gezielt weiterzuentwickeln und zukunftssicher zu gestalten.

Gerade jetzt und in den kommenden Jahren müssen die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Nahverkehr geschaffen werden. Eine reine Fortschreibung des Status quo kann diesen Prozess nicht unterstützen. Der Veränderungs- und Erneuerungsprozess muss jetzt gestartet werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und das verbesserte Mobilitätsangebot als Standortvorteil für den Landkreis Emsland zu entwickeln. Ein weiteres Zögern würde den Handlungsbedarf nur vergrößern. Das hätte vermutlich zur Folge, dass ein späteres Eingreifen teurer, schwieriger und weniger erfolgreich wäre.

Ziel muss es sein, den ÖPNV so stark zu machen, dass er möglichen Konkurrenzangeboten standhält.

Aufgrund der zum Teil noch langlaufenden Liniengenehmigungen sind sofortige Veränderungen im gesamten Landkreis kurzfristig nicht möglich. Ein kontinuierlicher Veränderungsprozess hätte zudem den Vorteil, dass ein neues Angebot wachsen und unter Einbeziehung aller Beteiligten entwickelt werden könnte.

Mit der Entwicklung des integralen Taktfahrplans im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ist eine Grundlage geschaffen worden, an der sich die zukünftige Planung orientieren kann. Mit dem Ziel eines landkreisweiten vernetzten Fahrplanangebotes lassen sich ab sofort alle Maßnahmen auf ein definiertes Ziel hin ausrichten. In dieser Entwicklungsphase ist es möglich, die vorhandenen Ressourcen zu nutzen und alle Synergien auszuschöpfen. Damit kann der größtmögliche Nutzen für alle Zielgruppen erreicht werden.

Um diese Planungen auf Basis einer wirtschaftlichen Grundlage vornehmen zu können, ist es unabdingbar, die Schulzeiten in überschaubarem Umfang zu flexibilisieren und eine Schulzeitenstaffelung anzustreben. Nur so lassen sich die unterschiedlichen Anforderungen aus Takt- und Schülerverkehr miteinander in Einklang bringen. Nicht zuletzt die Schüler und Schulen selbst würden von einer solchen Harmonisierung profitieren.

Dieses Vorgehen ist ausgehend von der bisherigen Situation zwar ambitioniert, kann aber gelingen, wenn alle beteiligten Akteure ein klares gemeinsames Ziel verfolgen. Dabei kommt es auf die gute und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Landkreis und Gemeinden an.