

Nahverkehrsplan 2014

für den Landkreis Emsland

Nahverkehrsplan für den Landkreis Emsland

Beschlossen vom
Kreistag des Landkreises Emsland
am 07.07. 2014

Erarbeitet von der

Emsländischen Eisenbahn GmbH
Bahnhofstr. 41, 49716 Meppen
Telefon: 05931/9336 0
Fax: 05931/9336 37

unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen aus dem Landkreis Emsland.

V o r w o r t

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

nach der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Jahre 1996 liegt nunmehr die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Emsland vor.

Der Nahverkehrsplan soll helfen, weiterhin einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV in unserer ländlich geprägten Region sicherzustellen.

Auch unser Landkreis wird in den nächsten Jahren von den Auswirkungen des demografischen Wandels in zunehmendem Maße betroffen sein. Sinkende Schülerzahlen und eine Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerung werden die Entwicklungen im Nahverkehr nachhaltig prägen und eine stetige Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen erfordern. Der Nahverkehrsplan soll hier als Rahmenplan die Leitlinien vorgeben, anhand derer die Verkehrsplanungen sich messen lassen müssen.

Insbesondere der gesetzlich geforderte Ausbau der Barrierefreiheit, der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem demographischen Wandel steht, stellt uns alle vor neue Herausforderungen.

Deshalb werden der Ausbau von Haltestellen mit einer Ergänzung um behindertengerechte Elemente und entsprechende fahrzeugseitige Einrichtungen die Zukunftsthemen im ÖPNV der nächsten Jahre sein.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des neuen Nahverkehrsplanes und uns allen allzeit gute Fahrt in den Bussen und Bahnen im Landkreis Emsland.

Ihr Landrat

Reinhard Winter

Gliederung:

0 Vorwort

1. Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

1.1 Gesetzliche Grundlagen

- 1.1.1 Rechtliche Vorgaben
 - 1.1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union
 - 1.1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik
 - 1.1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
 - 1.1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
(Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)
 - 1.1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

- 1.1.2 Aufgabenträgerschaft

- 1.1.3 Finanzierung

1.2 Regionale Struktur des Nahverkehrsraumes

- 1.2.1 Allgemeines

- 1.2.2 Kommunale Gliederung

- 1.2.3 Strukturdaten

- 1.2.3.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis
- 1.2.3.2 Verteilung von Arbeitsplätzen
- 1.2.3.3 Verteilung der Schüler
- 1.2.3.4 Motorisierungsgrad und Verkehrsaufkommen
- 1.2.3.5 Siedlungsstruktur

- 1.2.4 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen

- 1.2.4.1 Bildungseinrichtungen
- 1.2.4.2 Kulturelle Einrichtungen
- 1.2.4.3 Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens
- 1.2.4.4 Freizeiteinrichtungen

- 1.2.5 Vorhandene Verkehrsanlagen

- 1.2.5.1 Straßenverkehr
- 1.2.5.2 Schienenverkehr
- 1.2.5.3 Wasserstraßen/Häfen
- 1.2.5.4 Luftverkehr
- 1.2.5.5 Güterverkehrszentren

1.3 Organisationsstrukturen im ÖPNV

- 1.3.1 Aufgabenträger

- 1.3.2 Die Verkehrsregion Ems-Jade

- 1.3.3 Organisation des ÖPNV im Nahverkehrsraum
 - 1.3.3.1 Emsland-Süd
 - 1.3.3.2 Emsland-Mitte und –Nord
 - 1.3.3.3 Busverkehr Emsland-Mitte/Nord
 - 1.3.3.4 Sonstige Verkehrsunternehmen
- 1.3.4 Verkehrsunternehmen

1.4 Demographie

1.5 Klimaschutz

2. Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr

- 2.1 Liniennetz
 - 2.1.1 Aktuelle Situation
 - 2.1.1.1 Überregionale Verbindungen
 - 2.1.1.2 Sonderverkehre
 - 2.1.2 Weiterentwicklung
- 2.2 Verknüpfungspunkte im ÖPNV
 - 2.2.1 Aktuelle Situation
 - 2.2.2 Weiterentwicklung
- 2.3 Differenzierte Bedienungsweisen
 - 2.3.1 Aktuelle Situation
 - 2.3.2 Weiterentwicklung
- 2.4 Fahrplanangebot
 - 2.4.1 Aktuelle Situation
 - 2.4.2 Weiterentwicklung
- 2.5 Tarif
 - 2.5.1 Aktuelle Situation
 - 2.5.2 Weiterentwicklung
- 2.6 Vernetzung von ÖPNV und Tourismus
 - 2.6.1 Emsland-RADexpress
 - 2.6.2 Emsland-Touren-Ticket
 - 2.6.3 Weiterentwicklung
- 2.7 Verkehrsanlagen
 - 2.7.1 Haltestellen
 - 2.7.2 Ausstattung der Haltestellen
 - 2.7.3 Weiterentwicklung
- 2.8 Fahrzeuge
 - 2.8.1 Fahrzeugtyp
 - 2.8.2 Fahrzeugausstattung
 - 2.8.3 Weiterentwicklung

- 2.9 Marketing
 - 2.9.1 Fahrgastinformationen
 - 2.9.2 Marketingaktivitäten
 - 2.9.3 Weiterentwicklung

- 2.10. Linienbündelung
 - 2.10.1 Allgemeines
 - 2.10.2 Zielsetzung des Aufgabenträgers

3. Schienengebundener Personennahverkehr

- 3.1 Schienenverkehrsnetz
- 3.2 Bahnhöfe und Haltepunkte
- 3.3 Angebot im Schienenzugverkehr (SPNV)
- 3.4 Schieneninfrastruktur
- 3.5 Weiterentwicklung

4. Projekt- und Investitionsplan

- 4.1 Allgemeines/Finanzierungsgrundlagen
- 4.2 Investive Maßnahmen
- 4.3 Konsumtive Maßnahmen

5. Anhang

Quellenverzeichnis:

1. Landkreis Emsland Regionales Raumordnungsprogramm
2. Landkreis Emsland Befragung der 50plus-Generation im Landkreis Emsland
3. Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 03.10.2012
4. VDV Differenzierte Bedienungsweisen
5. LNVG 2013 + Konzept zum Schienenpersonen-Nahverkehr

Abbildungsverzeichnis:

	Seite
Abb. 1.1 Bevölkerungsentwicklung im Emsland	31
Abb. 1.2 Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen	32
Abb. 1.3 Beschäftigungssituation in den einzelnen Wirtschaftsbereichen	40
Abb. 1.4 Motorisierungsgrad der einzelnen Fahrzeugtypen	49
Abb. 1.5 Altersaufbau der Bevölkerung im Landkreis Emsland 2004 und 2021	82
Abb. 1.6 Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen	84
Abb. 1.7 Nutzung Pkw's und ÖPNV	85
Abb. 1.8 Zukünftiges Erreichen von Einrichtungen ohne PKW	88
Abb. 2.1 Regionales ÖPNV-Netz - Grundnetz	120
Abb. 2.2 Regionales ÖPNV-Netz - Ergänzungsnetz	121
Abb. 2.3 Barrierefreie Bushaltebucht (außerorts) – Lageplan -	175
Abb. 2.4 Barrierefreie Busbucht (außerorts) - Querschnittzeichnung -	175
Abb. 2.5 Barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) – Lageplan -	176
Abb. 2.6 Barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) – Querschnittzeichnung -	176
Abb. 3.1 Streckeninfrastruktur in Niedersachsen	209
Abb. 3.2 SPNV-Linienkonzept Zielnetz 2013 + (Auszug aus der Präsentation zum regionalen Planungsgespräch 2014)	211

Kartenverzeichnis:

	Seite
Karte 1.1 Verwaltungseinheiten im Emsland	29
Karte 1.2 Verteilung der Bevölkerung auf die Kommunen	36
Karte 1.3 Bevölkerungsdichte je qkm in den Kommunen	38
Karte 1.4 Schulstandorte im Emsland	44
Karte 1.5 Schülerströme im Landkreis Emsland	45
Karte 1.6 Straßennetzkarte im Emsland	61
Karte 1.7 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade	72
Karte 1.8 Liniennetz der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd	74
Karte 1.9 Liniennetz der Tarifgemeinschaft Emslan-Mitte/Nord	76
Karte 1.10 Liniennetz der Kooperationsgemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord	78
Karte 1.11 Liniennetz der sonstigen Busunternehmen	79
Karte 2.1 Liniennetz nach § 42 PBefG im Landkreis Emsland	99
Karte 2.2 Liniennetz innerhalb der Kommunen bis 2.20	100 bis 109
Karte 2.21 Liniennetze der Stadtverkehre Papenburg, bis Meppen und Lingen 2.23	110 bis 112
Karte 2.24 Überregionale Verbindungen	115

Karte 2.25 Zentral gelegene Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Emsland	126
Karte 2.26 Anzahl der Anbindungen von und zu den bis Zügen aus den Grundzentren 2.28	131 bis 133
Karte 2.29 ÖPNV-Verbindungsmöglichkeiten (Bus) bis zwischen Mittelzentren und Grundzentren 2.31	144 bis 146
Karte 2.32 Verbindungsmöglichkeiten im Lokalbereiche bis der Mittelzentren 2.34	149 bis 151
Karte 2.35 Nachtbusliniennetz im Emsland	154
Karte 2.36 Liniennetz „Emsland-RADexpress“	167

Tabellenverzeichnis:

	Seite
Tab. 1.1 Bevölkerung im Emsland, verteilt nach Altersklassen und Geschlecht	33
Tab. 1.2 Entwicklung und Verteilung der Bevölkerung im Emsland von 2004 bis 2013	35
Tab. 1.3 Vergleich der Bevölkerungsdichte Land Niedersachsen und benachbarte Landkreise	37
Tab. 1.4 Verteilung der Schüler auf die einzelnen Schulformen in den Kommunen	42
Tab. 1.5 Entwicklung der Motorisierung 2003 - 2012	46
Tab. 1.6 Motorisierungsgrad je Kommune	47
Tab. 1.7 Bildungseinrichtungen im Emsland	51
Tab. 1.8 Kulturelle Einrichtungen im Emsland	53
Tab. 1.9 Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens	54
Tab. 1.10 Freizeiteinrichtungen im Emsland	55
Tab. 1.11 Übersicht der vorhandenen Schienenstecken/ Nutzung, Länge etc.	64
Tab. 2.1 Linienverkehre nach § 42 PBefG	96 bis 98
Tab. 2.2 ÖPNV-Verbindungsmöglichkeiten (Busverbindungen) zwischen Mittelzentren und Grundzentren	147
Tab. 2.3 ÖPNV-Verbindungsmöglichkeiten (Busverbindungen) im Lokalbereich der Mittelzentren	152

Tab. 2.4	Tarifübersicht	159
Tab. 2.5	Eingesetzte Fahrzeuge und deren Ausstattung	185
Anhang	Tabelle – Haltestellenübersicht des öffentlichen Linienverkehrs nach § 42 PBefG	

Abkürzungsverzeichnis:

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anrufsammetaxi
B+R	Bike + Ride
BAB	Bundesautobahn
BBS	Berufsbildende Schulen
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRD	Bundesrepublik Deutschland
DB-AG	Deutsche Bahn Aktien Gesellschaft
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEB	Emsländische Eisenbahn GmbH
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EFAD	Elektronischer Fahrscheindrucker
EG	Einheitsgemeinde
Einw	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FMO	Flughafen Münster/Osnabrück
Fr.	Freitag
FV	Freistellungsverordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum
IC	InterCity
Kfz	Kraftfahrzeug
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
km/h	Kilometer in der Stunde
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo.	Montag
Nds	Niedersachsen
NL	Niederlande
NNVG	Niedersächsisches Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖFIS	Öffentliches Fahrgastinformationssystem
Öko	Ökologisch
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park + Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
qkm	Quadratkilometer
RE	RegionalExpress

RB	RegionalBahn
SchwbG	Schwerbehindertengesetz
SE	StadtExpress
SG	Samtgemeinde
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STVO	Straßenverkehrsordnung
SVB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
VEJ	Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade
VGE-Süd	Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd

1. Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Rechtliche Vorgaben

Der Nahverkehrsplan hat seine rechtlichen Grundlagen im europäischen, nationalen wie auch im Landesrecht.

In Verbindung mit den Gesetzen zur Neuordnung des Eisenbahnwesens traten zum 01.01.1996 das Gesetz zur Regionalisierung des SPNV (Regionalisierungsgesetz) sowie die Novelle des Personbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft. Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (BRegG) hat der Niedersächsische Landtag am 28. Juni 1995 das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (Niedersächsisches Nahverkehrsge setz (NNVG)) beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat. Die bislang geltenden EG-Verordnungen EWG Nr.: 1191 / 69 und EWG 1107 / 70 wurden durch die Verordnung 1370/07 aufgehoben.

1.1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Die Verordnung (EWG) Nr.: 1370/07 wurde am 03.12.07 veröffentlicht und trat am 03.12.09 in Kraft. Sie legt fest wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten.

Die Verordnung unterscheidet zwischen unregulierten und regulierten ÖPNV-Märkten. Beispielhaft für letztere ist Deutschland, das den Zugang zum Markt reglementiert und Unternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte (PBefG-Liniengenehmigung) und/oder öffentliche Mittel gewährt. Für diesen Fall sieht die Verordnung den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor. Hier wird in Art. 3 Abs. 1 gefordert, das „ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewähren sind.

Den Verkehren mit Ausgleichszahlungen sind die so genannten kommerziellen Verkehre gegenübergestellt.

In der Richtlinie 91/440/EWG wird für den Bereich des Eisenbahnwesens die Trennung von Fahrweg und Betrieb gefordert. Die Richtlinie, die sich nicht auf Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken bezieht, ist daher hauptsächlich für das Land Niedersachsen von Interesse, das Aufgabenträger des SPNV im Planungsgebiet ist.

1.1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993 fasst als so genanntes „Artikelgesetz“ alle zur Verwirklichung der Bahnreform erforderlichen Gesetze zusammen. Die wichtigsten Artikel sind:

- Art 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)**

Ziel der Regionalisierung ist es, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort in eine Hand zu legen. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes definiert den ÖPNV und erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es obliegt den Ländern zu bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

Das Regionalisierungsgesetz legt auch die Beträge fest, die die Länder zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten.

- Art. 5: Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

Das AEG setzt die EG-Richtlinie 91/440/EWG in nationales Recht um. Das AEG regelt die Zugangsrechte zur Infrastruktur aller Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik. Im AEG wird jedoch auch der Begriff Personennahverkehr definiert. Nach dem AEG handelt es sich dabei um

Verkehr, bei dem für die Mehrzahl der Beförderungsfälle die durchschnittliche Reiseweite unter 50 km oder die Reisezeit nicht mehr als eine Stunde beträgt.

• **Art. 6 Abs. 107: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

Das GVFG regelt den Rahmen für die Finanzierung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und ermächtigt die Bundesländer, dazu Durchführungsverordnungen zu erlassen.

• **Art. 6 Abs. 116: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Im PBefG sind die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV enthalten. Seit dem 01.01.2013 ist das neue PBefG in Kraft.

1.1.1.3. Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das NNVG vom 28. Juni 1995, zuletzt geändert am 16.12.2004, ergänzt die auf EU- und Bundesebene vorhandene Gesetzgebung.

In Niedersachsen ist das Land für die Planung, Organisation und die Ausgestaltung des SPNV zuständig, die Landkreise und kreisfreien Städte sind nach § 4 Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Alle kommunalen Aufgabenträger sind zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen verpflichtet.

Nach dem NNVG werden die Mittel gemäß § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes auf die Aufgabenträger des SPNV verteilt. Dies sind die Region Hannover, der Zweckverband Großraum Braunschweig und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten Finanzhilfen zur Abdeckung ihrer Verwaltungskosten in Orientierung an der Einwohnerzahl. Außerdem wird ein Viertel der Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes den kommunalen Aufgabenträgern nach § 7 NNVG zugesprochen. Der Anteil des kommunalen Aufgabenträgers wird hier nach Einwohnerzahl und der Fläche ermittelt. Diese Mittel sind zweckgebunden für ÖPNV-Maßnahmen zu verwenden:

Das Land gewährt nach Maßgabe des Haushaltes darüber hinaus Finanzhilfen für Investitionen im ÖPNV nach dem GVFG sowie

Zuwendungen insbesondere zur Investitionsförderung aus den dem Land nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes zufließenden Mitteln.

1.1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG), zuletzt geändert am 19.12.07, wurde am 27.04.02 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“¹

In diesem Zusammenhang wird in § 4 des BGG der Begriff Barrierefreiheit definiert. Als barrierefrei sind hierbei „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“² zu verstehen.

In § 8 des BGG wird schließlich gefordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Demnach sollen künftig unter Bezugnahme auf Art. 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27.04.02 (BGBl. 1467) im ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit so gut es geht gerecht zu werden.

Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge werden auch an die Haltestellen neue Anforderungen gestellt. Deshalb sollten bei der Neuausstattung von Haltestellen Hochborde berücksichtigt werden, um im Zusammenhang mit der Niederflurtechnik den Fahrgästen einen ebenerdigen Einstieg in die Busse zu ermöglichen. Darüber hinaus sind sogenannte Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen.

1 § 1, Abs. 1 BGG

2 § 4, Abs. 1 BGG

Der Einsatz von Hochborden und Niederflurtechnik kommt allerdings nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen zu Gute, sondern ein Großteil der Fahrgäste – Kinder, ältere Menschen, Schwangere, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck – profitiert davon.

1.1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen als übergeordnete Planungsinstanz das Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) erlassen, welches seitdem mehrfach, letztmalig in 2011/2012, fortgeschrieben wurde. Die aktuelle Fassung ist seit dem 03.10.2012 wirksam.

Im Landesraumordnungsprogramm werden die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. 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.“

Um eine landesweite Versorgung mit den Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ein qualifiziertes öffentliches Angebot für räumliche Mobilität in allen Landesteilen sicherzustellen, sind ein Grundnetz des ÖPNV und eine ausreichende Bedienung in allen Teilräumen des Landes erforderlich. Die Festlegungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen sollen die Tragfähigkeit für eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung für alle Benutzergruppen sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung sicherstellen. Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sollte durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“³.

³ Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (in der Fassung vom 03.10.2012),

1.1.2 Aufgabenträgerschaft

Mitte der neunziger Jahre wurde mit Verabschiedung der Bahnstrukturreform auch der gesetzliche Ordnungsrahmen für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland neu geregelt.

In den einzelnen Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer wurden, auf Basis des Regionalisierungsgesetzes des Bundes vom 27.12.1993, erstmals die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den straßengebundenen ÖPNV bestimmt.

In diesem Sinne trennt das Land Niedersachsen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz vom 28.06.1995 (zuletzt geändert am 16.12.2004) die Aufgabenträgerschaft zwischen

- dem Schienenpersonennahverkehr und
- dem straßengebundenen ÖPNV

Aufgabenträger des SPPN sind die Region Hannover, der Zweckverband Großraum Braunschweig und das Land Niedersachsen, welches diese Aufgabe an die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) übertragen hat. Die LNVG ist in diesem Sinne auch für die Region Ems-Jade zuständig.

Beim straßengebundenen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Die Aufgabenträgerschaft kann auf Antrag von kreisangehörigen Städten und Gemeinden auf diese übertragen werden. Umgekehrt können Landkreise oder die kreisfreien Städte die Aufgabe auf einen kreisübergreifenden Zusammenschluss übertragen.

Die zentrale Aufgabe der Aufgabenträger besteht in der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Ein wichtiges Instrument hierzu ist der Nahverkehrsplan (NVP), durch dessen Anwendung die Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen. Der NVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der NVP versetzt die Aufgabenträger in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben erheblich Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Bedienungs-

gebiet zu nehmen. Dies ist vor allem deshalb bedeutsam, weil die Aufgabenträger den Hauptteil der finanziellen Verantwortung für den Nahverkehr zu tragen haben. Die Steuerfunktion des Nahverkehrsplanes im Hinblick auf das betriebliche Leistungsangebot und den Aufbau der Infrastruktur kommt durch seine behördlichen Rechtswirksamkeit zum Ausdruck:

- Gemäß § 8 (3a) Personenbeförderungsgesetz hat die Genehmigungsbehörde (= Landesnahverkehrsgesellschaft) den vom Aufgabenträger beschlossenen NVP bei ihrem Hinwirken auf eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu berücksichtigen, sofern er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der derzeit tätigen Verkehrsunternehmen erarbeitet worden ist und zur diskriminierungsfreien Behandlung von Verkehrsunternehmen führt;
- Die Genehmigungsbehörde für den ÖPNV kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem NVP steht (§ 13 (2a) PBefG).

Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 6 NNVG) werden folgende Inhalte für den NVP festgelegt:

- 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 Schienenpersonennahverkehr 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.

1.1.3 Finanzierung

Seit dem 01.01.1996 steht den Ländern für den ÖPNV ein Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen zu. Dieses ist in Artikel 106a des Grundgesetzes geregelt.

Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für das Jahr 2008 ein Betrag von 6,675 Milliarden € zu. Der Betrag für das Jahr 2008 steigt ab dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 von Hundert. Nach § 5 Abs. 3 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) erhielt das Land Niedersachsen im Jahre 2012 Regionalisierungsmittel in Höhe von rd. 608,50 Mio. €.

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten Finanzhilfen zur Abdeckung ihrer Verwaltungskosten in Orientierung an der Einwohnerzahl. Außerdem wird ein Viertel der Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes den kommunalen Aufgabenträgern nach § 7 NNVG zugesprochen. Der Anteil des kommunalen Aufgabenträgers wird hier nach Einwohnerzahl und der Fläche ermittelt.

1.2 Regionale Struktur des Nahverkehrsraumes

1.2.1 Allgemeines

Der Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes umfasst das Gebiet des Landkreises Emsland.

Der Landkreis Emsland, im Nordwesten des Landes Niedersachsen gelegen, hat eine fast 60 km lange gemeinsame Grenze mit den Niederlanden. Die Ems, ein in der Senne bei Paderborn entspringender und in den Dollart mündender Fluss, gab dem Landkreis den Namen. Flächenmäßig ist der Kreis der größte Landkreis in den alten Bundesländern. Er ist größer als das Bundesland Saarland.

Die Gesamtfläche des Landkreises beträgt 2.882,02 qkm bei einer Einwohnerzahl von 313.194 (Stand 30.06.2013).

1.2.2 Kommunale Gliederung:

Städte:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Lingen (Ems) | - große, selbständige Stadt |
| Meppen, Papenburg | - selbständige Gemeinden |
| Haren (Ems), Haselünne, Freren | - kreisangehörige Gemeinden |

Einheitsgemeinden:

Emsbüren, Geeste, Rhede (Ems), Salzbergen, Twist.

Samtgemeinden mit 50 Mitgliedsgemeinden:

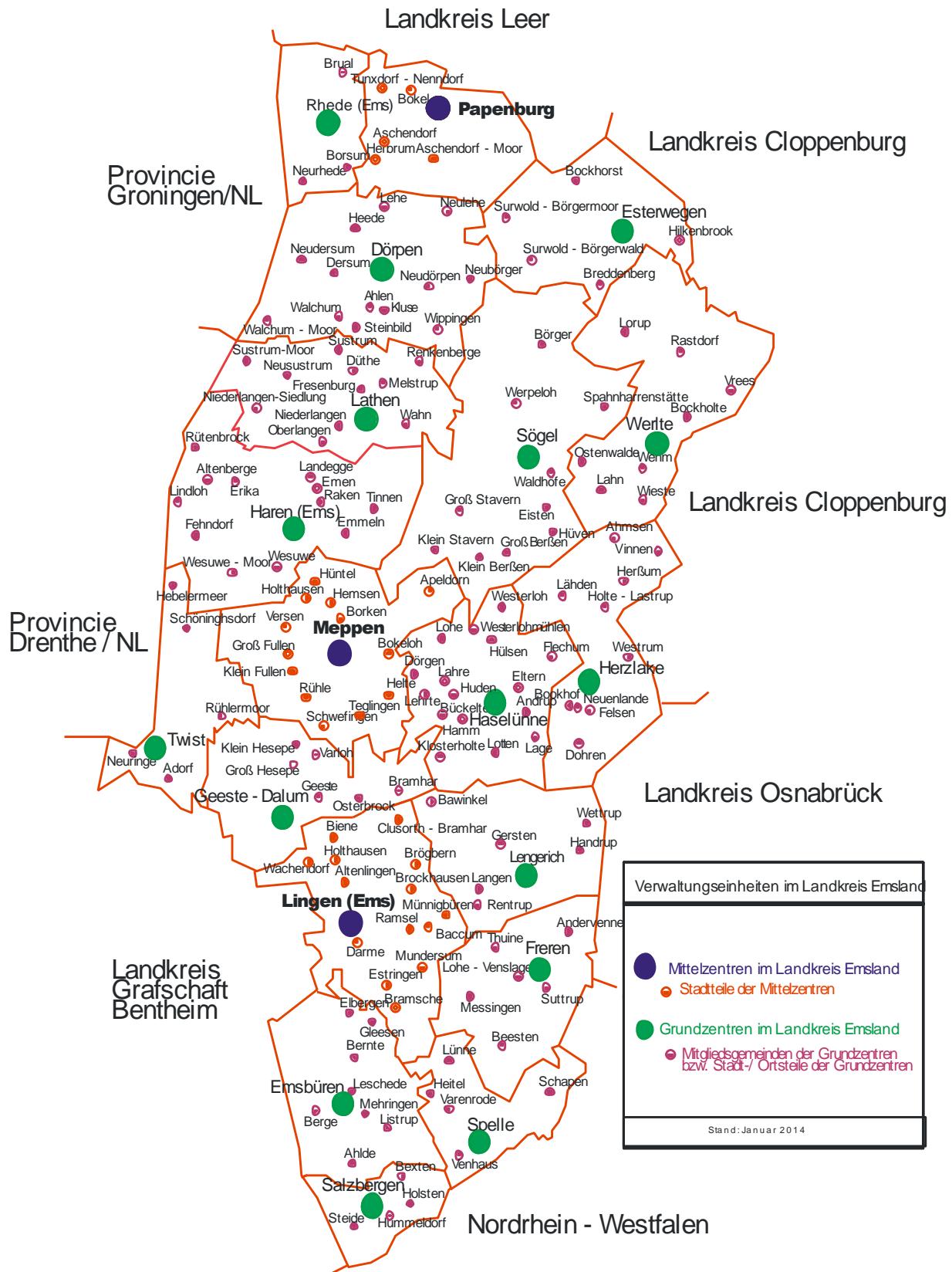
Dörpen (Dersum, Dörpen, Heede, Kluse, Lehe, Neubörger, Neulehe, Walchum, Wippingen)

Nordhümmling (Bockhorst, Breddenberg, Esterwegen, Hilkenbrook, Surwold)

Freren (Ardervenne, 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)

Karte 1.1 Verwaltungseinheiten im Landkreis Emsland

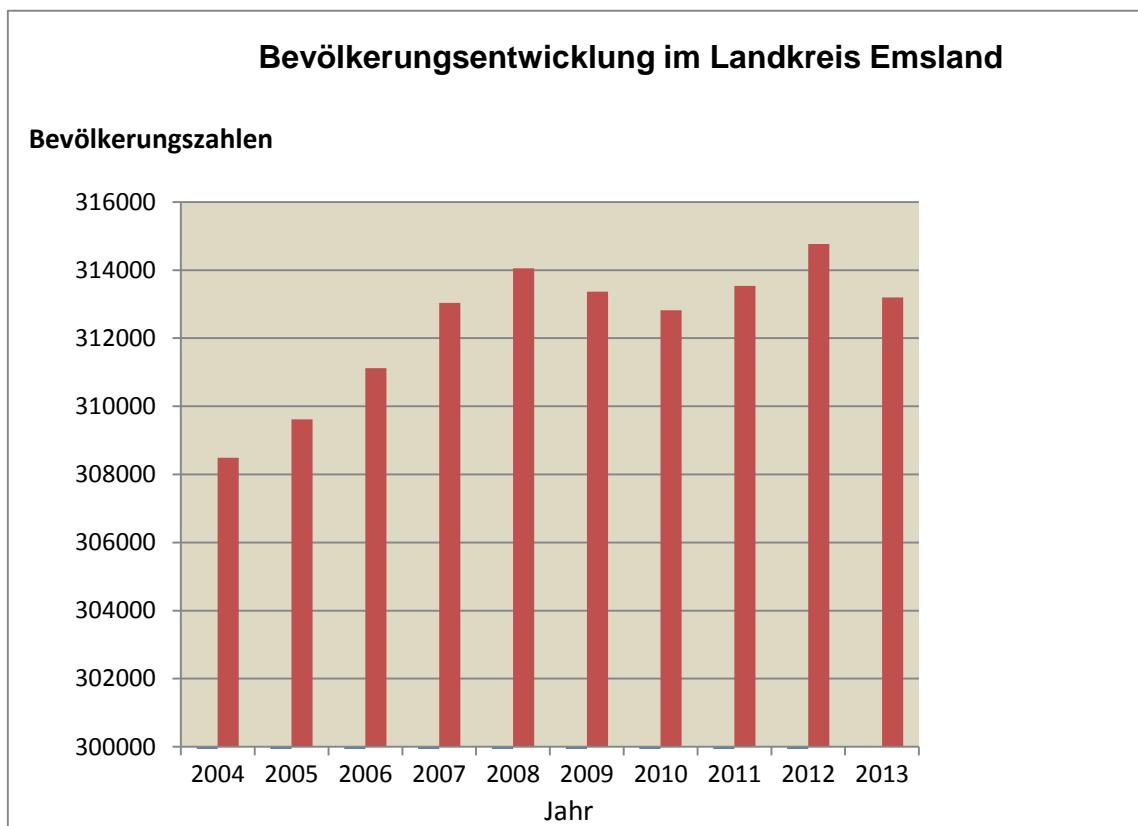


1.2.3 Strukturdaten

1.2.3.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Emsland

Die Bevölkerungszahl des Landkreises Emsland stieg seit 2004 kontinuierlich von 308.488 (12/04) auf derzeit 313.194 (06/13), das ist eine Steigerung von ca. 2,0 %.

Abbildung 1.1

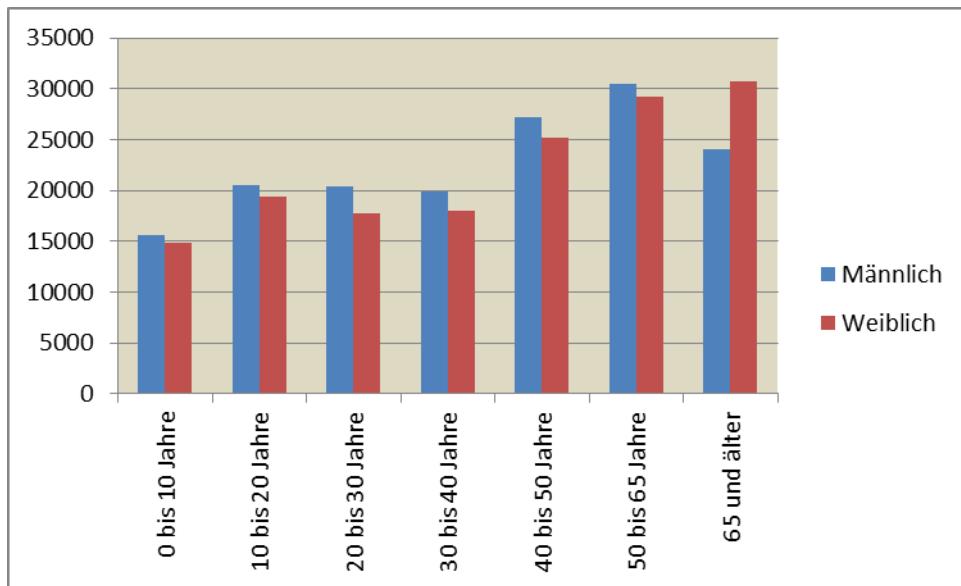


Die Bevölkerungszahl im Emsland ist in den letzten Jahren stetig. Das bestätigen die statistischen Daten der Jahre 2004 bis 2013. Die Bevölkerungszahl im zurückliegenden Beobachtungszeitraum ist von 2004 bis 2008 ständig gestiegen. Von 2009 auf 2010 ist ein geringer Rückgang der Bevölkerungszahlen festzustellen. In den Jahren 2011 und 2012 konnte jedoch wieder ein Anstieg der Bevölkerungszahl festgestellt werden. In 2013 ist wieder ein leichter Rückgang festzustellen. Zukünftig sind weitere, wenn auch geringere Bevölkerungszunahmen zu erwarten.

Im Landkreis Emsland lebt eine außergewöhnlich junge Bevölkerung, rd. 34 % der Einwohner sind unter 30 Jahre.

Abbildung: 1.2

Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen im Landkreis Emsland



Die nachfolgende **Tabelle 1.1** gibt einen Überblick über die Verteilung der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht im Landkreis Emsland.

Tabelle 1.1
Bevölkerung im Emsland unterteilt nach Altersklassen und Geschlecht am 31.12.2012

Altersgrenze	männlich	weiblich	Einwohner
0 - 5 Jahre	7066	6728	13794
5 - 10 Jahre	7965	7553	15518
10 - 15 Jahre	9502	8941	18443
15 - 20 Jahre	10299	9601	19900
20 - 25 Jahre	10531	9117	19648
25 - 30 Jahre	10246	8833	19079
30 - 35 Jahre	9760	8584	18344
35 - 40 Jahre	9992	8715	18707
40 - 45 Jahre	12716	11558	24274
45 - 50 Jahre	14191	13065	27256
50 - 55 Jahre	12638	11896	24534
55 - 60 Jahre	10668	10331	20999
60 - 65 Jahre	9300	8992	18292
65 - 70 Jahre	6667	6759	13426
70 - 75 Jahre	7747	8443	16190
75 und älter	10393	15968	26361
Insgesamt:	159681	155084	314765

Bevölkerung

nach Altersgruppen	männlich	weiblich
0 bis 10 Jahre	15031	14281
10 bis 20 Jahre	19801	18542
20 bis 30 Jahre	20777	17950
30 bis 40 Jahre	19752	17299
40 bis 50 Jahre	26907	24623
50 bis 65 Jahre	32606	31219
65 und älter	24807	31170
Insgesamt:	159681	155084

Verteilung der Bevölkerung im Raum

Die nachstehende **Tabelle 1.2** und die **Karte 1.2** geben einen Überblick über die Verteilung der Bevölkerung und deren Entwicklung auf die insgesamt 19 Kommunen (Verwaltungseinheiten) im Landkreis Emsland.

Insgesamt leben 313.194 Einwohner (Stand 30.06.2013) im Kreisgebiet. Hiervon leben allein in den drei großen Städten Lingen (Ems), Meppen und Papenburg rd. 38,8 % der Bevölkerung = 121.622 Einwohner.

Ausgehend von den drei Bereichen Emsland-Süd, -Mitte und -Nord ist der Südbereich des Landkreises mit 138,2 Einwohnern je Quadratkilometer der am dichtesten besiedelte Raum gegenüber der Mitte mit 105,6 Einw./qkm und dem Norden mit 93,5 Einw./qkm.

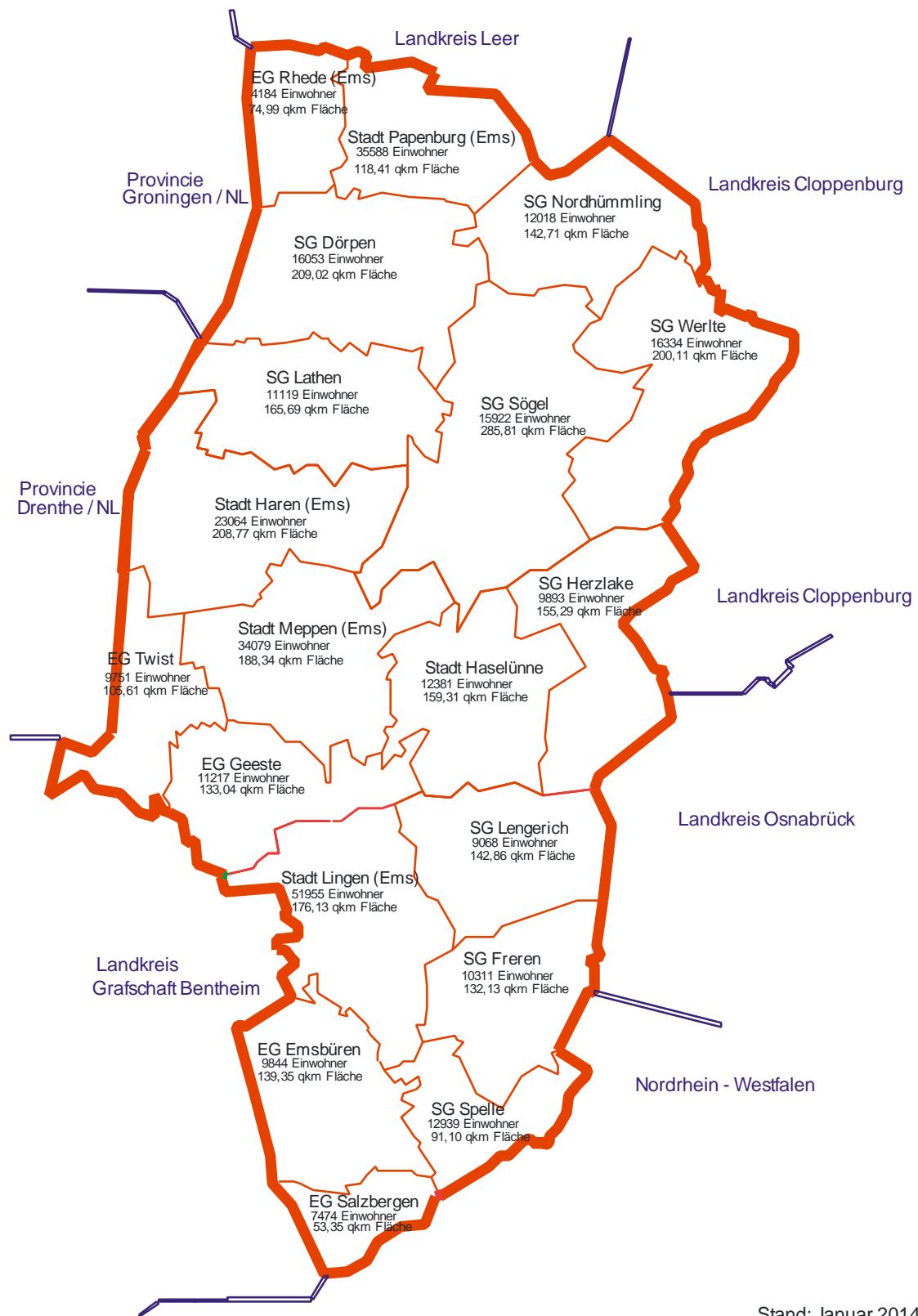
Der prozentuale Zuwachs der Bevölkerung in den letzten Jahren ist im Bereich Emsland-Nord am stärksten.

Die flächenmäßig größte Samtgemeinde, die Samtgemeinde Sögel mit 285,81 qkm, ist gleichzeitig die Samtgemeinde mit der geringsten Besiedlungsdichte mit 55,7 Einwohnern je Quadratkilometer. Am dichtesten besiedelt ist die Stadt Papenburg (Ems) mit 300,5 Einw./qkm bei einer Fläche von 118,41 qkm.

Tabelle 1.2: Entwicklung und Verteilung der Bevölkerung im Emsland von 2004 bis 2013

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EG Rhede (Ems)	4104	4228	4227	4238	4259	4282	4229	4213	4223	4184
EG Salzbergen	7433	7436	7504	7558	7565	7592	7520	7492	7470	7474
SG Lengerich	9034	9083	9050	9119	9163	9145	9138	9049	9049	9068
EG Emsbüren	9638	9749	9807	9850	9899	9901	9920	10005	10001	9844
SG Herzlake	9696	9821	9930	9983	9903	9611	9745	9836	9717	9893
EG Twist	9588	9640	9641	9581	9592	9631	9608	9615	9650	9751
SG Lathen	10765	10815	10936	11022	11119	11137	11113	11122	11138	11119
SG Freren	10864	10834	10803	10800	10795	10796	10724	10669	10634	10311
EG Geeste	11276	11279	11289	11323	11334	11344	11345	11191	11256	11217
SG Spelle	12563	12653	12652	12718	12769	12826	12806	12887	12980	12939
SG Nordhümmling	12155	12149	12227	12264	12245	12161	12106	12160	12162	12018
Stadt Haselünne	12566	12549	12552	12748	12832	12842	12815	12887	12911	12381
SG Dörpen	15297	15446	15570	15649	15653	15662	15647	15835	15924	16053
SG Werlte	15552	15660	15929	16103	16286	16026	16149	16356	16361	16334
SG Sögel	15475	15484	15570	15805	15948	15995	15875	16053	16314	15922
Stadt Haren (Ems)	22613	22754	22746	22947	22981	23012	22977	23050	23196	23064
Stadt Meppen (Ems)	34187	34196	34462	34725	34852	34782	34790	34875	34924	34079
Stadt Papenburg (Ems)	34378	34519	34797	35200	35381	35157	35045	35237	35749	35588
Stadt Lingen (Ems)	51304	51318	51428	51403	51477	51469	51268	51007	51106	51955
Landkreis Emsland	308488	309613	311120	313036	314053	313371	312820	313539	314765	313194

Karte 1.2 Verteilung der Bevölkerung auf die Kommunen im Landkreis Emsland



Stand: Januar 2014

Räumliche Erschließung

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Emsland liegt im Vergleich zum Landesdurchschnitt und zu den benachbarten Landkreisen mit 108,7 Einwohner je Quadratkilometer an letzter Stelle (siehe **Tabelle 1.3**).

Tabelle 1.3

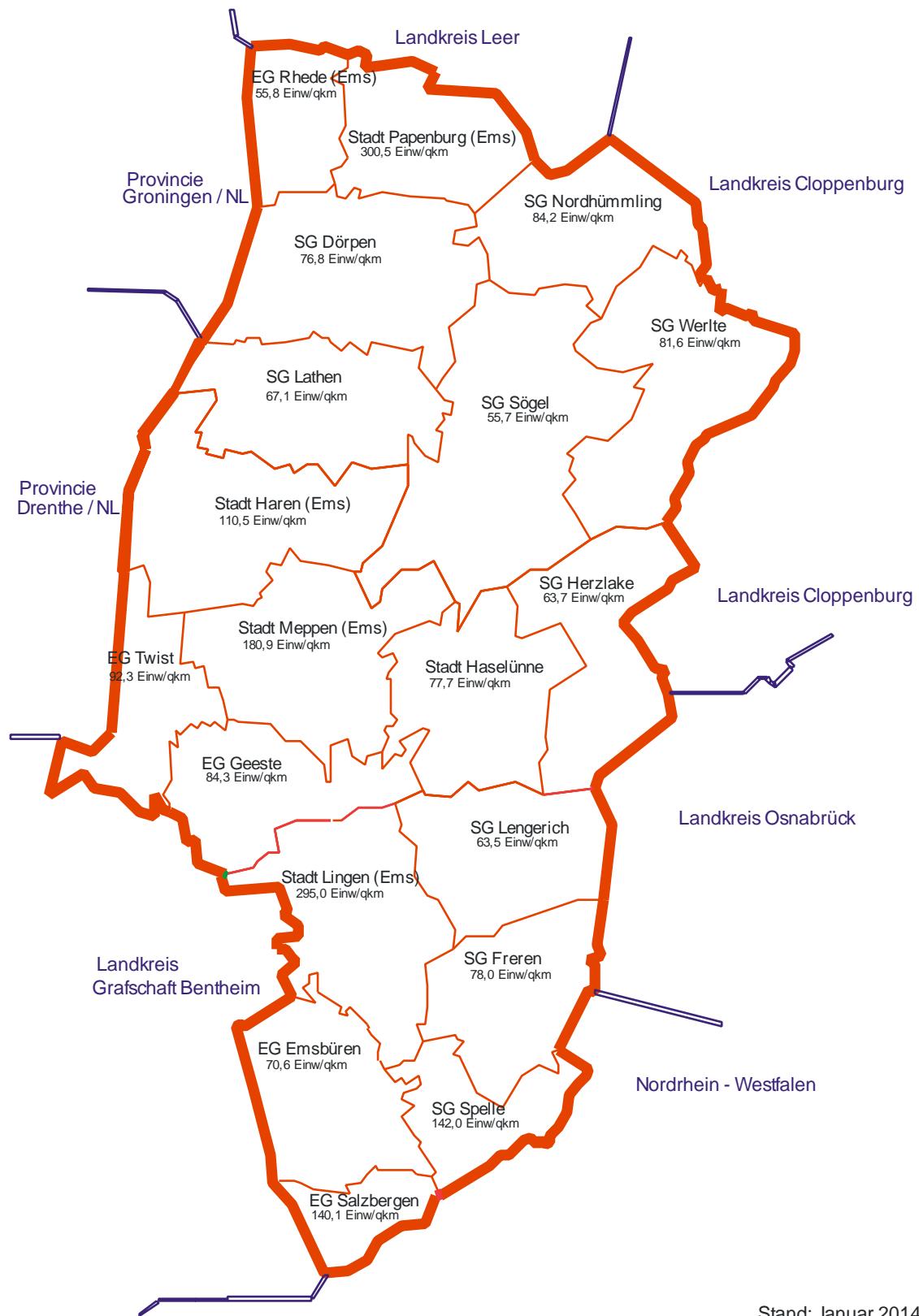
	Einw.	qkm	Einw./qkm
(Stand: 30.06.2013)			
Landesdurchschnitt	7.789.054	47.613,78	163,6
Lk Osnabrück	350.693	2.121,57	165,3
Lk Leer	164.294	1.086,01	151,3
Lk Grafschaft Bentheim	133.445	980,86	136,0
Lk Cloppenburg	161.547	1.418,38	113,9
Lk Emsland	313.194	2.882,02	108,7

Innerhalb des Landkreises Emsland ist die Stadt Papenburg mit 300,5 die Kommune mit der höchsten und die Samtgemeinde Sögel mit 55,7 Einw/qkm die Kommune mit der niedrigsten Bevölkerungsdichte. Die **Karte 1.3** gibt einen Überblick über die Bevölkerungsdichte je qkm in den Kommunen im Nahverkehrsraum.

Diese relativ dünne Besiedlung bedeutet für den Landkreis eine infrastrukturelle Schwäche, da bei der hierdurch in vielen Bereichen zwangsläufig geringen ÖPNV-Nachfrage eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung nicht oder nur zu verhältnismäßig hohen Kosten möglich ist.

Die derzeitige Bedienung für die Fahrgastgruppe „Schüler“ erfolgt überwiegend im Linienverkehr. Selbstverständlich sind in einem Flächenlandkreis nicht alle Bereiche ausreichend mit ÖPNV-Leistungen versorgt, so dass noch in einigen Teilbereichen die Schülerinnen und Schüler im vom Personenbeförderungsgesetz freigestellten Schülerverkehr befördert werden. Diese Sonderverkehre sind auf einen bestimmten, zusammengehörigen Personenkreis begrenzt, so dass diese Verkehre nicht von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können.

Karte 1.3 Bevölkerungsdichte je qkm in den Kommunen



Stand: Januar 2014

1.2.3.2 Verteilung nach Arbeitsplätzen

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte/ Erwerbstätige:

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Landkreis Emsland nahm von Juni 2000 bis Juni 2013 von 90.007 um 25.427 (+ 28,3 %) auf 115.434 zu.

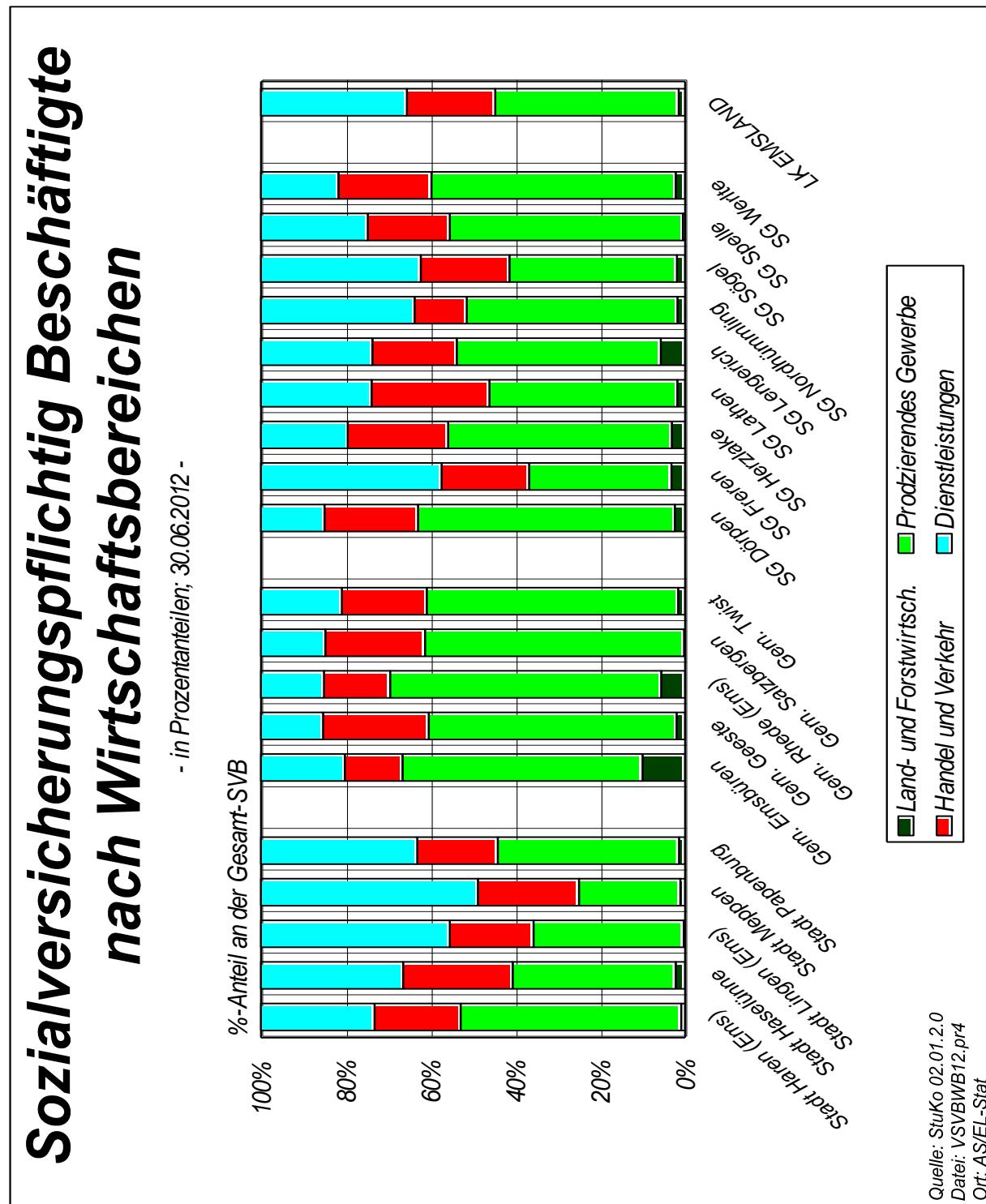
Die nachfolgende **Abbildung 1.3** stellt die Beschäftigungssituation der Gemeinden in den vier Wirtschaftsbereichen Land- und Forstwirtschaft, Produzierendes Gewerbe, Handel und Verkehr sowie Dienstleistungen zum 30.06.2012 dar. Trotz der landwirtschaftlichen Prägung des Landkreises umfasst der Wirtschaftsbereich Land- und Forstwirtschaft den geringsten Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB). Allerdings muss in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden, dass in der Landwirtschaft überwiegend Selbständige (Landwirte in ihren eigenen Betrieben) tätig sind. Die hier aufgeführten in der Landwirtschaft tätigen SVB sind somit Angestellte auf einem Hof bzw. in anderen landwirtschaftlichen Bereichen.

Die Grafik verdeutlicht, dass das Produzierende Gewerbe der dominierende Wirtschaftsbereich im Emsland ist. In drei der neunzehn Verwaltungseinheiten des Landkreises sind 60 % und mehr der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe tätig. Führend im Bereich Dienstleistungen ist die Stadt Meppen; ca. 51% aller Beschäftigten sind in diesem Bereich tätig. Nicht nur in der Stadt Meppen, sondern auch in der Stadt Lingen (Ems) und in der Samtgemeinde Freren übersteigt der Anteil der Dienstleistungsbeschäftigten den Anteil der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe. Aber auch in den Städten Papenburg und Haselünne sowie in den Samtgemeinden Nordhümmling und Sögel ist der Dienstleistungsbereich stark ausgeprägt (über 30 %).

Im Landkreis Emsland wie in der Bundesrepublik Deutschland (West) vollzog sich in der jüngeren Vergangenheit ein Strukturwandel in der Wirtschaft, infolgedessen verschoben sich auch die Beschäftigungszahlen bzw. -anteile. Es ist festzustellen, dass dem Sektor „Dienstleistungen“ ein immer stärkeres Gewicht zufiel, die Bedeutung des produzierenden Gewerbes jedoch immer weiter zurückging (von 56,3 % im Juni 1980 auf 43,0 % im Juni 2013).

Während einerseits der Anteil des Produzierenden Gewerbes im Emsland in diesem Zeitraum um 13,3 % abnahm, betrugen die Zuwächse im Dienstleistungssektor rd. 14 %.

Abb. 1.3



1.2.3.3 Verteilung der Schüler im Landkreis Emsland

Aufgrund des großen Anteils der jungen Bevölkerung hat der Landkreis Emsland eine hohe Schülerquote. Die Gesamtzahl der Schüler im Landkreis Emsland beläuft sich auf 52.670 (Stand Schuljahr 2012/2013/ einschl. der Schülerinnen und Schüler aus Nachbarlandkreisen, die Schulen im Emsland besuchen).

Die nachfolgende **Tabelle 1.4** gibt einen Überblick über die Verteilung der Schüler auf die einzelnen Gemeinden im Kreisgebiet.

Der Nahverkehrsplan



Tabelle 1.4

Verteilung der Schüler aufgeteilt nach Schulformen je Kommune im Landkreis Emsland																	Schülerzahl je Schule:		
Schule	Papenburg	Nordhümmling	Wurte	Sigel	Lathen/Ems	Dörpen/Ems	Rheide/Ems	Meppen/Ems	Heselune	Heziak	Gestel	Twist	Haren/Ems	Lingen/Ems	Frenre	Spiele	Stützungen	Einsbüren	Lengerich
GS HS	1354	503	668	675	485	677	150	1368	485	414	494	400	999	1913	456	643	348	466	429
RS										126			330			196		305	652
Oberschule Papenburg	818	670	620	579	548	742	170	624	505	495	459	972	516	361	632	318		1001	
Gymnasium Dörpen	626	125	3				59	55										422	9326
Gymnasium Wettin							317												988
Windhorst Gym. Meppen									749		152	71							583
Gymnasium Haren (Ems)																			317
Gymnasium St. Ursula, Heseüline							111												731
Gymnasium Georgianum, Lingen																			558
Leonium Handrup																			766
Franziskusgymnasium Lingen	2		47	107	22	3	267	37	54	165	135	70	1				243		771
Mariengym. Papenburg	382	62	13			61	65			4			695	27	42	2	76	2	1132
GS Lingen	1	56	10			9				25	4	20	21	13	429	6	22	20	27
Förderisch. (Waldschule) Esterwegen	31	7	8	2	5	18	1						19						91
Förderisch. für Sprachbeh. Papenburg	127	2	3	3	40	9				67		20	11						184
Förderisch. (Pestalozzisch.) Meppen																		98	
Förderisch. (Pestalozzisch.) Lingen	18	6	9	2	6	3	1	16	4	2	1	5		104				3	
Pater Patro Schule, Borgmoor																		74	
Paul Moor Schule, Frenre																		76	
Carl Koller Schule, Meppen (Körperbeh.)	10	3	10	2	6	9	1	12	3	4	12	4	6	10	4	2	2	1	
Carl Off Schule Bröghem							1	1	11	5	1	2	2	2	2	2	5	5	
Hermann Gmeiner Schule, Embsbüpr														3		3		74	
Don Bosco Schule, Heseüline														3				51	
Erich Kästner Schule, Sigel	44	37	21	3					1	26	25							52	
Christophoruschule, Haren (Ems)				6										55				105	
Eylardusschule Gildehaus																		61	
BBS Gew.- u. Kfm. Papenburg	975	332	358	230	186	455	118	6	3	6	4	3	1	23	5	10	5	5	
BBS Meppen	64	44	91	136	123	79	19	551	400	262	307	328	729	190	20	20	6	35	
BBS Lingen, gew.	13	1	13	20	24				80	34	11	65	18	29	835	109	199	84	
BBS Lingen kfm.	9	8	12	12	11	6			54	30	10	30	16	28	529	89	96	28	
BBS L.-u. H. Papenburg	229	113	72	64	22	65	52	1										618	
BBS L.-u. H. Lingen				1	2	1	5	12	13	7	8	1	4	425	35	25	14	27	
Marienthauptschule Meppen										1	1	1	1	79	50	25	7	34	
Johanneschule Thüne	6	2	28	45	31	16	1	153	62	67	50	33	106	35	2		5	6	
Fachschule Alterziehungspfle. Pbg.	24	7				8	4											43	
Fachschule St. Franziskus, Lingen	9	2	7	2	3	3	9	4										61	
Marienthauptschule Lingen																		192	
Fachschule f. Altenpflege, Papenburg																		650	
Antoniuschule Thüne	691	2	1		2				653	1	1	67	38	77				728	
Freie Real Schule Bürger																		696	
Dionysianum, Rheine																		143	
Emsland - Gymnasium, Rheine																		27	
Kopernikus - Gymnasium, Rheine																		85	
Euroregio Gesamtschule, Rheine																		3	
Gesamtschülerzahl:	5423	2060	2894	2507	1820	2603	658	5271	2026	1388	1934	1533	3758	7753	2169	1119	1484	1496	49556

In den Kommunen (19 Verwaltungseinheiten) des Landkreises Emsland sind alle Grundschulformen in Trägerschaft der jeweiligen Kommune vorhanden.

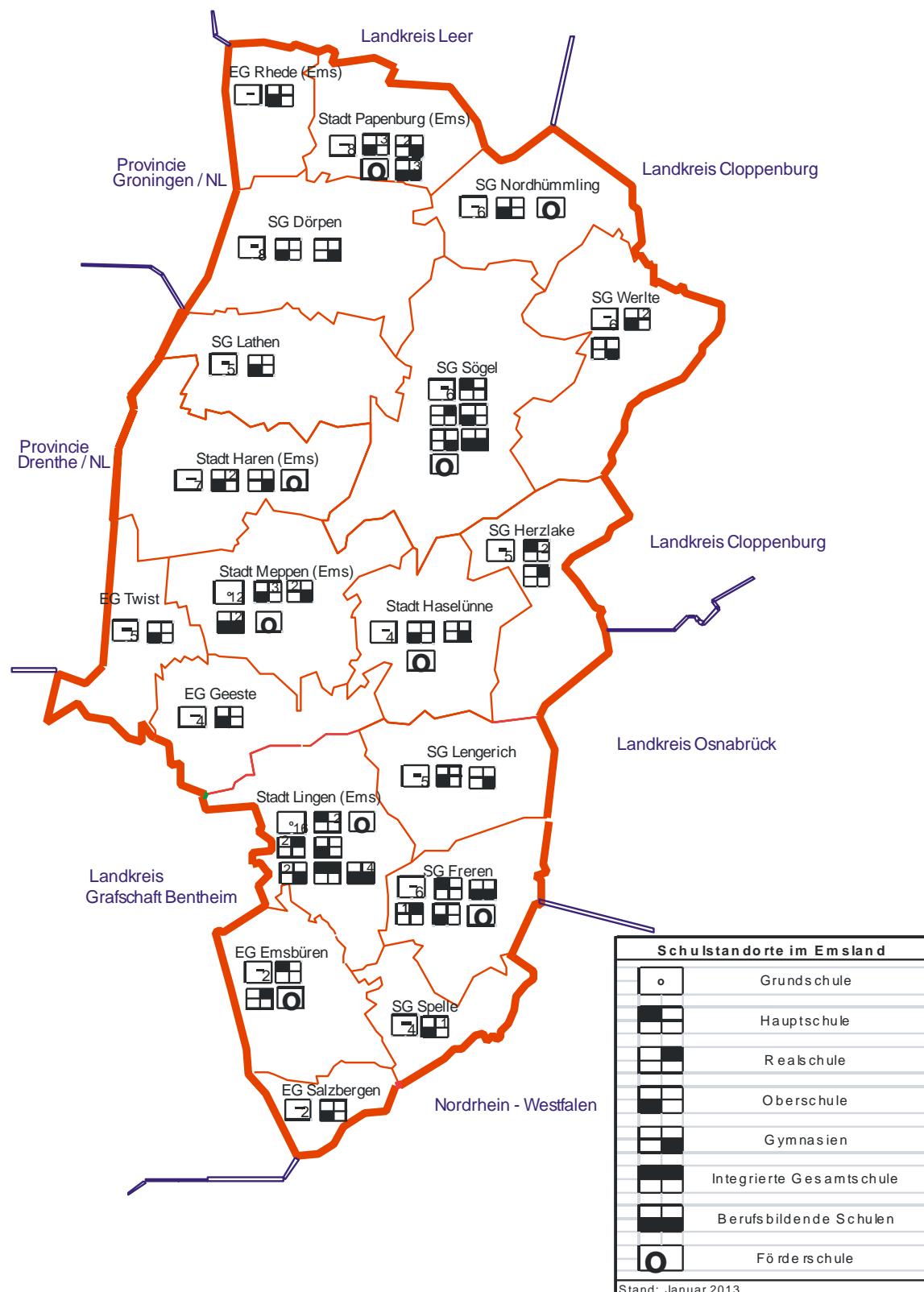
Die Grundschulstandorte sind somit relativ flächig verteilt (nahezu jede Gemeinde hat mindestens eine Grundschule), während die weiterführenden Schulen (in Trägerschaft des Landkreises z.B. Kreisgymnasien, Berufsbildende Schulen, sowie in privater Trägerschaft) räumlich stärker konzentriert sind.

Oberschulen wurden in den letzten Jahren in fast allen Städten, Gemeinden und Samtgemeinden im Landkreis Emsland eingerichtet. Die Oberschulen in den Samtgemeinden Spelle und Nordhümmling verfügen über ein gymnasiales Angebot. Lediglich die Gemeinde Emsbüren und die Samtgemeinde Herzlake verfügen noch nicht über eine Oberschule.

Gymnasien befinden sich in Dörpen, Lengerich (Handrup), Haren (Ems), Haselünne, Meppen, Lingen, Sögel, Papenburg und in Werlte. Berufsbildende Schulen sind in den drei Mittelzentren, sowie in Sögel und Thuine vorhanden.

Aus der nachstehenden **Karte 1.4** sind die Schulstandorte sowie die Schülerströme **Karte 1.5** der weiterführenden Schulen ersichtlich.

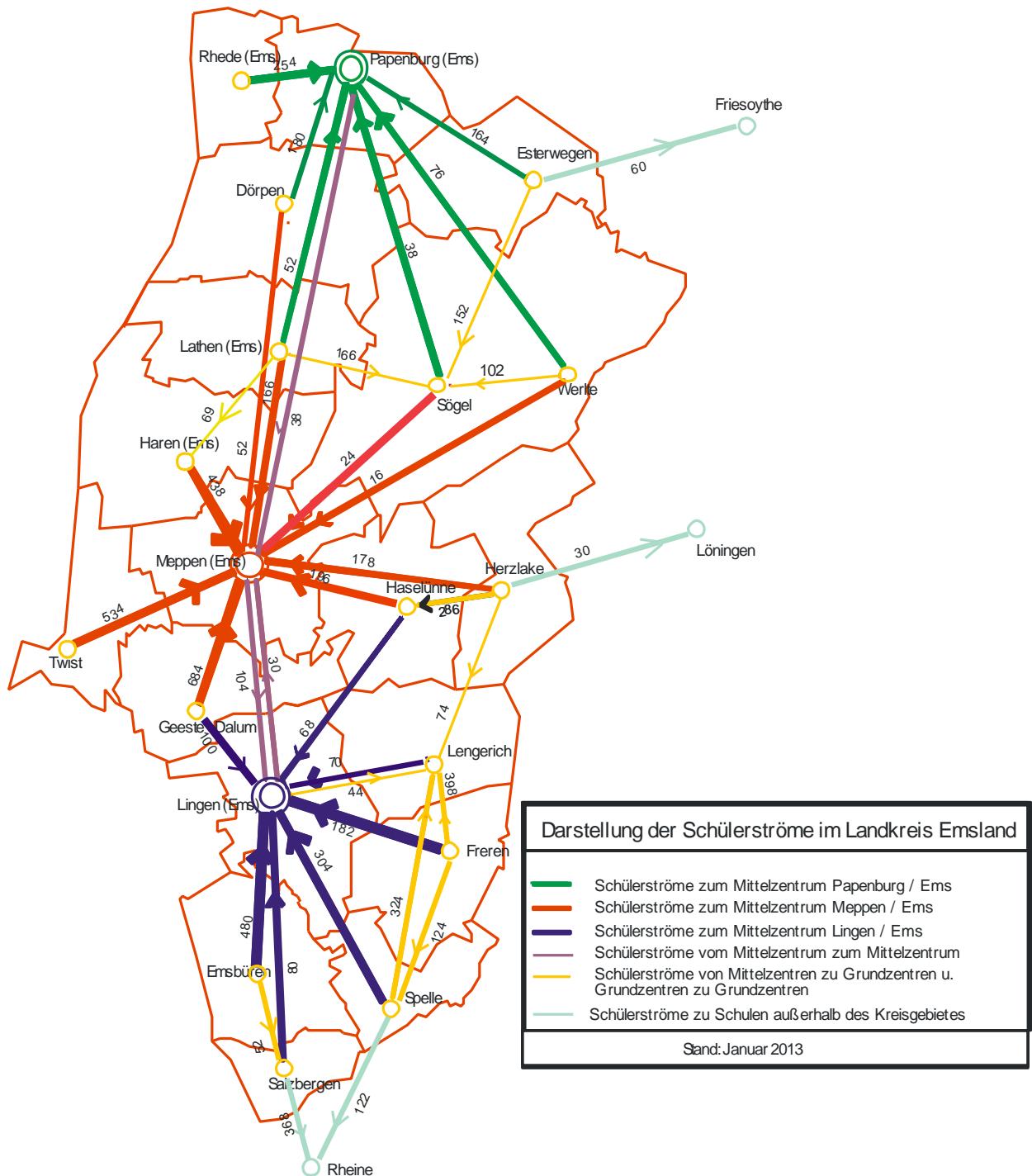
Karte 1.4 Schulstandorte im Landkreis Emsland



Karte 1.5

Darstellung der Schülerströme im Landkreis Emsland

- Schülerströme / anspruchsberechtigte Schüler -



1.2.3.4 Motorisierungsgrad und Verkehrsaufkommen

Die Bevölkerungsentwicklung im Emsland führte in den letzten Jahren zu einem enormen Anstieg des Motorisierungsgrades.

Wie die nachfolgende **Tabelle 1.5** zeigt, erhöhte sich die Anzahl der Fahrzeuge in den Jahren 2004 bis 2013 von 211.877 auf 219.262, somit um 3,49 %. Die tatsächliche Steigerung wird wesentlich höher sein, da durch Inkrafttreten der Fahrzeugzulassungsvorordnung (FZV) am 01.03.2007 außerbetriebgesetzte Fahrzeuge nicht mehr im Fahrzeugbestand aufgeführt sind, d. h., dass zum Beispiel nur in den Wintermonaten stillgelegte Fahrzeuge im Fahrzeugbestand am 01.01. eines jeden Jahres nicht mehr aufgeführt sind. Der tatsächliche Fahrzeugbestand per 01.01.2013 wird daher wesentlich höher sein als 219.262.

Tabelle 1.5

Motorisierungsgrad zwischen 2004 und 2013 im Landkreis Emsland

Jahr	PKW	Motorräder	Lkw/Zugm.	übrige	Gesamt
2004	168220	14952	25959	2746	211877
2005	169773	15220	25930	3061	213984
2006	173415	15514	26497	1687	217113
2007	177380	15727	26951	1701	221759
2008	159142	14011	24873	1560	199586
2009	160726	14300	25116	1565	201707
2010	163717	14627	25629	1657	205630
2011	167581	14793	26292	1680	210346
2012	171460	14956	27172	1723	215311
2013	174539	15193	27777	1753	219262

*) Durch Inkrafttreten der Fahrzeugzulassungsvorordnung (FZV) am 01.03.2007, sind außerbetrieb gesetzte Fahrzeuge nicht mehr im Fahrzeugbestand aufgeführt. Somit sind die o.g. Daten 2008 und der Folgejahre nicht mit denen der Vorjahre vergleichbar.

Die **Tabelle 1.6** Motorisierungsgrad je Kommune macht deutlich, dass die Pkw - Dichte im Verhältnis zur Einwohnerzahl bei 50,6% - 56,7% liegt, d.h. durchschnittlich verfügt mehr als jeder 2. Einwohner über einen eigenen Pkw.

Tabelle 1.6

Motorisierungsgrad je Kommune im Landkreis Emsland (Stand 11 / 2012)

Gemeinde	Motorräder	Pkw	Omnibusse	Lkw / Zugm.	übrige Kfz	Gesamt:	Einwohner	Kraftfahrzeug-Dichte in %	Pkw je Einw.
SG Dörpen	745	9025	35	1035	58	10898	15835	56,99%	0,57
EG Emsbüren	590	5484	3	928	50	7055	10005	54,81%	0,55
SG Freren	460	5796	6	695	11	6968	10669	54,33%	0,54
EG Geeste	602	6436	16	1031	47	8132	11191	57,51%	0,58
Stadt Haren (Ems)	1122	12696	16	2152	77	16063	23050	55,08%	0,55
Stadt Haselünne	627	7053	21	1086	22	8809	12887	54,73%	0,55
SG Herzlake	422	5481	3	1158	125	7189	9836	55,72%	0,56
SG Lathen	514	5941	19	637	12	7123	11122	53,42%	0,53
SG Lengerich	480	5270	22	1062	28	6862	9049	58,24%	0,58
Stadt Lingen (Ems)	2394	28010	88	2961	176	33629	51007	54,91%	0,55
Stadt Meppen (Ems)	1449	18608	60	2450	173	22740	34875	53,36%	0,53
SG Nordhümmling	618	6686	5	627	9	7945	12160	54,98%	0,55
Stadt Papenburg (Ems)	1557	18875	19	1939	121	22511	35237	53,57%	0,54
EG Rhede (Ems)	267	2358	4	641	23	3293	4213	55,97%	0,56
EG Salzbergen	412	4295	3	564	18	5292	7492	57,33%	0,57
SG Sögel	755	8368	23	1551	60	10757	16053	52,13%	0,52
SG Spelle	585	6930	20	891	117	8543	12887	53,78%	0,54
EG Twist	627	5559	6	840	19	7051	9615	57,82%	0,58
SG Werlte	730	8589	8	1646	81	11054	16356	52,51%	0,53
Landkreis Emsland	14956	171460	377	23894	1227	21194	313539	54,69%	0,55

Eine weitere Zunahme des Motorisierungsgrades ist auch in den nächsten Jahren zu erwarten.

Sie lässt sich aus folgenden Aspekten ableiten:

- Wegen seiner geographischen Lage ist das Emsland unmittelbar vom grenzüberschreitenden Verkehr Niederlande – Deutschland betroffen.
- Der ÖPNV in einem ländlich strukturierten und weiträumigen Landkreis wie dem Emsland findet hauptsächlich auf der Straße, weniger auf der Schiene statt.
- Innerhalb des Landkreises Emsland befindet sich kein Oberzentrum; die nächstgelegenen Oberzentren (Osnabrück, Oldenburg) sind ca. 50 bis 120 Kilometer entfernt. Es ist damit zu rechnen,

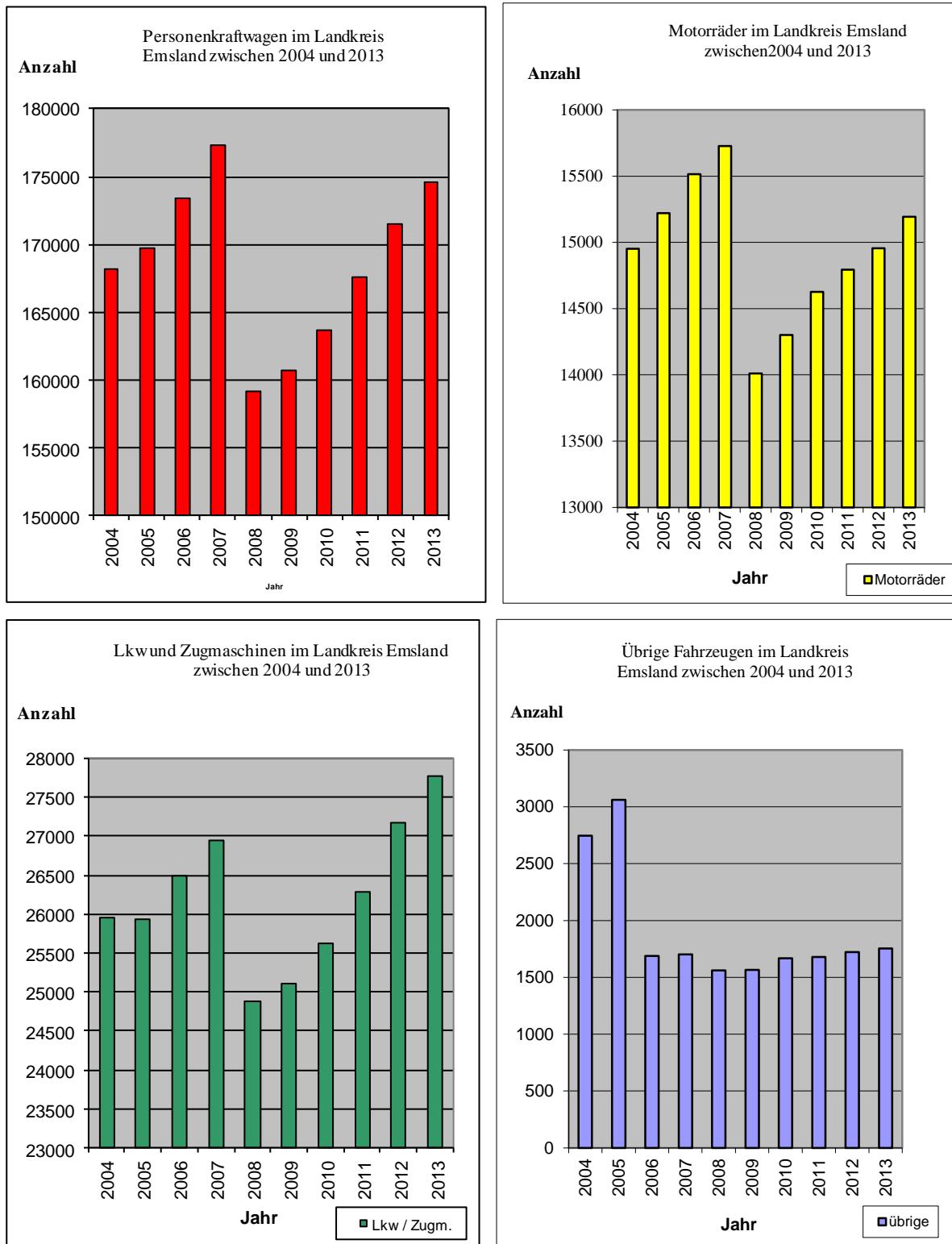
- das aufgrund der nicht vorhandenen flächendeckenden Schienenanbindung der überwiegende Teil der emsländischen Bevölkerung für die Anfahrt oberzentraler Einrichtungen den Pkw benutzen wird.

Aufgrund der noch ansteigenden Bevölkerungsentwicklung im Kreisgebiet sowie der oben beschriebenen Aspekte kann von einer weiteren Verkehrszunahme innerhalb der nächsten Jahre ausgegangen werden, welche die prognostizierten Mittelwerte für die Bundesrepublik Deutschland bzw. Niedersachsen voraussichtlich übersteigen werden.

Die **Abbildung 1.4** zeigt den Motorisierungsgrad getrennt nach Fahrzeugtypen auf.

Abbildung 1.4

Motorisierungsgrad getrennt nach Fahrzeugtypen



1.2.3.5. Siedlungsstruktur

Im Landesraumordnungsprogramm sind die Städte Papenburg, Meppen und Lingen (Ems) als Mittelpunkte festgelegt worden. Im Regionalen Raumordnungsprogramm werden darüber hinaus folgende Gemeinden als Grundzentren ausgewiesen:

Dörpen, Emsbüren, Freren, Geeste, Haren (Ems), Haselünne, Herzlake, Lathen, Lengerich, Nordhümmling, Rhede (Ems), Salzbergen, Sögel, Spelle, Twist und Werlte.

Der Entwicklungsraum Emsland verfügt über kein eigenes Oberzentrum.

Alle Städte, Gemeinden u. Samtgemeinden im Landkreis Emsland verfügen über einen gültigen Flächennutzungsplan (vorbereitende Bauleitplanung), aus dem nach Bedarf Bebauungspläne (verbindliche Bauleitplanung) entwickelt werden können. In den letzten Jahrzehnten sind aufgrund der positiven Bevölkerungsentwicklung und dem damit im Zusammenhang stehenden Bedarf an Wohnraum in allen Orten des Kreisgebietes viele Neubaugebiete entstanden.

Ferner sind im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Bundesautobahn A 31 insbesondere entlang der Autobahn zahlreiche neue Gewerbegebiete erschlossen worden.

1.2.4 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen

1.2.4.1 Bildungseinrichtungen im Emsland

Im Flächenlandkreis Emsland sind in den letzten Jahrzehnten enorme Investitionen in Einrichtungen des Bildungs-, Kultur-, Gesundheits- und Freizeitbereiches getätigt worden.

Flächendeckend sind entsprechende Bildungseinrichtungen in allen Gemeinden des Landkreises vorhanden. In dem Schulentwicklungsplan des Landkreises sind die entsprechenden Schuleinzugsbereiche festgelegt worden. Die nachstehende **Tabelle 1.7** gibt einen Überblick über die Anzahl der vorhandenen Bildungseinrichtungen in den jeweiligen Gemeinden.

Tabelle 1.7

Anzahl der Bildungseinrichtungen in den Verwaltungseinheiten

Kommunen	Grund-schulen	Haupt-schulen	Ober-schulen	Real-schulen	Gesamt-schulen	Förder-schulen	Gymnasien	BBS	Musik-schulen**	VHS einschl. Nebenst.
SG Dörpen	8	0	1	0	0	0	1	0	0	1
EG Emsbüren	2	1	0	1	0	1	0	0	0	1
SG Freren	6	1	1	1	0	1	0	1	0	1
EG Geeste	4	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Stadt Haren (Ems)	7	0	2	0	0	1	1	0	0	1
Stadt Haselünne	4	0	1	0	0	1	1	0	0	1
SG Herzlake	5	2	0	1	0	0	0	0	0	1
SG Lathen	5	0	1	0	0	0	0	0	0	1
SG Lengerich	5	0	1	0	0	0	1	0	0	1
Stadt Lingen (Ems)***	16	2	1	2	1	2	2	4	1*	1
Stadt Meppen (Ems)	12	0	3	0	0	2	2	2	1	1
SG Nordhümmling	6	0	2****	0	0	2	0	1	0	1
Stadt Papenburg (Ems)	8	0	3	0	0	2	2	3	0	1
EG Rhede (Ems)	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
EG Salzbergen	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1
SG Sögel	6	1	1	1	0	1	1	1	0	1
SG Spelle	4	0	1****	0	0	0	0	0	0	1
EG Twist	5	0	1	0	0	0	0	0	0	1
SG Werlte	6	0	2	0	0	0	1	0	0	1
Landkreis Emsland	112	8	21	6	1	13	12	12	2	19

* Nebenstelle der Musikschule Meppen, ** Unterrichtsorte der Musikschule Meppen sind in allen Kommunen vorhanden,

*** Seit 1995 Standort der Fachhochschule Osnabrück

**** Die Oberschulen Spelle u. Nordhümmling (Esterwegen) verfügen über ein gymnasiales Angebot

1.2.4.2 Kulturelle Einrichtungen im Emsland

Auch im Bereich der kulturellen Einrichtungen wurde in den letzten Jahren ständig investiert. In allen Gemeinden/Samtgemeinden/Städten im Emsland sind gut ausgestattete Büchereien in großer Anzahl vorhanden. Große Theaterbühnen finden sich in den Städten Lingen, Meppen, Papenburg und Haren sowie in der Samtgemeinde Sögel. Ferner verfügen die Stadt Meppen und die Samtgemeinde Herzlake im Ortsteil Ahmsen über große Freilichtbühnen (Waldbühnen), die jährlich attraktive Theaterstücke aufführen. Diese Freilichtbühnen sind in Trägerschaft örtlicher Theatervereine. Im musealen Bereich gibt es eine Vielzahl von Museen, die in Trägerschaft der Heimatvereine stehen. Darüber hinaus ist der Landkreis Emsland Träger dreier Emslandmuseen und zwar:

- Emsland Moormuseum Geeste
- Emslandmuseum Lingen (Ems)
- Emslandmuseum Schloß Clemenswerth

sowie des Ausstellungszentrums für die Archäologie in Meppen.

Die nachfolgende **Tabelle 1.8** gibt einen Überblick über die im Landkreis Emsland vorhandenen kulturellen Einrichtungen.

Tabelle 1.8

Anzahl der kulturellen Einrichtungen in den Verwaltungseinheiten

Kommunen	Theater	Freilichtbühnen	Büchereien	Museen	Kirchen	Baudenkämler	Sonstiges
SG Dörpen	0	0	9	0	12	51	Heimathaus mit Sägerei, Holländerwindmühle Wippingen
EG Emsbüren	0	0	3	1	4	117	Heimathof Emsbüren, Enkings Mühle, Großsteingräber in Mehringen, Emsbürener Musikstage, Kulturzentrum FOKUS, Emsflower, Emsfähre "Mehrli", Swin Golf Mehringer Heide, St. Andreas Kirche mit historischem Pfarrgarten
SG Freren	0	0	5	0	7	151	Wasserschloß "Gut Hange", Kloster Thuine, Kulturzentrum
EG Geeste	0	0	4	1	5	11	Olle Bäckerei
Stadt Haren (Ems)	0	0	7	2	11	93	Heimathäuser in Rütenbrock, Altenberge und Wesuve, Wasserschloss in Dankern, Mersmühle, Heimathaus an der Mersmühle (Stadt kern), Schiffahrtsmuseum
Stadt Haselünne	0	0	2	2	2	47	Bödikerdenkmal
SG Herzlake	0	1	6	0	9	45	Kulturbahnhof Herzlake
SG Lathen	0	0	8	0	9	108	
SG Lengerich	0	0	5	0	7	55	
Stadt Lingen (Ems)	1	0	10	1	17	199	Theaterpädagogisches Zentrum (TPZ)
Stadt Meppen (Ems)	1	1	6	2	18	164	Jugend-, Kunst- u. Kulturgästehaus, Heimathäuser in Versen, Borken, Teglingen
SG Nordhümmling	0	0	6	1	9	10	Gedenkstätte Esterwegen, Ehrenfriedhof a. d. B 401, Info-Zentrum für den naturverträglichen Tourismus (Esterwegen), Heimathäuser in den Mitgliedsgemeinden Bockhorst und Breddenberg
Stadt Papenburg (Ems)	2	0	6	5	12	102	Mal- und Kreativschule im Forum alte Werft
EG Rhede (Ems)	0	0	3	1	5	30	Kreiskriegergedächtniskirche (Rhede)
EG Salzbergen	0	0	2	1	4	39	Kolping Bildungshaus
SG Sögel	1	0	6	1	999	73	Hünengräber, Hüvener Mühle, Mühle Bruneforth, Geschichtswerkstatt "Forum", Batak-Haus Werpeloh, Hümmlinger Pilgerweg, Schloss Clemenswerth, Europäischer Geschichtsweg Sögel, Jugendbildungsstätte Marstall Clemenswerth, Schafstall bei Börger
SG Spelle	0	0	3	0	7	40	Bürgerbegegnungszentrum Wöhlehof
EG Twist	0	0	7	1	8	40	Heimathäuser
SG Werlte	0	0	6	0	10	20	Heimathaus mit Mühle u. Heilsbergzimmer, Meyer-Wellmann-Stiftung (Lorup), Großsteingrab (Werlte) und Heimathäuser in allen Mitgliedsgemeinden, Bibelgarten
Landkreis Emsland	5	2	104	19	1155	1395	

1.2.4.3 Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens

Die folgende **Tabelle 1.9** gibt einen Überblick über die im Kreisgebiet vorhandenen Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens.

Tabelle 1.9

Anzahl der Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens in den Verwaltungseinheiten

Kommunen	Kranken-häuser	Hilfsorg.-MHD u. DRK	Kinder-tagesstätten	Alten-wohnungen	Sonstiges
SG Dörpen	0	3	8	24	Alten- u. Pflegeheim
EG Emsbüren	0	1	4	31	Tagespflegeeinrichtung, Caritas-Sozialstation, Seniorenstift Elisabethhaus
SG Freren	1	1	6	83	Betreutes Wohnen
EG Geeste	0	1	5	36	Betreutes Wohnen
Stadt Haren (Ems)	0	6	8	119	Seniorenzentrum
Stadt Haselünne	1	1	7	51	
SG Herzlake	1	3	4	19	Seniorenzentrum
SG Lathen	0	3	4	33	Haus St. Marien
SG Lengerich	0	3	5	16	
Stadt Lingen (Ems)	2	2	22	366	
Stadt Meppen (Ems)	1	1	23	365	
SG Nordhümmling	0	1	6	70	Seniorenzentrum Esterwegen
Stadt Papenburg (Ems)	1	5	10	360	
EG Rhede (Ems)	0	0	2	10	
EG Salzbergen	0	1	3	24	Betreutes Wohnen
SG Sögel	1	3	7	77	Drogentherapiezentrum, Heilpädagogischer Kindergarten, Sprachheilkindergarten
SG Spelle	0	2	6	31	Seniorenzentrum
EG Twist	0	2	4	11	
SG Werlte	0	2	7	56	zusätzlich zu den Altenwohnungen ein Altenpfegeheim mit 56 Plätzen
Landkreis Emsland	8	41	141	1782	

1.2.4.4 Freizeiteinrichtungen im Emsland

Zahlreiche Freizeiteinrichtungen, wie Sportplätze, Reithallen, Tennisplätze, Freibäder, Campingplätze sind in allen Gemeinden des Landkreises vorhanden. Die nachstehende **Tabelle 1.10** gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot in den einzelnen Gemeinden.

Tabelle 1.10

Anzahl der Freizeitanlagen in den Verwaltungseinheiten

Kommunen	Sportplätze	Sporthallen	Reithallen	Reitplätze	Tennishallen	Tennisplätze	Hallenbäder	Freibäder	Naturbäder	Yachthäfen	Campingplätze	Jugendherbergen	Schießsportanlagen
Dörpen	28	11	3	6	0	15	1	0	2	2	8	0	11
Emsbüren	11	3	5	3	4 *	13	1	0	0	1	5	0	1
Freren	15	6	4	5	0	11	2	1	0	0	2	0	5
Geeste	10	5	1	2	0	14	1	0	0	0	2	1*****	8
Haren (Ems)	23	9	4	4	4	20	2	2	0	2	1	0	11
Haselünne	16	4	1	1	1	6	1	1	0	0	2	0	7
Herzlake	19	5	6	5	1	13	2	0	0	0	0	0	6
Lathen	22	4	4	2	1	10	0	1	0	1	6	0	13
Lengerich	7	6	2	0	0	5	1	0	0	0	1	0	5
Lingen (Ems)	42	29	2	2	4	56	1	1	0	1	2	1	6
Meppen	39	17	8	2	3	24	2	1	1	1	1	1	16
Nordhümmling **)	15	8	1	1	1	8	0	1	3	1	2	0	7
Papenburg	21	17	2	2	2	19	1	1	0	2	3	1*****	8
Rhede (Ems)	6	2	1	1	0	4	0	0	4	1	1	0	3
Salzbergen	5	3	1	0	0	6	1	0	0	0	1	0	1
Sögel	17	7	3	2	3	20	0	3	0	0	2	1	4
Spelle	14	5	2	1	0	12	1	0	0	0	3	0	5
Twist	21	5	2	0	0	5	1	0	0	0	1	0	10
Werlte	24	7	2	2	1	14	1	1	0	0	4	0	11***
Landkreis EL	355	153	54	41	21	275	19	13	10	12	47	3	127
* + 1 Tennis- u. Soccerhalle						*** einschl. einer Bogenschießanlage					***** Jugendhaus am Speichersee		
** Segelflugplatz in Surwold						**** Jugendgästehaus							

Darüber hinaus weisen durch die zunehmende Bedeutung des Tourismus im Emsland folgende Einrichtungen ein hohes Besucheraufkommen aus:

- > Meyer-Werft in Papenburg
- > Ferienzentrum Schloss Dankern in Haren
- > Speichersee in Geeste
- > Emsflower in Emsbüren

1.2.5 Vorhandene Verkehrsanlagen

Einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur kommt im Emsland nicht zuletzt wegen seines ausgesprochen ländlichen Charakters eine herausragende Bedeutung zu. Den Landkreis Emsland kennzeichnet dabei eine ausgewogene Verknüpfung von Straße (A 31), Wasser (Dortmund-Ems-Kanal/Ems-Seiten-Kanal/Küstenkanal) und Schiene (Emden – Ruhrgebiet) im Rahmen der „Emsachse“ als eigenständiger Wirtschafts- und Verkehrsader, die neben ihrer nationalen auch von europäischer Bedeutung („Transeuropäisches Verkehrsnetz“) ist.

Durch das Emsland verlaufen zwei Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn AG (DB AG). In Nord-Süd-Richtung durchquert die DB-Strecke 395 Norddeich - Emden - Rheine - Münster - mit den weiteren Verkehrsanbindungen für den Landkreis. Haltepunkte entlang der Strecke sind Papenburg, Aschendorf, Dörpen, Lathen, Haren, Meppen, Geeste, Lingen, Leschede und Salzbergen.

In Ost-West-Richtung verläuft die DB-Strecke 375 Amsterdam - Oldenzaal - Bad Bentheim - Rheine - Osnabrück - Hannover - Berlin mit dem Haltepunkt Salzbergen durch das Emsland.

Neben den Strecken der DB AG befinden sich im Landkreis auch drei Eisenbahnstrecken in Trägerschaft von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen:

- Meppen – Haselünne – Herzlake – (Löningen – Essen (Oldbg.));
- Lathen – Sögel – Werlte;
- (Rheine) – Spelle

Die beiden Strecken „Lathen – Werlte“ und „Meppen – Essen (Oldbg.)“ werden von der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB) im Güterverkehr betrieben. Darüber hinaus werden die Strecken saisonal auch für touristische Verkehre genutzt. Die Strecke Meppen - Essen (Oldbg.) wird dabei von der Museumseisenbahn „Eisenbahnfreunde Hasetal e.V.“ und die Strecke Lathen – Werlte von der „Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn e.V.“ befahren.

Darüber hinaus existiert eine weitere DB-Strecke im Landkreis, die von Rheine über Spelle, Freren, Fürstenau nach Quakenbrück führt. Während der überwiegende Teil stillgelegt ist, wird das Teilstück von Rheine nach

Spelle im Güterverkehr von der Regionalverkehr Münsterland GmbH als Betreiberin befahren.

Der Landkreis wird durch ein gut ausgebautes Netz von Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen erschlossen.

Die Bundesautobahn 30 (Niederlande – Osnabrück – Bad Oeynhausen) durchquert den Landkreis nördlich von Salzbergen in West-Ost-Richtung. Die BAB 31 (Emden -Ruhrgebiet) verläuft westlich der Ems in Nord-Süd-Richtung parallel zur DB-Strecke 395. Die komplette Fertigstellung der BAB 31 erfolgte im Jahr 2004.

Durch den Landkreis Emsland verlaufen mit der Ems/dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) und dem Küstenkanal zwei wichtige Bundeswasserstraßen der Wasserstraßenklasse IV. Über die Ems/den DEK wird im Norden der für das Emsland wichtige Seehafen Emden angebunden, im Süden stellt der DEK eine wichtige Verbindung zum westeuropäischen Wasserstraßennetz und über den Mittellandkanal nach Osteuropa her. Mit dem Küstenkanal gibt es eine Anbindung zu den wichtigen norddeutschen Hafenstandorten Oldenburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven.

1.2.5.1 Straßenverkehr

Bundesautobahnen:

Folgende Bundesautobahnen verlaufen durch das Emsland:

- A 30 Bad Oeynhausen – Niederlande
auf einer Länge von 13,3 km
- A 31 Bottrop – Emden
auf einer Länge von 78,59 km

Gesamtlänge: 91,89 km

Durch die A 31 werden die strukturschwachen Räume Emsland und Ostfriesland sowie die Seehäfen Emden, Leer und Papenburg an das transeuropäische Straßennetz angeschlossen und dadurch an alle wichtigen Wirtschaftsregionen in Deutschland und Europa angebunden.

Gerade mit Blick auf den Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung ist die A 31 für den deutsch-niederländischen Grenzraum von erheblicher verkehrlicher Bedeutung.

Gemeinsam mit der A 30 stellt die durchgehend ausgebauten A 31 als Teil der Emsachse eine wichtige überregionale Verbindung zu bedeutsamen innerdeutschen und europäischen Metropolen her: im Norden über die A 28 und in der Mitte über die E 233 in Richtung Bremen – Hamburg – Skandinavien, im Süden über die A 30 auf der Achse Randstadt – Hannover – Berlin – Osteuropa sowie im Süden über das Rhein-Ruhr-Gebiet weiter nach Südeuropa.

Bundesstraßen:

Folgende Bundesstraßen verlaufen durch das Emsland:

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

Gesamtlänge: 248,3 km

Die wichtigste Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr in Süd-Nord-Richtung vom Ruhrgebiet bis zur Nordsee bildet die A 31. Hierdurch wird das Emsland an die A 30 und damit an die West-Ost-Achse sowie an die A 28 weiter in Richtung Bremen - Hamburg - Skandinavien angebunden. Die B 70 bleibt auch nach Fertigstellung der westlich der Ems verlaufenden A 31 von großer Bedeutung, um östlich der Ems eine leistungsfähige Verbindung der emsländischen Wirtschaftsräume mit ihren Grund- und Mittelpunkten an die Wirtschaftsräume Ostfriesland/Oldenburg und Münster/Osnabrück dauerhaft sicherzustellen.

Die B 213 stellt die Verbindung Nordhorn - Lingen - Cloppenburg - Bremen dar.

Sie ist als Teilstück für den grenzüberschreitenden Verkehr der Route Amsterdam - Enschede - Lingen - Bremen - Hamburg - Skandinavien von großer Bedeutung. Ab Haselünne ist sie als E 233 darüber hinaus Teil der

wichtigen Verbindung Amsterdam - Hoogeveen - Emmen - Meppen - Haselünne - Bremen - Hamburg - Skandinavien.

Die B 214 stellt auf der Linie Lingen über Celle nach Braunschweig eine Ost-West-Verbindung dar. Sie übernimmt eine Zubringerfunktion zur A 1 (Richtung Bremen, Hamburg, Skandinavien), zur A 7 (Hamburg/Hannover) sowie über die A 30 zur A 2 (Hannover, Magdeburg/Berlin - Osteuropa).

Für das nördliche Emsland ist die B 401 der wichtigste Autobahnzubringer zur A 31 und stellt eine direkte Verbindung zum Oberzentrum Oldenburg und eine wichtige Ost-West-Verbindung in die Niederlande her.

Gemeinsam mit der N 37 (NL) hat die B 402 als E 233 eine wichtige grenzüberschreitende Funktion. Sie ist Teilstück der Verbindung Amsterdam - Zwolle – Meppel – Hoogeveen – Emmen – A 31 – Meppen – Cloppenburg – A 1. Zusammen mit der N 37 stellt sie eine durchgängige Verbindung der A 28 (NL) zur A 31 und gemeinsam mit der B 213 die Verbindung zur A 1 in Richtung Bremen - Hamburg - Skandinavien her und ist somit als transeuropäische Verkehrsachse von großer Bedeutung. Der 4-spurige Ausbau des Abschnitts von der A 28 (NL) bis zur A 31 ist abgeschlossen.

Für den anschließenden Abschnitt von Meppen (A 31) bis nach Cloppenburg (A 1) laufen derzeit die Planungen für einen 4-spurigen Ausbau. Der Landkreis Emsland engagiert sich – in enger Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg, dem Städtering Zwolle-Emsland, den IHK's in Oldenburg und Osnabrück sowie weiteren niederländischen Partnern – um einen vorzeitigen Ausbau dieser wichtigen Verkehrsverbindung.

Die B 402 stellt für den Landkreis Emsland zusammen mit den Bundesstraßen B 218 und B 68 (beide Landkreis Osnabrück) eine wichtige Verbindung zum Oberzentrum Osnabrück dar.

Die B 408 bildet zusammen mit der niederländischen N 31 eine wichtige grenzüberschreitende Verbindung. Sie ist Teilstück der Route Veendam - Stadskanal - Ter Apel - A 31 - Haren - B 70 - Osnabrück (A 1/ A 30/ A 33).

Landesstraßen/Kreisstraßen/Gemeindestraßen:

Das Planungsgebiet verfügt über ein gut ausgebautes Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetz mit einer Gesamtlänge von

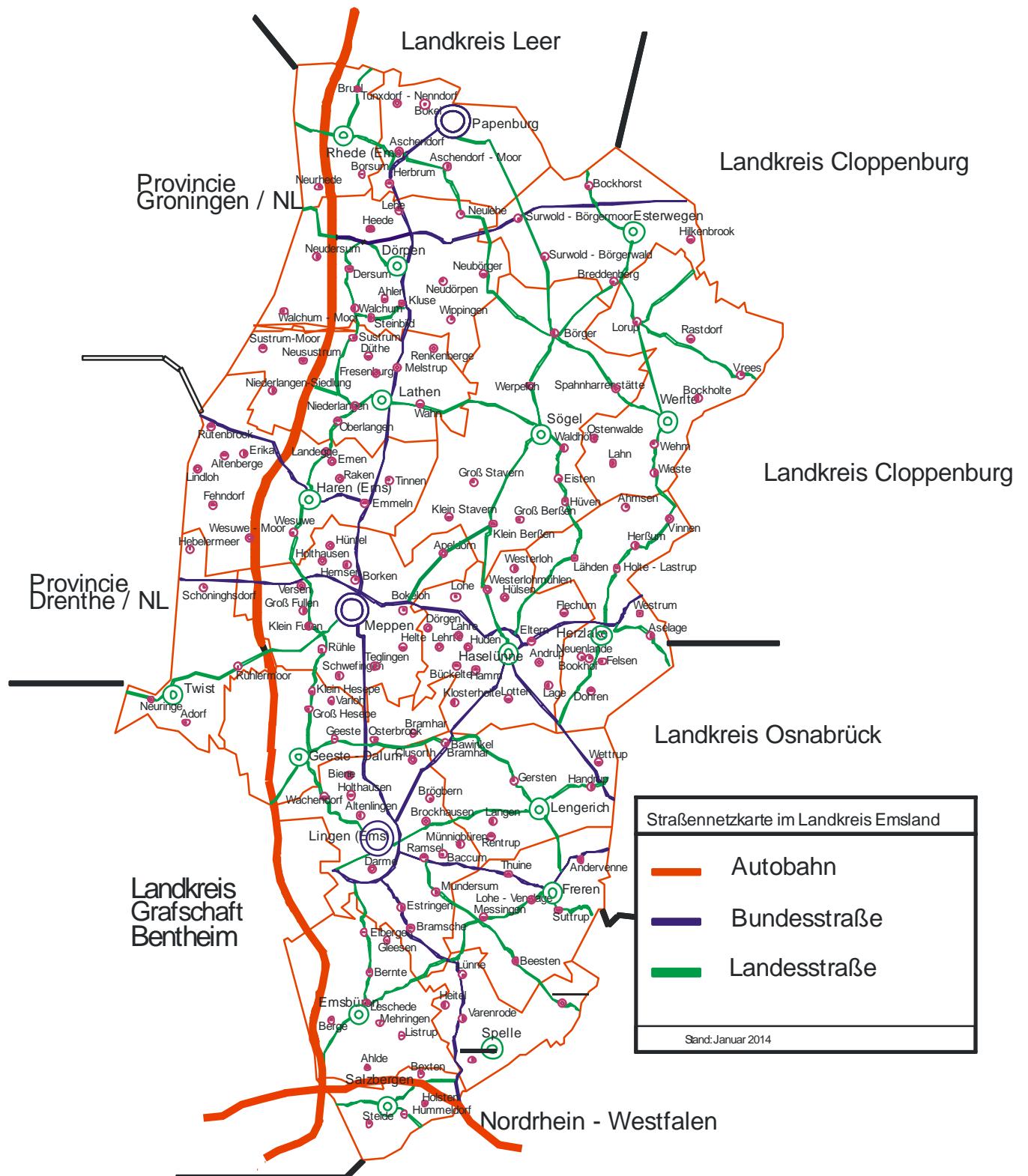
- Landesstraßen 472 km
- Kreisstraßen 854 km
- Gemeindestraßen ca. 3.500 km

Gesamtlänge: ca. 4.826 km

Über dieses Straßennetz wird eine leistungsfähige Feinverteilung von Personen und Gütern im Landkreis sichergestellt. Insbesondere für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist das feingliedrige Netz von Bedeutung.

Ergänzend kommt ein gut ausgebautes Radwegenetz entlang der klassifizierten Straßen mit einer Gesamtlänge von 1.280 km hinzu, wovon allein rd. 740 km entlang von Kreisstraßen verlaufen.

Karte 1.6 Straßennetzkarte im Landkreis Emsland



1.2.5.2 Schienenverkehr

Der Umfang des Schienennetzes im Emsland kann als gut bezeichnet werden. Von den beiden durch das Emsland verlaufenden Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn AG, der 395 (Emden – Hamm) und der 375 (Oldenzaal – Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück - Löhne), hat die DB-Strecke 395 insgesamt eine herausragende Bedeutung für das Emsland sowie in besonderer Weise für die Seehäfen Emden und Papenburg. Der deutsch-niederländische Grenzraum wird durch diese Fernverkehrsstrecke mit den Wirtschaftsräumen im Südwesten der Bundesrepublik verbunden.

Sie stellt somit eine wichtige Verkehrsader für den Güterverkehr sowie den schienengebundenen Personenverkehr sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr dar. Insgesamt ist der Landkreis Emsland mit den Bahnhöfen Papenburg, Meppen und Lingen ausreichend an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Ergänzend kommen weitere Bahnhöfe in Aschendorf, Dörpen, Lathen, Haren, Geeste, Leschede und Salzbergen hinzu, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen.

Die Nachfrage im Personenverkehr entlang der Strecke 395 ist nach Einführung des InterRegio im Zweistundentakt um ca. 20 % gestiegen. Aufgrund von bahninternen Umstrukturierungsprozessen verkehren die InterRegio-Züge seit Dezember 2002 als InterCities.

Von der DB-Strecke 395 zweigen im Emsland mit den Streckenabschnitten von Lathen nach Werlte und von Meppen nach Essen/Oldb. zwei weitere Eisenbahnstrecken ab. Bei diesen handelt es sich um nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken der Emsländischen Eisenbahn GmbH, die für den Güterverkehr und eingeschränkt für den touristischen Personenverkehr (Sonderfahrten) genutzt werden.

Von großer Bedeutung für die Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz ist für das Emsland ferner die West-Ost-Achse über die DB-Strecke 375 (der einzige Bahnhof im Emsland ist Salzbergen) mit dem Knotenpunkt Rheine.

Reisende haben in Rheine gute Umsteigemöglichkeiten mit Anschlüssen an die Züge der West-Ost-Verbindung Amsterdam - Osnabrück - Hannover - Berlin und somit über den Knotenpunkt Hannover Umsteigemöglichkeiten in das ICE-Netz Richtung Würzburg/München.

In Leer bestehen für die Reisenden Anschlussverbindungen in Richtung Oldenburg/Bremen und somit Anschluss an die Fernverbindung Richtung Hamburg und Skandinavien.

Fahrgäste aus dem Emsland haben im Knotenpunkt Münster Umsteigemöglichkeiten in das InterCity-Netz Richtung Süden.

Im Landkreis Emsland verläuft in Nord-Süd-Richtung eine weitere Eisenbahnstrecke von Rheine nach Spelle. Diese Strecke wurde von der DB Netz AG im Jahre 2001 an die Regionalverkehr Münsterland GmbH verpachtet. Diese Strecke verlief früher weiter über Freren und Fürstenau nach Quakenbrück. Der Abschnitt nördlich von Spelle ist stillgelegt worden.

Die nachfolgende Tabelle 1.11 gibt einen Überblick über die im Nahverkehrsraum vorhandenen Schienenstrecken und deren Kenndaten.

Tabelle 1.11

Strecke	Betreiber	Gleisbetrieb	Verkehrsart	Elektrifiziert	Streckenlänge	Bahnhöfe	Anzahl Ladestellen
		eingleisig	zweigleisig	Pers.-verkehr	Gütenverkehr	Ja	Nein
Norddeich-Münster (395)	Deutsche Bahn AG (Im Landkreis Emsland zwischen Dörpen und Lehe eingleisig)		X	X	X	X	90 KM 10 0
Bad Bentheim-Löhne/Westfalen (375)	Deutsche Bahn AG		X	X	X	X	13 KM 1 0
Rheine-Spelle	Regionalverkehr Münsterland GmbH			X	X	20 KM 1	0
Lathen-Sögel-Werlte	Emsländische Eisenbahn GmbH			X	X	26 KM 5	1
Meppen - Essen / Oldb.	Emsländische Eisenbahn GmbH			X	X	52 KM 6	5

1.2.5.3 Wasserstraßen/Häfen

Die Binnenschifffahrt ist als umweltschonender und leistungsfähiger Verkehrsträger für den Güterverkehr in der Region von herausragender Bedeutung. Sie stellt einen unentbehrlichen Bestandteil der Emsachse und des Gesamtverkehrssystems mit einer erheblichen standortpolitischen Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung dar.

Im Landkreis Emsland bildet die Ems zusammen mit dem Dortmund-Ems-Kanal die Nord-Süd-Achse der Binnenschifffahrt, zwischen Emden und Papenburg ist die Ems als Seewasserstraße eingestuft. In Ost-West-Richtung verläuft der Küstenkanal von Dörpen über Oldenburg in Richtung Bremen/Bremerhaven. Beide sind für das Europaschiff bis 1.350 to ausgelegt.

Die größte Bedeutung für die emsländische Binnenschifffahrt hat der Wasserweg Ems/Dortmund-Ems-Kanal. Dieser Wasserweg stellt die direkte Verbindung der Dollartregion und des Seehafens Emden mit dem Hafen Duisburg als größtem europäischen Binnenhafen, dem Mittellandkanal (Verbindung über Berlin nach Osteuropa) und dem Küstenkanal (Anbindung der Seehäfen Wilhelmshaven und Bremerhaven), sicher.

Bis Ende 2014 wird es eine umfangreiche Renovierung von 6 Schleusen zwischen Varloh und Herbrum geben. Außerdem bemüht sich der Landkreis Emsland um eine Anhebung der Brückenbauwerke. Ziel dieser Maßnahmen ist, in Zukunft zumindest einschiffig Großmotorschiffe auf der Nordstrecke der Ems/dem Dortmund-Ems-Kanal fahren lassen zu können. Um beste Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Güterverkehr auf dem Wasserwege zu erhalten, ist zusätzlich im Regionalen Raumordnungsprogramm 2010 des Landkreises Emsland festgehalten, dass trotz des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals von dem geplanten Ausbau des Ems-Seitenkanals wegen seiner unvermindert gültigen Vorteile nicht abgewichen werden soll. So stellt der Ausbau des Ems-Seiten-Kanals für die infrastrukturelle verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung einen wichtigen und, zumindest in Teilabschnitten, ggf. notwendigen Ersatz zum Dortmund-Ems-Kanal dar. Hinzu kommt, dass durch den Ems-Seiten-Kanal auf der Strecke von Gleesen nach Papenburg 6 Schleusen eingespart werden könnten und eine Fahrtzeitverkürzung von ca. 6 Stunden erreicht werden könnte.

An den o.g. Wasserstraßen im Emsland sind in folgenden Städten, Gemeinden und Samtgemeinden Hafenanlagen vorhanden:

- Papenburg (**Seehafen**)
- Dörpen
- Fresenburg
- Lathen
- Eurohafen Emsland (Haren (Ems) / Meppen)
- Lingen(Ems)
- Spelle

Darüber hinaus existieren eine Vielzahl von Sportboot- bzw. Yachthäfen.

1.2.5.4 Luftverkehr

Der Landkreis Emsland verfügt über keinen eigenen Flughafen, ist jedoch als Gesellschafter an folgenden Luftverkehrsanlagen beteiligt:

- Flugplatz Leer – Papenburg GmbH mit dem Flugplatz Leer - Nüttermoor
- Flugplatz Nordhorn – Lingen GmbH mit dem Flugplatz Klausheide
- Flughafen Münster-Osnabrück

An der Flugplatz Leer – Papenburg GmbH ist zudem die Stadt Papenburg, an der Flugplatz Nordhorn – Lingen GmbH ist die Stadt Lingen, beteiligt. Die beiden Flugplätze sind für den Inselverkehr und als Anbindung an internationale Flughäfen von Bedeutung.

Für Fernflüge gewinnt der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) in Greven immer stärker an Bedeutung und ist vom gesamten Emsland aus am schnellsten zu erreichen. Eine bessere Anbindung ist nun auch mit der Fertigstellung der A 31 gegeben.

Der FMO bietet attraktive Verbindungen in viele europäische Urlaubsregionen und Metropolen.

1.2.5.5 Güterverkehrszentren

Die Güterverkehrszentren fungieren sowohl als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße als auch als Schnittstelle zwischen dem Güterfern- und Güternahverkehr. Die Zentren sollen durch Mehrfachnutzung effizienter mit allen Ressourcen umgehen und dadurch zu erheblichen Zeit- und Kostensparnissen beitragen.

Im Landkreis Emsland befindet sich am Standort Dörpen das Güterverkehrszentrum Emsland (GVZ Emsland), eines von insgesamt sieben Güterverkehrszentren im Land Niedersachsen. Das integrierte Güterverkehrskonzept des GVZ Emsland sieht eine sinnvolle Vernetzung von Straßen, Schienen und Wasserwegen vor (Trimodalität), so dass die Ansprüche, die an die einzelnen Verkehrsträger gestellt werden, im GVZ Dörpen gebündelt werden können.

Die in Dörpen seit 1989 bestehende Umschlaganlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) ist wesentlicher und unverzichtbarer Bestandteil der GVZ-Konzeption.

Im Jahre 1996 ging mit dem Güterverkehrszentrum in Dörpen das erste funktionierende Güterverkehrszentrum in Niedersachsen in Betrieb.

Mit der Anbindung an das Netz der DB AG über die KLV-Anlage, mit zwei Bundesstraßen (B 70, B 401), mit der A 31 und dem Anschluss an die Binnenschifffahrt verfügt der Standort Dörpen über ein verkehrstechnisches Potenzial, das den Anspruch an ein modernes und attraktives Güterverkehrszentrum uneingeschränkt erfüllt.

Ein weiterer GVZ-Standort ist in Lingen geplant.

1.3 Organisationsstrukturen im ÖPNV

1.3.1 Aufgabenträger

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sind die Landkreise und kreisfreien Städte seit dem 01.01.1996 für die Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Der Landkreis Emsland war danach aufgefordert, die Voraussetzungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Kreisgebiet zu schaffen.

Der Kreistag des Landkreises Emsland hat bereits mit Datum vom 22.05.1995 beschlossen, die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs nach einem 2-Ebenen-Modell zu strukturieren und die Emsländische Eisenbahn GmbH mit der Neuorganisation beauftragt.

Nach diesem Strukturschema erfolgen die politischen Vorgaben nach Vorbereitung durch die Emsländische Eisenbahn GmbH durch die Gremien des Landkreises Emsland.

Sie geben u.a. Zielvorgaben für die Bereiche Fahrplan, Liniennetz, Bedienungsstandards etc vor.

Die Emsländische Eisenbahn GmbH hat hiernach u.a. folgende Aufgaben übernommen:

- Organisation des Schülerverkehrs;
- Aufbau und Betrieb einer regionalen ÖPNV- Informationsstelle/Mobilitätszentrale;
- Beauftragung von Verkehrsunternehmen zur Durchführung von Verkehren;
- Vorbereitende Arbeiten zur Erstellung des Nahverkehrsplanes.

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

1.3.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Neben den lokalen Arbeiten bedarf es bei der Organisation und Planung des ÖPNV auch des regionalen Zusammenwirkens. Im Frühjahr 1997 haben in diesem Sinne die kommunalen Aufgabenträger im ÖPNV, die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven, die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) gegründet. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Jever.

Auf Landesebene erfolgt eine aktive Zusammenarbeit der VEJ mit den anderen kommunalen Aufgabenträgerverbünden.



Die Region Ems-Jade liegt im Nordwesten Niedersachsens. Sie grenzt im Süden an das Land Nordrhein-Westfalen, im Westen an die Niederlande und im Osten an die Region Oldenburg/Osnabrück. Im Norden bildet die Nordsee eine natürliche Grenze. Bei einer Fläche von 6.724 km² leben hier rund 960.000 Einwohner, was eine Bevölkerungsdichte von ca. 143 Einwohnern pro km² entspricht. Die Region ist ländlich strukturiert, weist aber auch größere industrielle Betriebe mit entsprechenden Handelsbeziehungen auf. Von hoher Relevanz ist sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Bereich der Dienstleistungssektor. Darüber hinaus wird die Wirtschaft durch kleine und mittlere Industrie- und Handwerksbetriebe bestimmt. Von zunehmender Bedeutung ist der Erholungs- und Fremdenverkehr, wo die Region entlang der Küste und mit den vorgelagerten Inseln, aber auch im Landesinneren vielseitige Gelegenheiten für Freizeit und Erholung ausweist.

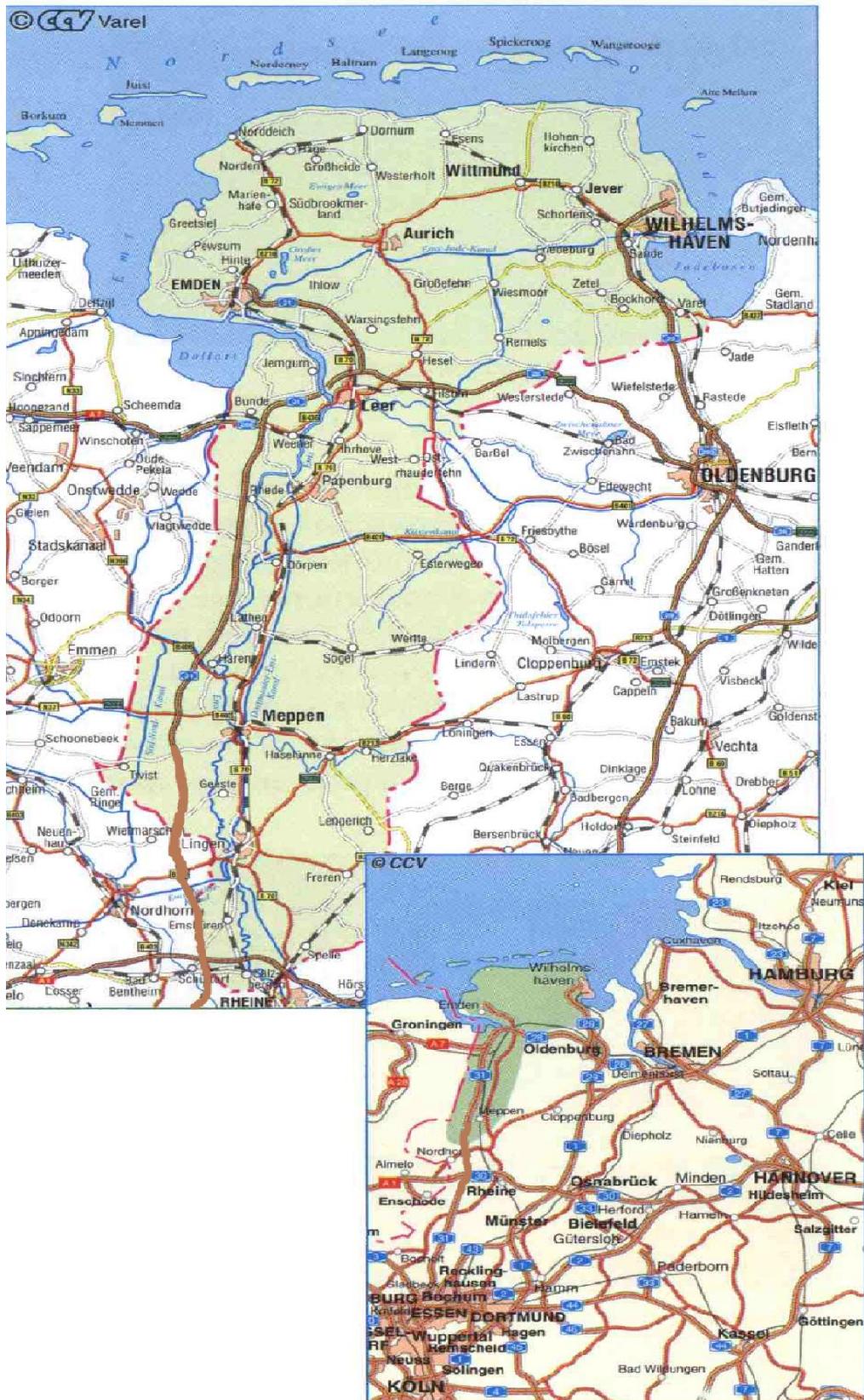
Zentrale Ziele der VEJ sind die Sicherung und der Ausbau der Leistungsfähigkeit sowie der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Verkehrsregion Ems-Jade. Dazu gehört die

Entwicklung und der Aufbau einer verbundweiten ÖPNV-Konzeption und die Abstimmung der kreisübergreifenden Verkehre und Tarife. Partner der VEJ und der kommunalen Aufgabenträger sind die verschiedenen privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen.

Die VEJ GbR ist 1997 von ihren Gesellschaftern mit dem Ziel gegründet worden, deren gemeinsame Interessen vorrangig im Schienenverkehr wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten sowie kreisübergreifende Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV auszuarbeiten. Damit wurden die Akzente auf den Schienenverkehr und auf den kreisübergreifenden busbasierten ÖPNV gelegt, was sich alleine schon aus deren jeweiliger Großräumigkeit ergab. Dagegen verblieb der Schulverkehr komplett in der Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die VEJ hat sich in den ersten Jahren auf das Thema Schienenverkehr konzentriert. Sie hat dabei durch ihre Arbeit wesentlich zum Erhalt des Fernverkehrs und zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs beigetragen.

Karte 1.7 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade



1.3.3 Organisation des ÖPNV im Nahverkehrsraum

Der Landkreis Emsland kann derzeit im ÖPNV in vier Bereiche gegliedert werden.

1.3.3.1 Emsland-Süd:

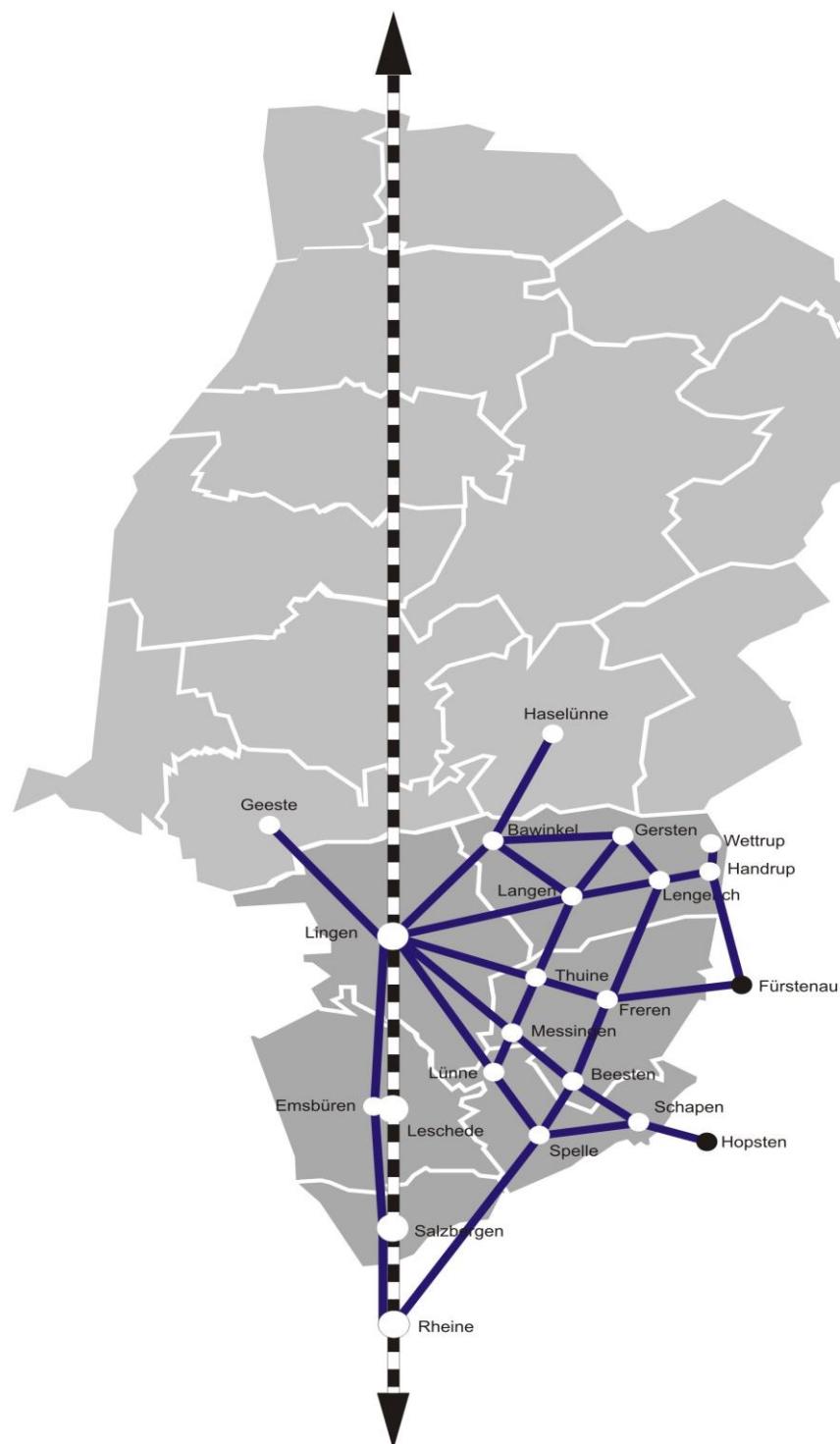
Der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Emsland ist im südlichen Kreisgebiet im Juni 1993 neu organisiert worden. Seinerzeit wurde mit den dortigen Konzessionsunternehmen eine Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd gegründet. Gesellschafter und Konzessionsinhaber dieser Verkehrsgemeinschaft sind:

Firma Reinhard Bittner, Lingen
Firma Hülsmann-Reisen, Voltlage
Kalmer GmbH, Haselünne
Stadtverkehr Lingen GmbH, Lingen
Meyering-Reisen KG, Lingen
Firma Wilhelm Terfloth, Lingen
Firma Friedrich Nieporte, Ankum
Weser-Ems-Busverkehr GmbH, Bremen
Landkreis Emsland, Meppen

Im Rahmen dieser Neuorganisation wurde eine Integration des bis dahin freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr vorgenommen.

Karte 1.8 Liniennetzkarte der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd:

VGE Verkehrsgemeinschaft
Emsland-Süd



1.3.3.2 Emsland-Mitte und -Nord:

In den Bereichen Emsland-Mitte und -Nord wird der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen der derzeit bestehenden Linienverkehre durchgeführt.

Fast alle Linienverkehrsunternehmen im Bereich Emsland-Mitte/Nord haben sich zu den Kooperationsgemeinschaften:

- Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord
- Busverkehr Emsland-Mitte/Nord

zusammengeschlossen.

Innerhalb der Tarifgemeinschaften Emsland Mitte/Nord wird ein einheitlicher Tarif angewandt und eine durchgehende Fahrkarte kann gelöst werden.

Innerhalb der Kooperationsgemeinschaft Busverkehr Emsland Mitte/Nord werden zwei verschiedene Tarife angewandt.

Ein Teil der Schülerverkehre wird zurzeit noch im freigestellten Schülerverkehr gefahren. Es findet eine ständige Überprüfung der Möglichkeiten der Integration des derzeit noch freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr statt, um hierdurch das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr für die Allgemeinheit zu verbessern.

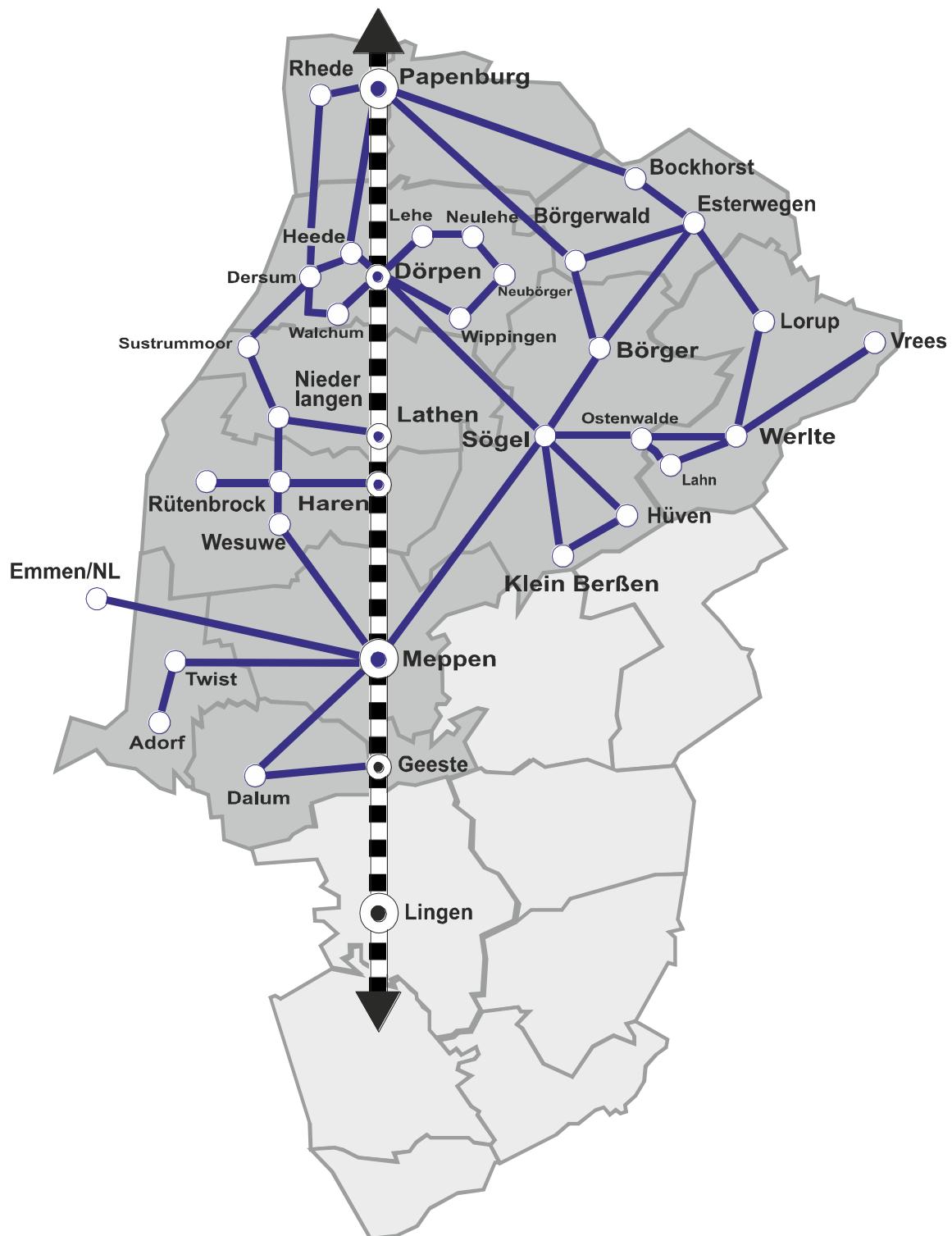
Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord

Die Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord besteht aus den Verkehrsunternehmen:

- Busverkehr Levelink
- Emsländische Eisenbahn GmbH
- Fischer Linienverkehre GmbH & Co. KG
- Frericks-Bus-Betriebs-GmbH
- Reisedienst Thünemann
- Stadt Meppen
- Weser-Ems-Bus GmbH
- Wessels-Touren GmbH & Co. KG

Karte 1.9 Liniennetzkarte der Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord

Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord

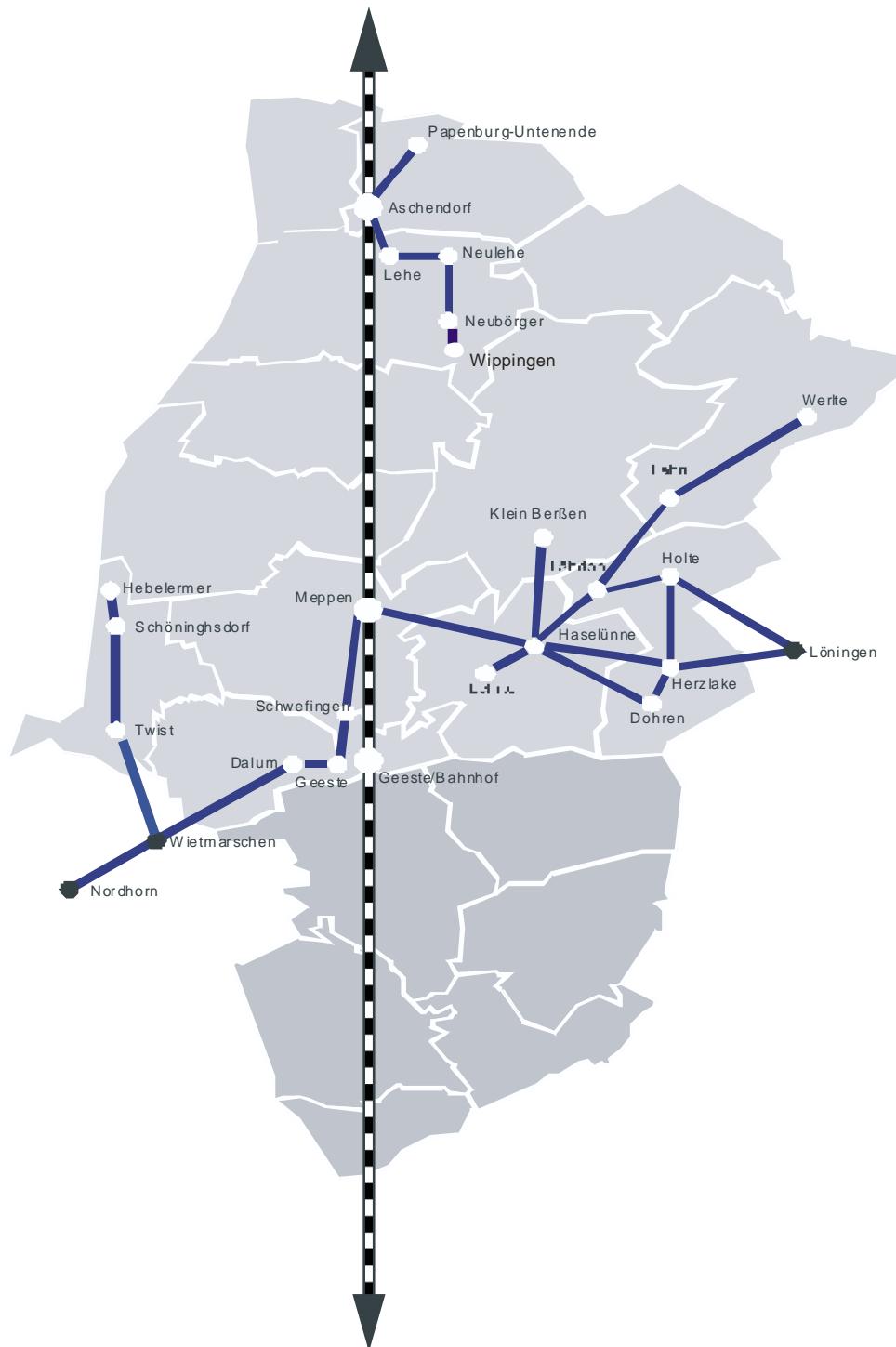


1.3.3.3 Busverkehr Emsland-Mitte/Nord

Die „Busverkehr Emsland-Mitte/Nord“ ist eine Gemeinschaft der Verkehrsunternehmen:

- Hermann Albers OHG
- Reinhard Bittner
- Bernhard Elbert Reisen GmbH & Co. KG
- Kalmer GmbH
- Richters Reisen GmbH
- Wessels Reisen

Karte 1.10 Liniennetzkarte der Kooperationsgemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord



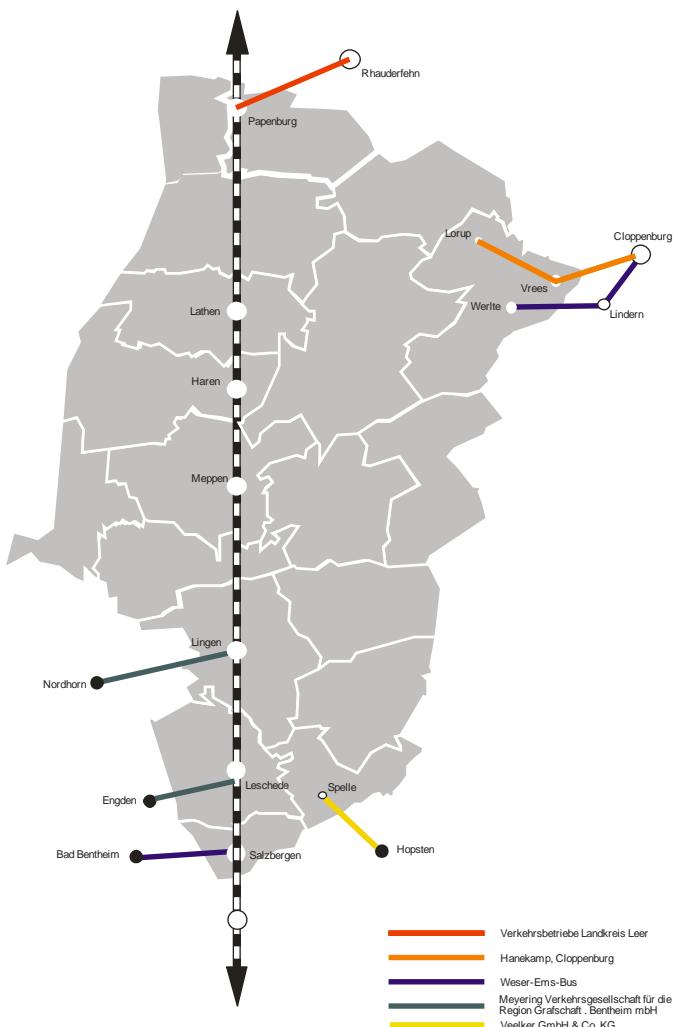
1.3.3.4 Sonstige Verkehrsunternehmen

Neben den o.g. Kooperationsgemeinschaften haben folgende Verkehrsunternehmen, die sich keiner Gemeinschaft angeschlossen haben, Linienrechte gem. § 42 PBefG im Nahverkehrsraum:

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

Die Linienverläufe dieser Unternehmen sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

Karte 1.11 Liniennetzkarte der sonstigen Busunternehmen



1.3.4. Verkehrsunternehmen

Die Durchführung des straßengebundenen Linienverkehrs nach § 42 PBefG wird durch Verkehrsunternehmen sichergestellt, die überwiegend ihren Sitz im Landkreis Emsland haben.

In einigen wenigen Fällen sind die Unternehmen Inhaber der Genehmigungen, haben aber die Betriebsführungen auf ein anderes Unternehmen im Rahmen eines Betriebsführungsvertrages übertragen. Der Betriebsführer übt hierbei die Rechte und Pflichten aus der Genehmigung kraft Gesetzes im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung aus.

Im Jahr 1993 haben sich acht Linienunternehmer zusammengeschlossen und gemeinsam mit dem Landkreis Emsland die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd gegründet.

Diese Gesellschaft des bürgerlichen Rechts betreibt gemeinsam den Linienverkehr nach § 42 PBefG im südlichen Emsland.

In den Bereichen Emsland-Mitte und -Nord hat es Zusammenschlüsse von Verkehrsunternehmen zu Kooperationsgemeinschaften gegeben.

1.4 Demographie

Der Begriff Demographie leitet sich aus den griechischen Worten „demos“ „das Volk“ und „graphein“ „schreiben“ ab. Die Demographie beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Untersuchung und Beschreibung von Zustand und zahlenmäßiger Veränderung einer Bevölkerung.

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Bundesrepublik Deutschland lässt in den nächsten Jahrzehnten dramatische Veränderungen erkennen. Dieser Megatrend ist in seiner Tragweite lange Jahre unterschätzt worden und wird erst in den letzten ca. 8 bis 10 Jahren öffentlich diskutiert.

Hierbei ist festzustellen, dass es deutliche regionale Unterschiede z. B. zwischen Ost- und Westdeutschland gibt. Auch ist die zeitliche Folge, mit der demographische Wandel in den einzelnen Regionen einsetzt, sehr unterschiedlich. Deshalb ist es notwendig, die Entwicklung der Bevölkerungszahlen regional und auch lokal im Einzelnen zu analysieren. Denn es können deutliche Unterschiede zwischen Ballungszentren, Mittelzentren und ländlichen Räumen bestehen.

Dieses hat der Landkreis Emsland bereits im Jahr 2006 erkannt und auf dem Fachkongress „Mehr Lebensqualität im Alter – Neue Chancen für die Wirtschaft“ die „Emsländische Erklärung zur Lebensqualität im Alter“ verabschiedet.

Es war erklärtes politisches Ziel, frühzeitig Antworten auf Zukunftsfragen geben zu können.

Ein wesentliches Element war eine umfassende Befragung der „50plus-Generation“, die Erkenntnisse über die Bedürfnisse und Wünsche der emsländischen Bevölkerung für die langfristige Sicherung der Lebensqualität in der Region liefern sollte.

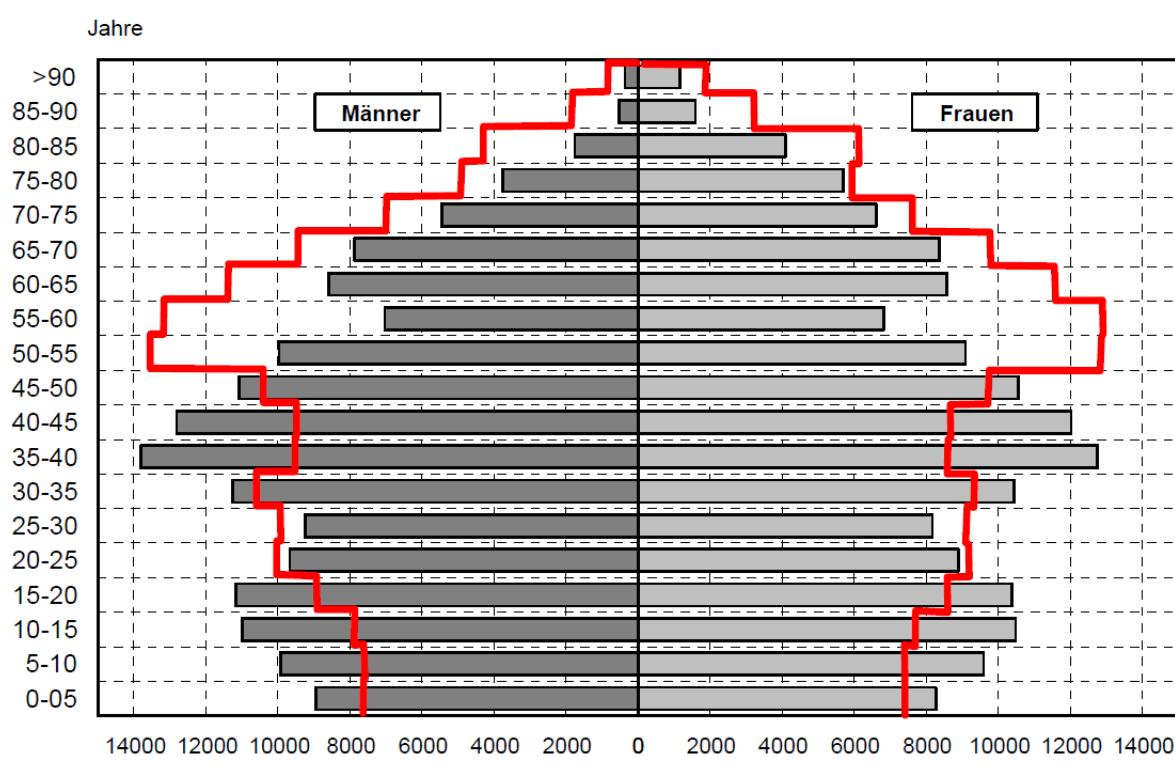
Die Befragung wurde von dem Unternehmen CONVENT Planung und Beratung GmbH gemeinsam mit Vertretern des Landkreises Emsland konzipiert und durchgeführt.

Die Ergebnisdokumentation dieser Untersuchung kann wertvolle Hinweise liefern für die Wünsche der Bevölkerung in den Bereichen Wohnen, Versorgung und Freizeit, aber auch im Bereich der Mobilität.

So lassen sich aus der Befragung der 50plus-Generation folgende zentrale demographische Trends ableiten:

- 1. Die emsländische Bevölkerung wird im Durchschnitt immer älter.** [...] Das Emsland wird hier von einer überdurchschnittlichen Bevölkerungsalterung betroffen sein im Vergleich zu Niedersachsen und Deutschland insgesamt.
- 2. Die Bevölkerungszahlen werden mittel- und langfristig sinken.** [...]
- 3. Die Bevölkerung wird internationaler.** Dies betrifft in erster Linie die Mittelpunkte.

Abb. 1.5....Altersaufbau der Bevölkerung im Landkreis Emsland 2004 und 2021



Quelle: Landkreis Emsland auf Basis der Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik

Legende:

- graue Darstellung = Altersaufbau im Jahr 2004
 rote Darstellung = Altersaufbau im Jahr 2021

Das zukünftige Verhalten der wachsenden Gruppe älterer Menschen bestimmt – als Summe vielfältiger individueller Entscheidungen – die lokalen und regionalen Wirkungen der demographischen Trends. Hierzu zählt neben der Nutzung von Produkten und Dienstleistungen auch die

Entscheidung für oder gegen den Landkreis Emsland in Form von Zu- und Abwanderungen. [2]

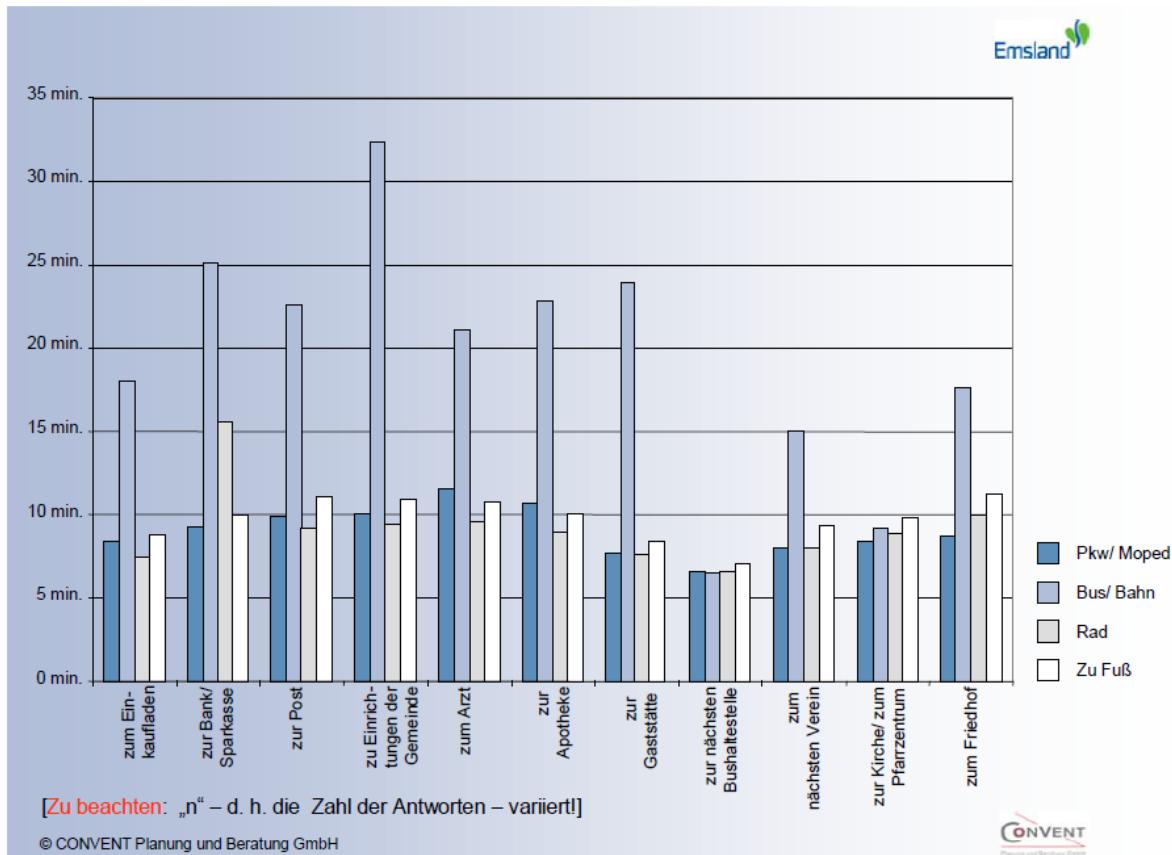
Es kann unterstellt werden, dass die Gruppe der über 50jährigen keine homogene Gruppe in ihrem Lebens- und Mobilitätsverhalten darstellt. Deshalb differenziert [2] nach Altersgruppen und Lebensstilen und konstatiert, dass die Wünsche, die die Generation 50plus hat, von „der Art zu leben“ abhängt. Es gibt neben weiteren Gruppen zum einen lebenslustige und kaufkräftige „best ager“, aber auch Hochbetagte und Pflegebedürftige.

Aufgrund der Langfristigkeit demographischer Prozesse rät [2] dazu, auch die „jüngeren“ Jahrgänge von heute im Auge zu behalten.

Denn diese werden in die Zielgruppe hineinwachsen. [2] Zudem geht der Trend zu generationsübergreifenden Strategien und Lösungen. [2]

Für die Nahverkehrsplanung ist aus der Befragung der 50plus-Generation u. a. von Interesse, wie schnell einzelne Einrichtungen der Nahversorgung zu erreichen sind. Hier kommt die Auswertung in [2] zum Ergebnis, dass die meisten Einrichtungen der Nahversorgung in 10 bis 15 Minuten zu erreichen sind. Allerdings müssen diese Zahlen vor dem Hintergrund gesehen werden, dass in manchen Orten die Nahversorgung nur unter Zuhilfenahme von Pkw oder Moped in der oben genannten Zeitspanne sichergestellt ist. In anderen Orten können die Ziele der Nahversorgung auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad in 10 bis 15 Minuten erreicht werden. Die mit Abstand längsten Reisezeiten zu den Zielen der Nahversorgung gaben die Befragten bei der Nutzung von Bus und Bahn (durchschnittlich ca. 20 Minuten) an.

Abb. 1.6 Wie schnell sind einzelne Einrichtungen der Nahversorgung zu erreichen?



Eine weitere interessante Aussage der Befragung der 50plus-Generation in [2] ist, dass die Zufriedenheit und insbesondere die Erreichbarkeit der Nahversorgung mit dem Alter abnimmt.

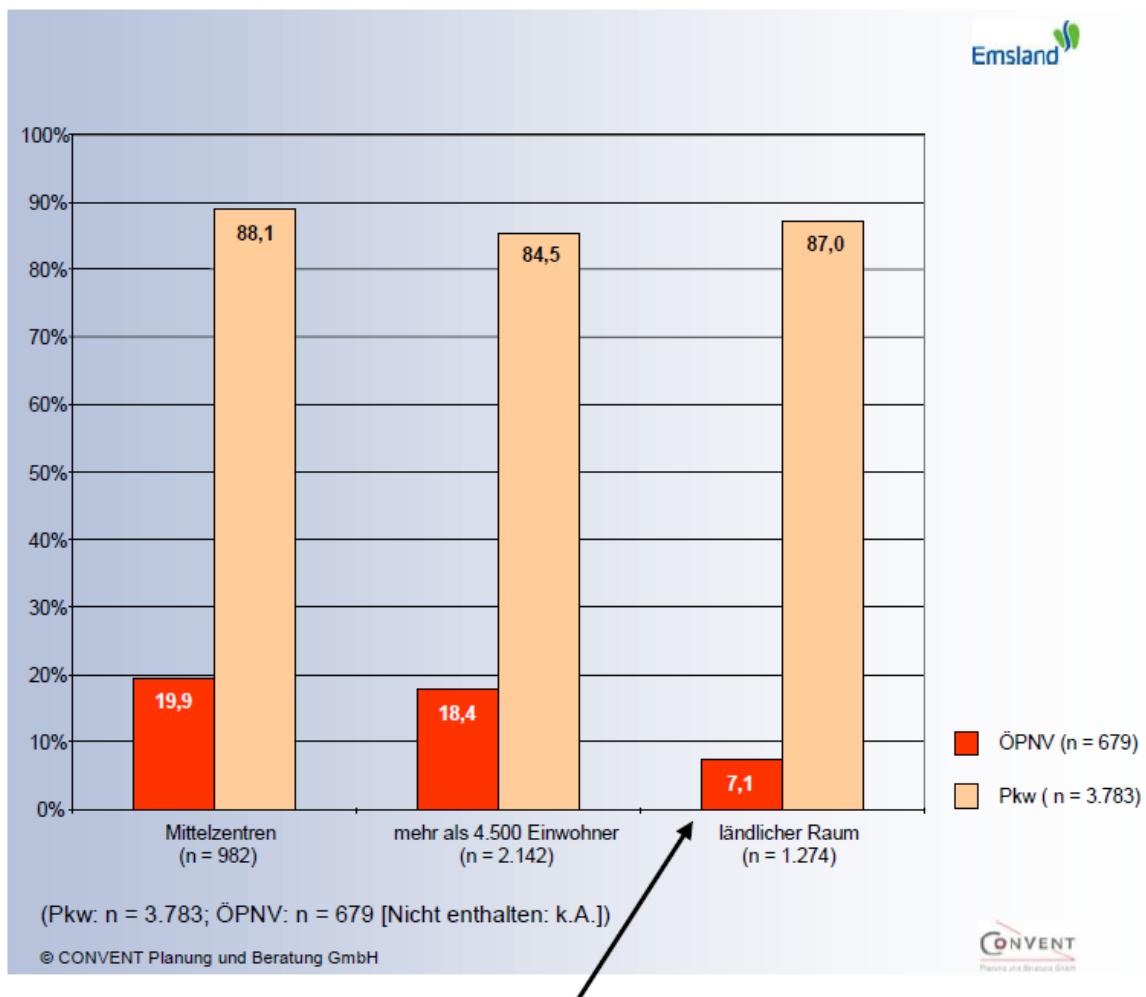
So wird die Erreichbarkeit der Nahversorgung mit zunehmendem Alter als immer schlechter eingeschätzt. Und es wird mit zunehmendem Alter von den Befragten deutlicher gefordert, dass die Angebote näher an der Wohnung sein sollten.

Eine weitere wesentliche Erkenntnis aus der Befragung ist, dass die heutige 50plus-Generation vielfältig aktiv ist. So bieten sich insbesondere nach Ende der Erwerbstätigkeit neue Spielräume für Freizeit, Sport, Bildung, Kultur und andere Aktivitäten. Zudem verändert sich das Mobilitätsverhalten. [2]

Die 50plus-Generation wurde in [2] auch danach befragt, wo sie Probleme bei der Umsetzung ihrer zukünftigen Freizeitgestaltung sehen. Hier spielte die Mobilität eine große Rolle. So wurden Mängel bei den Fahrmöglichkeiten und bei seniorengerechten Reiseangeboten relativ häufig als Hemmnis bei der Freizeitgestaltung genannt.

[2] befragte die 50plus-Generation auch nach ihrem Mobilitätsverhalten. Hier wurde deutlich, dass der Öffentliche Personennahverkehr nur relativ wenig genutzt wird. Ebenso ist zu erkennen, dass es deutliche Unterschiede zwischen den Mittelpunkten und dem ländlichen Raum gibt.

Abb. 1.7 Nutzung Pkws und ÖPNV



Anmerkung: Der Wert von nur 7 % ÖPNV-Nutzung im ländlichen Raum gibt Grund zur Annahme, dass eigentlich fast alle Bestrebungen bei der Optimierung des ÖPNV angesichts der sehr geringen Nutzung aus wirtschaftlichen Erwägungen problematisch sind. Daraus ergibt sich ein eindeutiges Argument für alternative lokale und bedarfsoorientierte Modelle auf ehrenamtlicher Basis.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Pkw-Nutzung zwischen den Raumtypen Mittelzentrum, Kommune mit mehr als 4.500 Einwohnern und Landgemeinden nur leicht variiert. In allen Teilräumen verfügen rund 85% der befragten Haushalte über einen Pkw. Die ÖPNV-Nutzung hingegen liegt in den Mittelzentren und auch in Kommunen mit mehr als 4.500 Einwohnern höher als in den Landgemeinden. Während in den beiden ersten Kategorien 19,9% (Mittelzentrum) bzw. 18,4 % (mehr als 4.500 Einw.) der Befragten angaben, den ÖPNV zu nutzen, waren dieses in den Landgemeinden nur noch 7,1%.

[2] merkt in diesem Zusammenhang an, dass der Wert von nur 7% ÖPNV-Nutzung im ländlichen Raum Grund zu der Annahme gebe, dass eigentlich fast alle Bestrebungen bei der Optimierung des ÖPNV angesichts der sehr geringen Nutzung aus wirtschaftlichen Erwägungen problematisch seien.

Zur Nutzungsintensität des Pkw ergab die Auswertung der Befragung in [2], dass der Pkw von den „Noch“-Erwerbstätigen am häufigsten 6mal pro Woche genutzt wird. [2] konstatiert für die Zukunft:

„Mit Wechsel in den „Unruhestand“ – häufig noch gesund und voller Energie – verändern sich die Aktivitäten und damit das Verkehrsverhalten: der Berufsverkehr entfällt, man kann zu anderen Zeiten einkaufen und wird i. d. R. mehr Freizeitfahrten unternehmen. Neben diesen Bevölkerungsstruktureffekten werden sog. Kohorteneffekte eine Rolle spielen: Die zukünftigen Alten dürften ihr in jungen Jahren „gelebtes Fahrvergnügen“ länger beibehalten als vorherige Generationen; zudem steigt der Pkw-Besitz, insbesondere von älteren Frauen.“

Hinzu kommen gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen mit der Folge, dass auch kürzere Wege „von Tür zu Tür“ mit dem Pkw zurückgelegt werden, um die selbstständige Lebensführung aufrecht zu erhalten. Ab einem gewissen Alter ist dann Autofahren nicht mehr möglich; dann sind Lösungen für die Mobilität im Alter sowie für mobile Versorgungsangebote gefragt.“

[2] kommt bei der Auswertung der Befragung zu dem Ergebnis, dass der ÖPNV von der 50plus-Generation im Wesentlichen nur 1x pro Woche genutzt wird. Dieser Wert erscheint bei einem Vergleich mit anderen Erfahrungswerten als zu hoch. Die Abweichung liegt wahrscheinlich darin begründet, dass nur relativ wenig Befragte hierzu überhaupt Angaben gemacht haben.

[2] vermutet für die Zukunft:

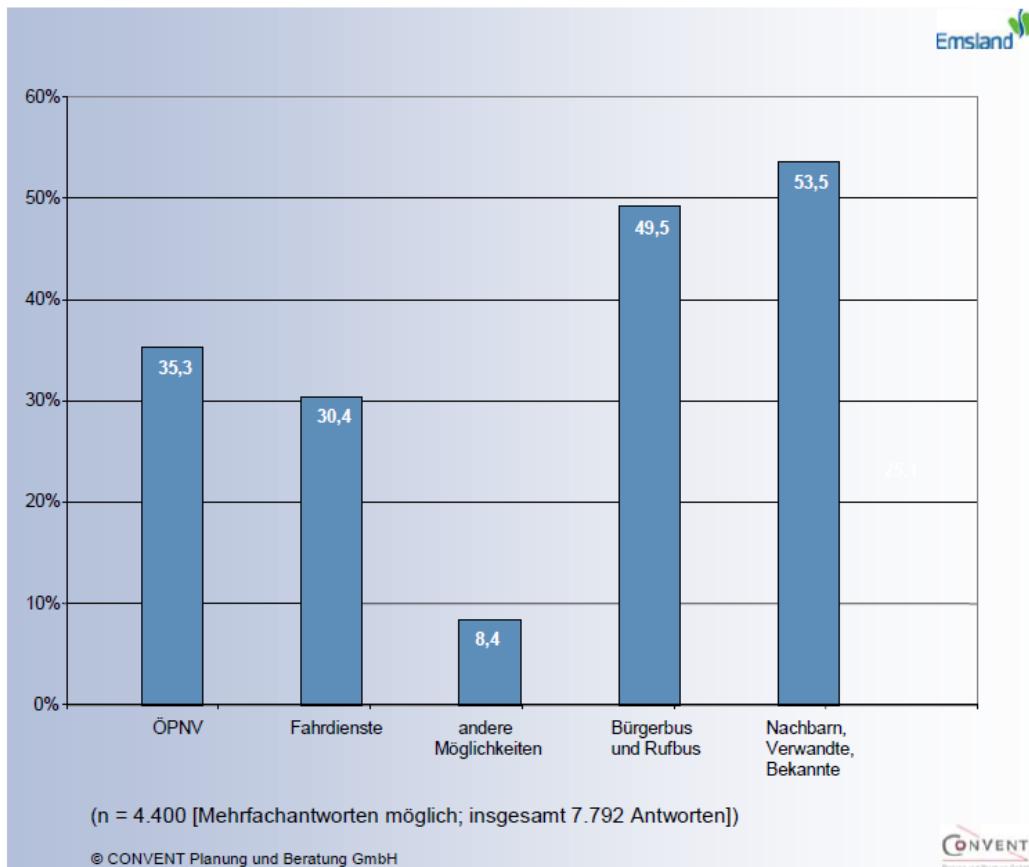
„Bus und Bahn werden die Vorteile des Pkw insbesondere für ältere Menschen selbst in Kombination mit flexibleren und ergänzenden Bedienungsformen nicht bieten können, zumal zurückgehende Schülerzahlen und zunehmende Motorisierung der Senioren im ländlich geprägten und dünn besiedelten Emsland den wirtschaftlichen Betrieb weiter erschweren werden. Ein zukünftig fehlendes eigenständiges Fahrvermögen wird somit immer weniger durch Bus und Bahn ersetzt werden können. Für den ländlichen Raum ergibt sich somit zunehmend die Notwendigkeit zur Nutzung informeller Angebote, zum Beispiel ehrenamtliche Mitfahrzentralen, „Dorfmobile“ oder ähnliches.“

In den Mittelpunkten könnte – sofern ein attraktives ÖPNV-Angebot besteht – die Verkehrsmittelwahl älterer, nicht mehr mobiler Menschen stärker zugunsten des ÖPNV ausfallen.“

Die Befragten in [2] gaben als Hauptgründe für die ÖPNV-Ablehnung an, dass zum einen kein passendes ÖPNV- Angebot vorhanden sei und sie zum anderen über einen Pkw verfügten.

Ein zu hoher Tarif oder ein mangelndes Sicherheitsgefühl hingegen führte lediglich eine Minderheit als Grund für die Nichtnutzung des ÖPNV an.

[2] ging auch der Frage nach, wie Alltagsgeschäfte zukünftig erledigt werden, wenn man nicht mehr gut zu Fuß ist und keinen Pkw mehr fahren kann. Aus den Antworten lässt sich ableiten, dass die Senioren zukünftig familiäre Netzwerke, („Nachbarn, Verwandte, Bekannte“) flexible Angebotsformen des ÖPNV („Bürgerbus und Rufbus“) sowie mobile Dienstleistungen („Fahrdienste“) nutzen möchten. Hier werden auch hohe Erwartungen an den ÖPNV gestellt.

Abb. 1.8 Zukünftiges Erreichen von Einrichtungen ohne Pkw

[2] kommt bei der Sicherung und Verbesserung der Mobilität zu folgenden Schlussfolgerungen:

„Die Mobilität ist ein wichtiges Zukunftsthema. Zunehmende Mobilitätsprobleme und ein unzureichendes ÖPNV-Angebot haben Auswirkungen auf die Attraktivität der Dörfer. Es kommen weniger Neubürger; zudem ziehen die BewohnerInnen tendenziell weg, wenn zentrale Einrichtungen nicht mehr aufgesucht werden können.“

Erwartungsgemäß wird die Mobilität vor allem durch den Pkw sichergestellt; der ÖPNV spielt außerhalb der Mittelzentren praktisch keine Rolle. Problematisch sind gleichwohl die Zukunftsvorstellungen: ein Drittel der Befragten möchte ein zukünftig fehlendes eigenständiges Fahrvermögen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (Busse und Bahn) ersetzen; knapp die Hälfte der Befragten möchte Bürgerbus und Rufbus oder Alternativen nutzen. Ob der ÖPNV dann noch über eine ausreichende – bereits heute als ungenügend bewertete –

Angebotsqualität verfügt bzw. diese aufgrund der zunehmenden Zahl älterer Menschen durch innovative Mobilitätsangebote verbessert, ist eine wichtige Frage der zukünftigen Lebensqualität in der Region.

Die Frage lautet somit: wie und womit bewegen wir uns zukünftig im ländlichen Raum, zumal der Schülerverkehr als tragende Säule abnimmt? [...] Hier haben sich insbesondere die Rahmenbedingungen in Gestalt des Personenbeförderungsgesetzes als hinderlich erwiesen, etwa für einen Anrufbus eine Konzession von der Landesnahverkehrsgesellschaft zu erhalten.

Somit sind realistische Optionen für flexible und bedarfsorientierte Angebotsformen weiter zu prüfen (beispielsweise Anrufsammeltaxi).

Denkbar und angesichts der genannten Rahmenbedingungen möglicherweise in vielen kleinen Orten die einzige realistische Alternative sind informelle Lösungen, zum Beispiel in Form einer durch die BürgerInnen selbst organisierte Mitfahrzentrale - unter Einbeziehung ehrenamtlicher Kräfte.“

1.5 Klimaschutz

Der Klimaschutz ist ein elementares Ziel jeder zukunftsweisenden Planung, da nur durch ein gesundes Klima menschliches Leben überhaupt erst möglich wird.

Den größten Einfluss auf unser Klima hat der Ausstoß von Gasen, die unser Klima negativ beeinflussen. Die wesentlichen Gase, die vom Menschen in die Atmosphäre abgegeben werden, sind Kohlendioxid (CO_2), Methan, Distickstoffoxid, halogenierte Fluorkohlenwasserstoffe, perfluorierte Kohlenwasserstoffe und Schwefelhexafluorid. An den gesamten Gasemissionen hat der CO_2 Ausstoß einen erheblichen Anteil.

Neben dem natürlichen unvermeidbaren CO_2 -Ausstoß durch Menschen, Tiere und Pflanzen treten in entwickelten Volkswirtschaften erhebliche Mengen an CO_2 vor allem in den Bereichen Industrie und Verkehr auf. Weltweit lag 2007 der CO_2 -Ausstoß bei durchschnittlich 4,4 t pro Einwohner, in der Bundesrepublik lag der CO_2 -Ausstoß im Jahr 2007 bereits bei durchschnittlich 9,7t pro Einwohner.

Deshalb ist es eine große Herausforderung, den CO_2 -Ausstoß in größerem Umfang zu reduzieren. Hierzu gibt es sowohl auf europäischer als auch auf Bundes- und Landesebene konkrete Klimaschutzziele und CO_2 -Verminderungsstrategien:

Europa

Die EU ist bestrebt, den Energieverbrauch und die Treibhausgas-Emissionen erheblich zu senken. So soll z. B. der Energieverbrauch um 20% gesenkt werden, während der Anteil erneuerbarer Energien auf 20% des Gesamtenergieverbrauchs erhöht werden soll.

Bund

Die Bundesregierung hat den Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen. Das letzte Kernkraftwerk soll 2022 vom Netz genommen werden.

Bis 2020 soll der Bruttostromverbrauch zu 35% aus Erneuerbaren Energien gedeckt werden, bis 2050 soll er zu 80% aus Erneuerbaren Energien gedeckt werden.

Land Niedersachsen

Die Niedersächsische Landesregierung hat das Niedersächsische Energiekonzept entworfen und anschließend gemeinsam mit den in der Regierungskommission Klimaschutz vertretenen gesellschaftlichen Gruppen im Rahmen sogenannter „Energiegespräche“ erörtert. Die Landesregierung hat das Energiekonzept dann am 31.01.2012 beschlossen.

Hierin ist unter anderem festgehalten, dass in Niedersachsen 25% des Endenergieverbrauches bis zum Jahr 2020 aus Erneuerbaren Energien gedeckt werden soll. Aufgrund der klimatischen und geografischen Gegebenheiten soll in Niedersachsen vor allem der Ausbau der Windenergie massiv vorangetrieben werden.

Die Hauptverursacher der CO₂-Emissionen sind:

- Wirtschaft;
- Verkehr;
- private Haushalte.

Die Anteile an den Gesamt-CO₂-Emissionen betragen:

- Wirtschaft: 42%;
- Verkehr: 39%;
- Private Haushalte: 19%.

Die Zahlen zeigen, dass mehr als ein Drittel des Endenergieverbrauches auf den Verkehr entfällt. Deshalb ist es erforderlich, den CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich erheblich zu senken, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Dieses kann über mehrere Stufen erreicht werden:

1. Verkehr vermeiden;
2. Verkehr verringern;
3. Verkehr verlagern;
4. Verkehr verträglich machen.

Bei der Verkehrsvermeidung ist in erster Linie die Raumordnung und Siedlungs politik gefragt. Hier kann durch eine geschickte Zuordnung z. B. der Funktionen „Wohnen“ und „Arbeiten“ oder der Funktionen „Wohnen“ und „Ausbildung“ ein erheblicher Teil des Verkehrsaufkommens vermieden werden. Auch kann durch die Schaffung von Tele-Arbeitsplätzen das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert werden, sodass hierdurch schrittweise eine Annäherung an die Klimaschutzziele erreicht

werden kann. Weitere Komponenten einer Verkehrsvermeidungsstrategie können die Bildung von Fahrgemeinschaften und car-sharing-Modelle sein.

Bei der Verkehrsverlagerung unter Klimaschutzgesichtspunkten kommt dem sog. Umweltverbund eine bedeutende Rolle zu.

Zum Umweltverbund werden in der Literatur die 4 Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und SPNV zusammengefasst.

Während die ersten beiden Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) über den natürlichen CO₂-Ausstoß hinaus zu keinen weiteren Emissionen führen, spielen der ÖPNV und der SPNV ihre Klimafreundlichkeit über die Bündelung von Verkehrsbedürfnissen und Verkehrsströmen aus.

Hierauf wird in den weiteren Kapiteln des Nahverkehrsplanes noch näher eingegangen.

Dieses ist jedoch nur dann klimafreundlich und sinnvoll, wenn die zu bündelnden Verkehrsströme auch in nennenswertem Umfang vorhanden sind. Denn es ist z. B. klimaschädlicher, einen völlig unterbesetzten Linienbus einzusetzen als diese Fahrt wegfallen zu lassen. Hier muss also im Einzelfall sehr genau analysiert werden, um keine kontraproduktiven Ergebnisse zu erhalten.

Im letzten Schritt muss der Verkehr, der weder vermieden noch verlagert werden kann, möglichst verträglich ausgestaltet werden. Hier sind mögliche Ansätze bei den Antrieben der Fahrzeuge (Elektrobus, Erdgasbus, Hybridantrieb u. a.) zu suchen. Darüber hinaus kommen alternative Bedienungsformen für die Verbesserung der Verträglichkeit des Verkehrs infrage.

Auch kann der Öffentliche Verkehr noch weiter verträglicher gestaltet werden, indem er durch bauliche oder betriebliche Maßnahmen gegenüber den anderen Verkehrsarten bevorrechtigt wird. Dieses ist durch den Bau von Busspuren oder den Einsatz von Ampelvorrangsschaltungen für den ÖPNV möglich. Denn durch diese Maßnahmen wird vermeiden, dass die Nahverkehrsfahrzeuge unnötig lange Standzeiten haben, was sich bei der Größe der Motoren erheblich klimaschädlich auswirkt.

2. Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr

Allgemein

Der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland wird derzeit überwiegend durch verschiedene Formen des Linienverkehrs nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) abgewickelt.

Linienverkehr ist eine normierte Form öffentlicher, kollektiver Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Omnibussen und Kraftfahrzeugen. Er weist folgende sich aus den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes ergebende Merkmale auf:

- festgelegte Streckenführung zwischen bestimmten Anfangs- und Endpunkten,
- Fahrten in einer bestimmten zeitlichen Ordnung, d.h. nach Fahrplan,
- Betriebspflicht, d.h. Durchführung fahrplanmäßiger Fahrten,
- Tarifpflicht,
- Systemzu-/-abgang an Haltestellen.

Diese Verkehre unterliegen der Konzessionspflicht; die Genehmigung beträgt max. 10 Jahre. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

Ist der Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand angemessen zu berücksichtigen.

Im Nahverkehrsraum wird der öffentliche Personennahverkehr auf der Straße im Wesentlichen im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Kraftfahrzeugen durchgeführt.

Dabei werden Omnibusse unterschiedlicher Größe eingesetzt. Die Fahrzeuge verkehren nach einem Fahrplan. In der Regel werden alle Fahrten über die gesamte Linienlänge geführt und sämtliche Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen bedient.

Der Linienverkehr stellt die Basis des öffentlichen Personenverkehrs dar. Über 95% aller Fahrgäste werden in dieser Betriebsform befördert.

Für die Kunden bietet der reguläre Linienverkehr Vorteile hinsichtlich einfacher Handhabung (keine Anmeldung erforderlich) und einprägsamer Information. Letzteres gilt vor allem bei einem zumindest teilweise vorhandenen Taktfahrplan.

2.1 Liniennetz

2.1.1 Aktuelle Situation

Im Nahverkehrsraum Landkreis Emsland sind eine Vielzahl von Liniengenehmigungen nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) von der Genehmigungsbehörde vergeben worden. Die nachfolgende Tabelle 2.1 gibt einen Überblick über die derzeit bestehenden Liniengenehmigungen im Landkreis Emsland (Stand: 01/2014).

Tabelle 2.1 Linienverkehre nach § 42 PBefG

Linienverkehre nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)			
Verkehrsunternehmen	Firmensitz	Liniennr:	Linienbezeichnung
Hermann Albers e. K.	Neubörger	963	Wippingen - Papenburg
Fischer Linienverkehre GmbH & Co. KG	Leer	600	Papenburg - Leer
		610	Papenburg - Werlte, bestehend aus: 970 Papenburg-Sunwold-Börger-Sögel-Spahnharrenstätte 978 Lokalbereich Sögel-Börger 980 Papenburg-Bockhorst-Esterwegen-Hilkenbrook-Lorup-Werlte 982 Esterwegen-Hilkenbrook-Lorup-Börger-Sögel 983 Lokalbereich Nordhümmling 983 Lokalbereich Werlte 611 Papenburg - Neudersum, bestehend aus: 965 Papenburg-Aschendorf-Rhede-Dersum-Neudersum 966 Lokalbereich Rhede 612 Stadtbus Papenburg; bestehend aus: Linie 1 Papenburg ErsteWiek - Lüchtenburg - Umländerw iek - Untenende Linie 2 Papenburg Bethlehem - Birkenallee - Splitting - Untenende Linie 3 Papenburg Kapitänssiedlung - Untenende Linie 4 Aschendorf - Papenburg Untenende Linie 5 Aschendorfer Moor - Papenburg Untenende Linie 6 Papenburg Bokel - Papenburg Untenende Linie 7 Tunxdorf - Nenndorf - Papenburg Untenende
Emsländische Eisenbahn GmbH	Meppen	931	Oberlangen - Vrees
		946	Sögel - Klein Berßen
		947	Sögel - Sögel
		947-1	Stavern - Klein Berßen - Groß Berßen - Hüven
Emsländische Eisenbahn/Thünemann	Meppen/Lathen	953	Lathen-Sustrum
<i>Betriebsführer: Emsländische Eisenbahn GmbH</i>	Meppen	954	Renkenberge-Hilter
		955	Lathen-Lathen

Der Nahverkehrsplan

Verkehrsunternehmen	Firmensitz	Liniennr:	Linienbezeichnung
Elbert GmbH & Co. KG	Meppen	910	Meppen/OT Hemsen-Meppen, Bahnhof
		907	Bawinkel-Meppen
Frericks-Bus-Betriebs GmbH	Dörpen	951	Heede - Sögel
		960	Dörpen - Kluse - Wippingen - Neudörpen-Neubörger-Neulehe - Lehe - Dörpen (rechtsemsisch)
		961	Dörpen - Heede - Dersum - Neundersum - Hasselbrock - Walchum - Steinbild - Ahlen - Dörpen (linksemsisch)
Hanekamp	Cloppenburg		Lorup-Cloppenburg
Kalmer GmbH	Haselünne	932	Klein-Berßen - Haselünne
		933	Meppen - Haselünne
		934	Haselünne - Lähden
		935	Haselünne - Wachtum
		936	Haselünne - Dohren
		937	Haselünne - Lotten
		939	Lehrte - Haselünne
		941	Herzlake - Westrum
		942	Herzlake - Lähden
		945	Herzlake - Löningen
Levelink GmbH & Co. KG	Meppen	911	Haren - Emmeln - Meppen
		915	Niederlangen - Haren
		919	Haren - Meppen
		920	Rütenbrock - Haren
		921	Hebelermeer-Haren
		926	Schönighsdorf-Meppen
		927	Schöninghsdorf-Meppen
		929	Twist-Meppen
		930	Werlte-Meppen
Meyering Verkehrsgesellschaft für die Grafschaft Bentheim mbH	Lingen	165	Nordhorn - Lingen
		161	Wietmarschen - Lingen
		822	Emsbüren - Engden
Richters Reisen GmbH	Nordhorn	701	Nordhorn-Meppen
Stadt Meppen <i>Betriebsführer: Levelink GmbH & Co. KG</i>	Meppen	1	Esterfeld - Stadtmitte
		2	Neustadt - Stadtmitte
		3	Esterfeld - Meppen
		4	Meppen-Süd - Stadtmitte
B. Thünemann	Lathen	952	Niederlangen-Papenburg
Verkehrsbetriebe Landkreis Leer GmbH (VLL)	Rhauderfehn	691	Papenburg-Westrauderfehn
<i>Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd: Gesellschafter:</i>		101	Haselünne-Bawinkel-Lingen
		102	Lengerich-Gersten-Bawinkel
R. Bittner GmbH&Co. KG	Lingen	111	Brögborn-Damaschke-Lingen
Hülsmann-Reisen GmbH	Voltlage	121	Wettrup-Lengerich-Lingen
Kalmer Reisen GmbH	Haselünne	122	Lengerich-Langen-Thuine
Landkreis Emsland	Meppen	131	Fürstenau-Freren-Lingen
Meyering-Reisen KG	Lingen	132	Langen-Lingen
Nieporte GmbH	Ankum	133	Hopsten-Beesten-Lingen
Stadtverkehr Lingen GmbH	Lingen	134	Baccum-Baccum
Wilhelm Terfloth Omnibusbetrieb	Lingen	141	Rheine-Spelle-Lingen
Weser-Ems Busverkehr GmbH	Bremen	143	Emsbüren-Bramsche
		151	Emsbüren-Lingen
		152	Rheine-Emsbüren
		153	Rheine-Salzbergen
		154	Emsbüren-Ahilde-Emsbüren
		160	Lingen, ZOB-Schepsdorf-Lingen, ZOB
		162	Lingen, ZOB-Reuschberge-Lingen, ZOB
		171	Gr. Hesepe-Holthausen/Biene-Lingen

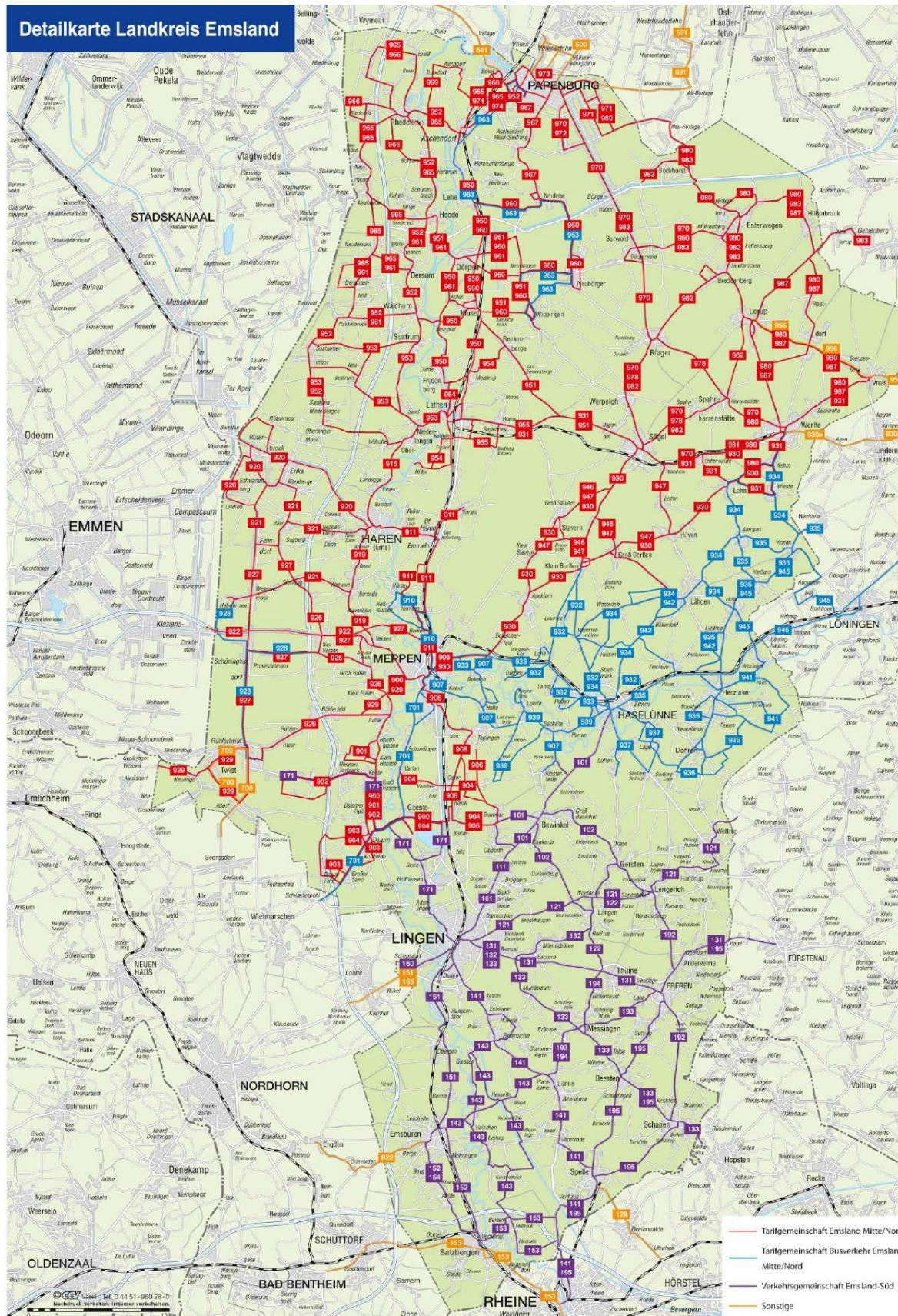
Verkehrsunternehmen	Firmensitz	Liniennr.	Linienbezeichnung
		174	Telgenkamp-Heukampstannen-Lingen, ZOB
		192	Hopsten-Freren-Lengerich
		193	Lünne-Messingen-Freren
		194	Lünne-Messingen-Thuine
		195	Rheine-Spelle-Freren-Fürstenau
		701	Lingen-Thuine-Freren-Lengerich
		LiLi 11	Brögborn - Damaschke - ZOB
		LiLi 21	Gauerbach - Stroot - ZOB
		LiLi 31	Baccum - Ramsel - ZOB
		LiLi 41	Bramsche - Darme - ZOB
		LiLi 60	ZOB - Reuschberge - Schepsdorf - Reuschberge - ZOB
		LiLi 71	Holthausen-Biene - Altenlingen - ZOB
		LiLi 74	ZOB - Telgenkamp - Heukampstannen - ZOB
Veelker GmbH & Co. KG	Ochtrup	129	Hörstel-Uthuisen - Hopsten - Dreierwalde - Spelle
Weser-Ems-Busverkehr GmbH	Bremen	2799	Rheine - Bad Bentheim
<i>Betriebsführer: Linie 950 Fa. Thünemann, Lathen</i>		950	Papenburg - Lathen
		8301	Werlte-Cloppenburg
Wessels, Twist	Twist	928	Hebelemeer-Twist
Wessels-Touren GmbH & Co. KG	Geeste	900	Osterbrock - Dalum - Meppen
		901	Osterbrock - Klein Hesepe
		902	Dalum - Groß Hesepe
		903	Dalum - Dalum
		904	Varloh - Osterbrock - Geeste - Dalum
		906	Osterbrock - Teglingen - Meppen

In der Karte 2.1 ist das gegenwärtige Liniennetz im Landkreis Emsland dargestellt. Überwiegend handelt es sich um Regionallinien, d.h. sie verbinden die Grundzentren mit dem jeweiligen Mittelzentrum. Dies wird auch in den Karten 2.2 bis 2.20 deutlich, die den jeweiligen Linienverlauf innerhalb der Kommunen zeigen.

Die Regionalbuslinien übernehmen in den bedienten Lokalbereichen teilweise auch die Aufgabe der Feinerschließung. In diesen Fällen sind die Linien im Wesentlichen auf die Bedienung der Schulen ausgerichtet.

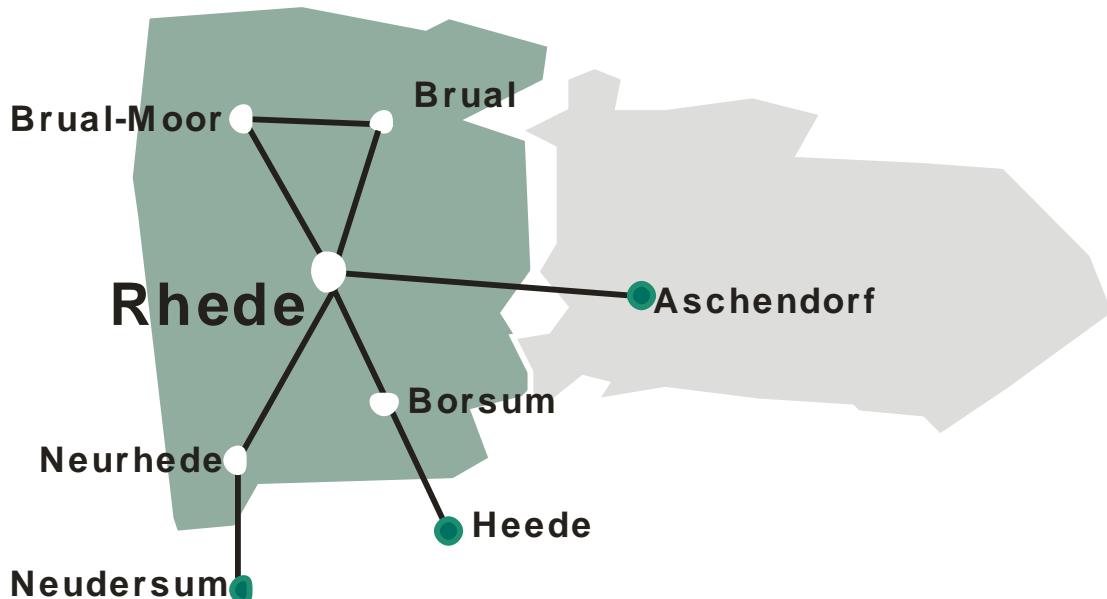
Die Mittelzentren Lingen, Meppen und Papenburg verfügen über besondere Stadtverkehrsangebote (siehe Karten 2.21 bis 2.23).

Karte 2.1 Liniennetz Landkreis Emsland

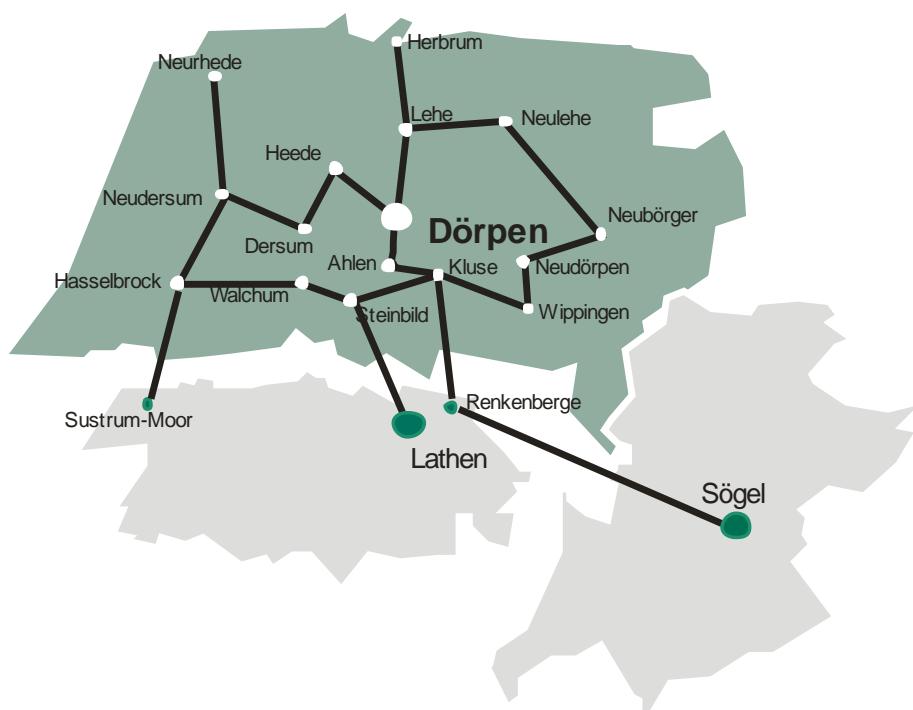


Karten 2.2 bis 2.20 Linienverkehre innerhalb der einzelnen Städte u. Gemeinden

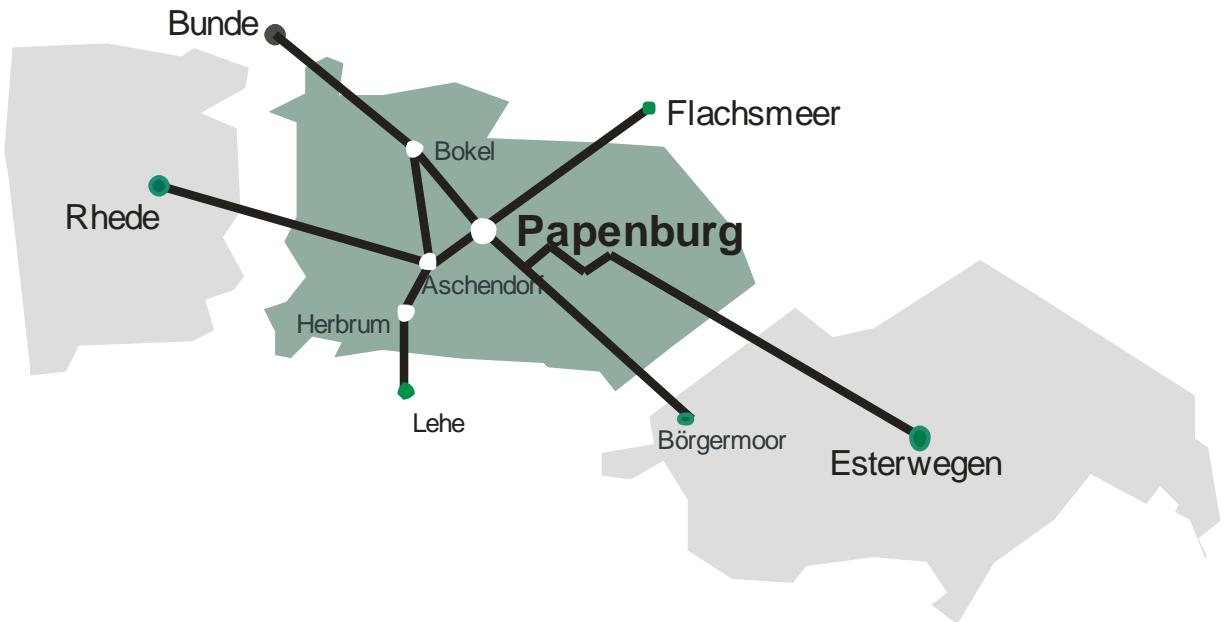
Karte 2.2 Linienverkehr in der Einheitsgemeinde Rhede/Ems



Karte 2.3 Linienverkehr in der Samtgemeinde Dörpen



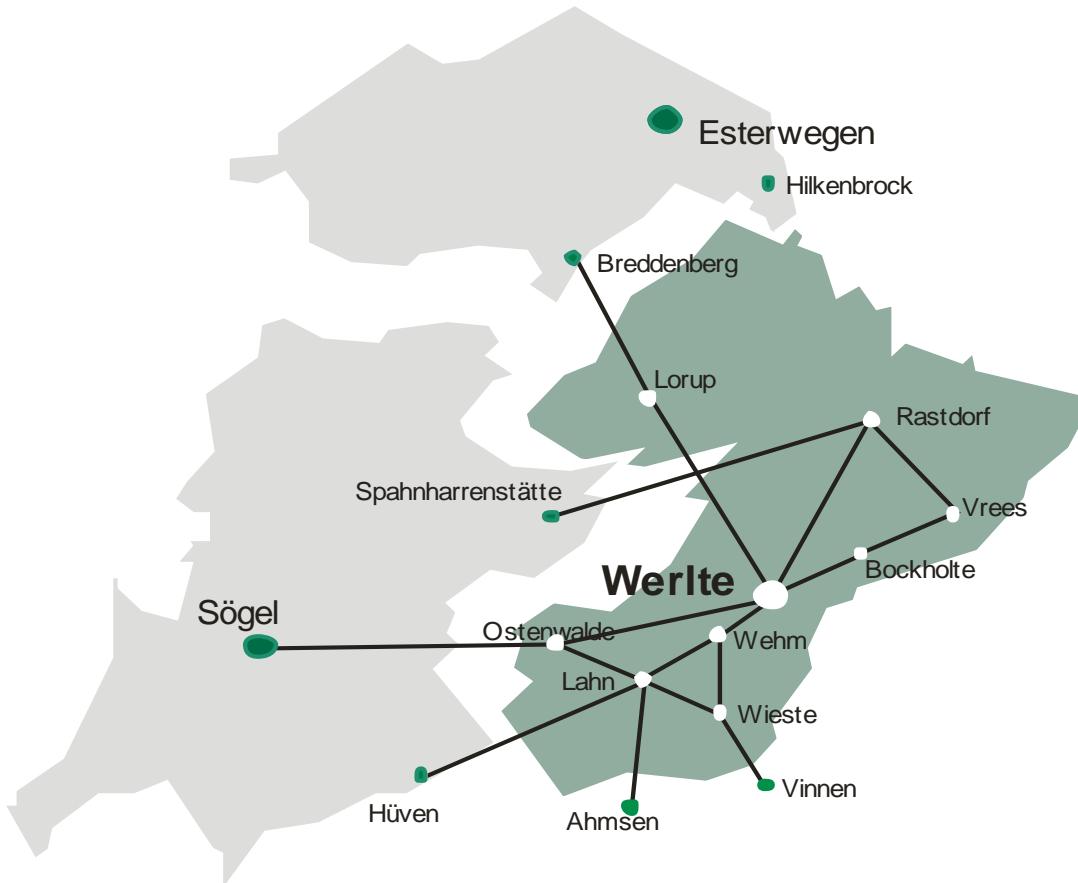
Karte 2.4 Linienverkehr in der Stadt Papenburg



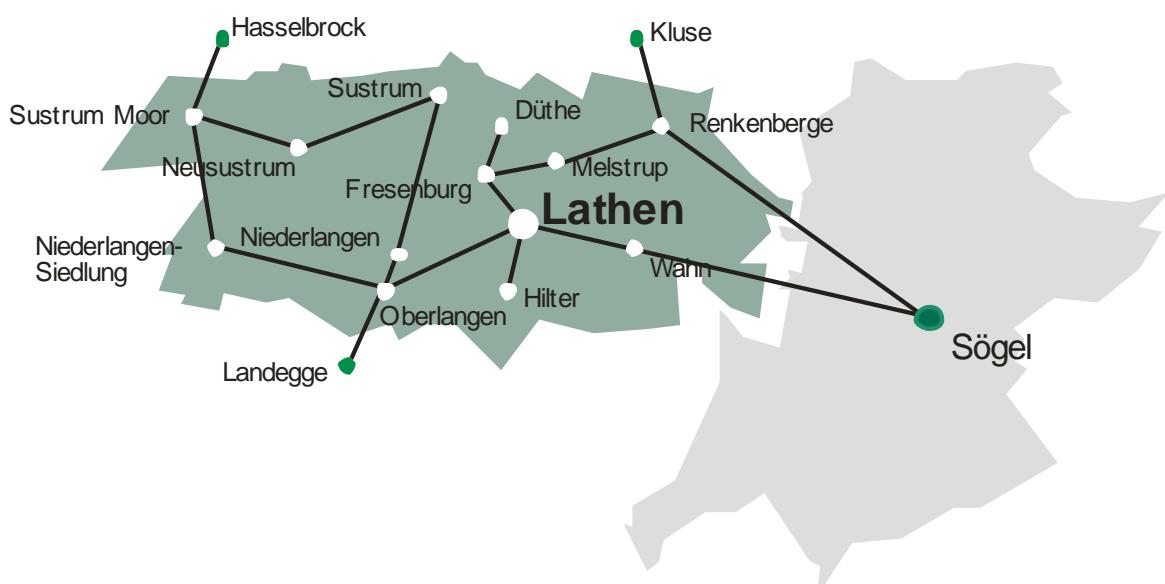
Karte 2.5 Linienverkehr in der Samtgemeinde Nordhümmling



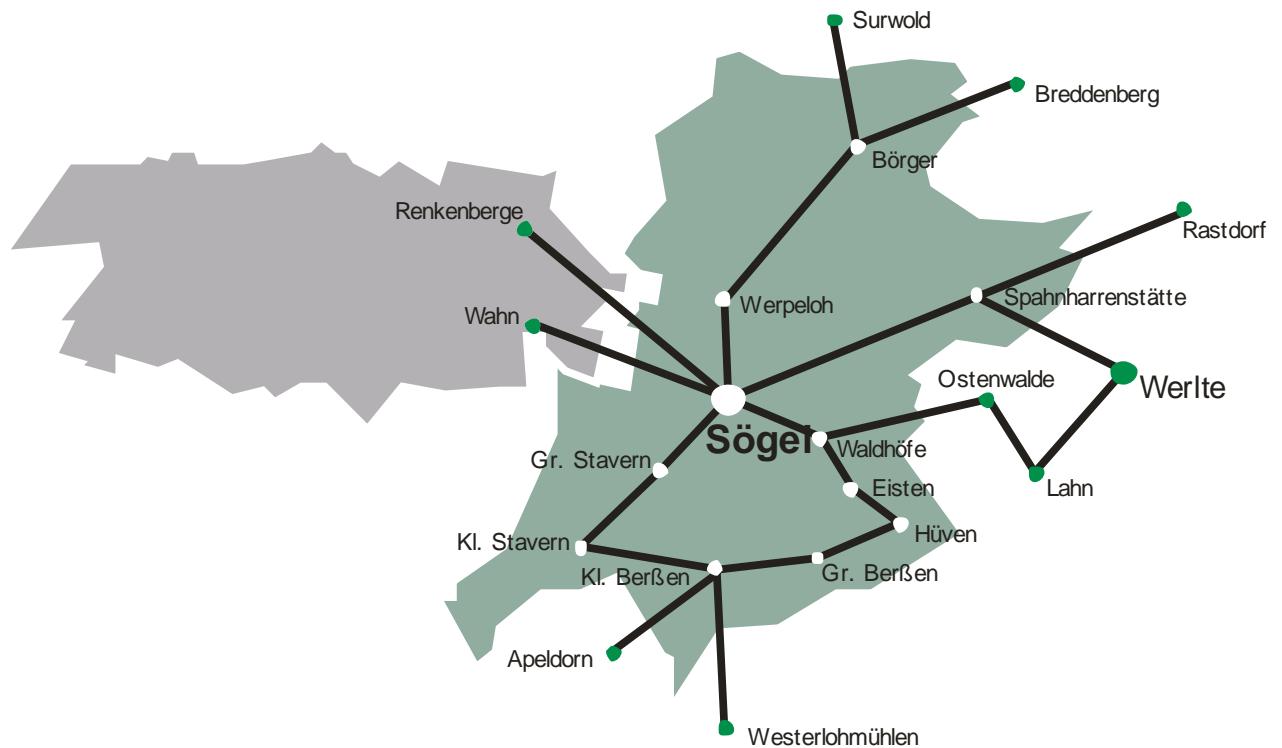
Karte 2.6 Linienverkehr in der Samtgemeinde Werlte



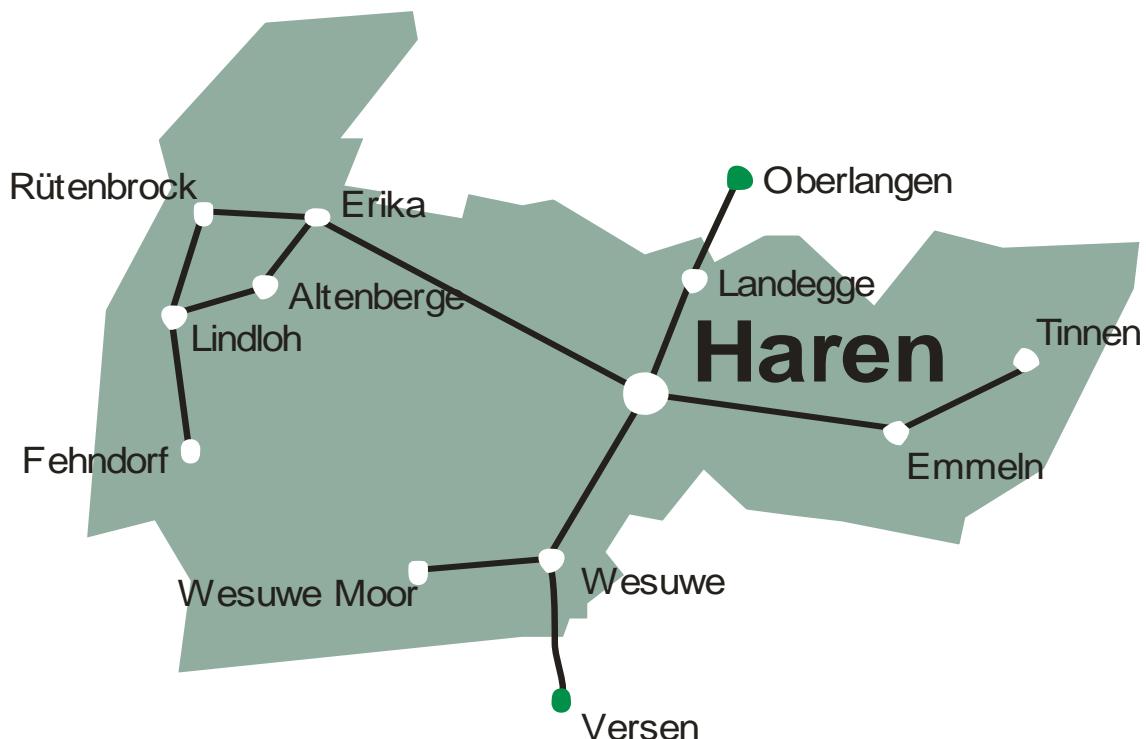
Karte 2.7 Linienverkehr in der Samtgemeinde Lathen



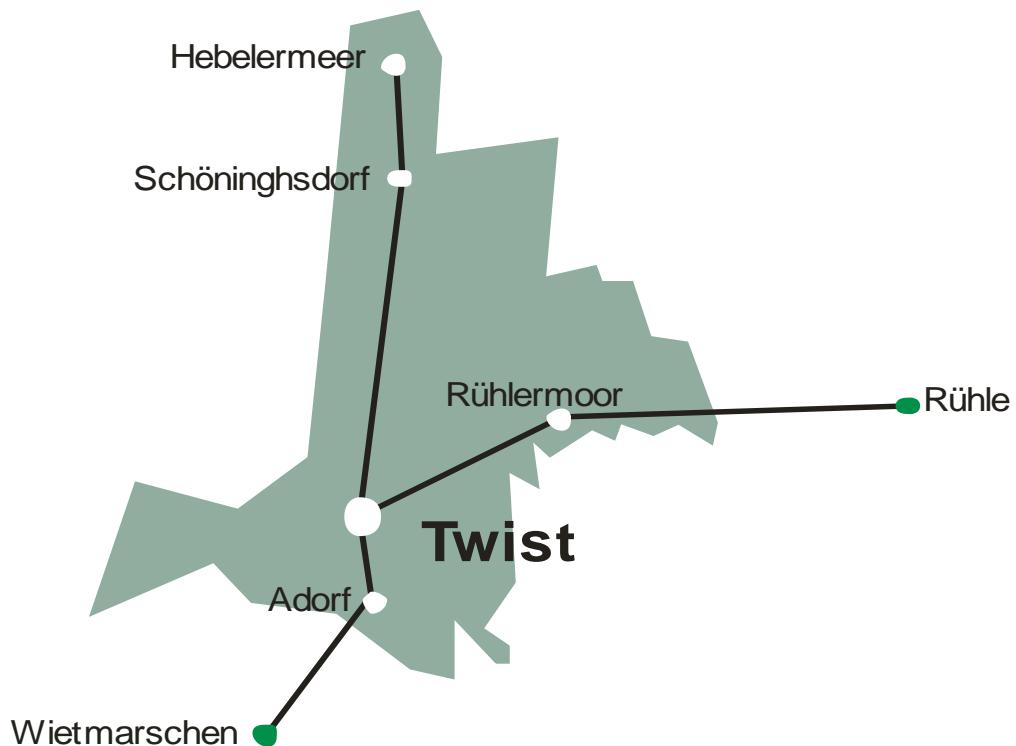
Karte 2.8 Linienverkehr in der Samtgemeinde Sögel



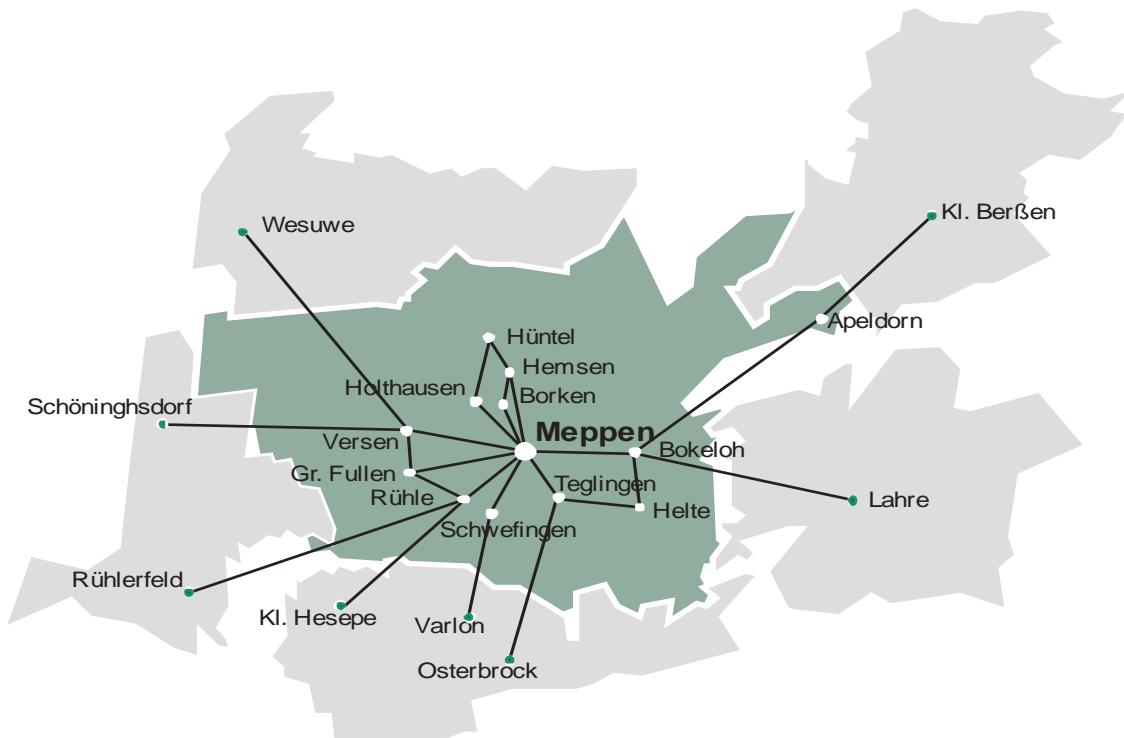
Karte 2.9 Linienverkehr in der Stadt Haren



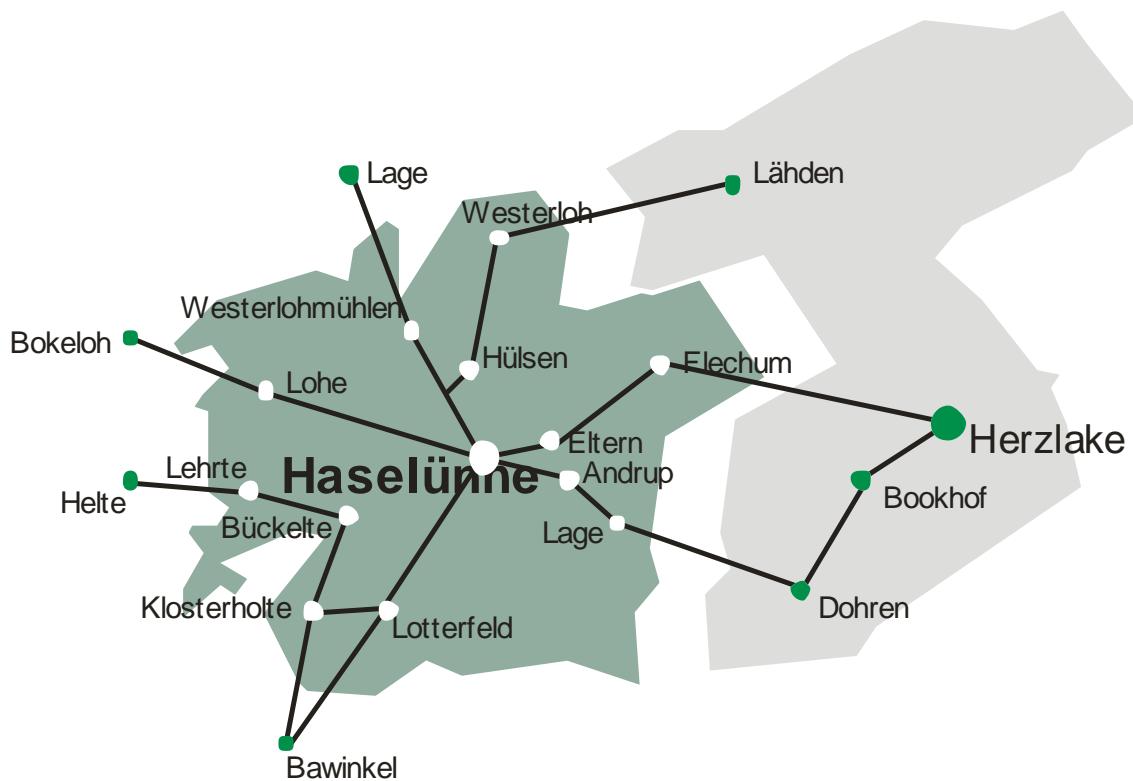
Karte 2.10 Linienverkehr in der Einheitsgemeinde Twist



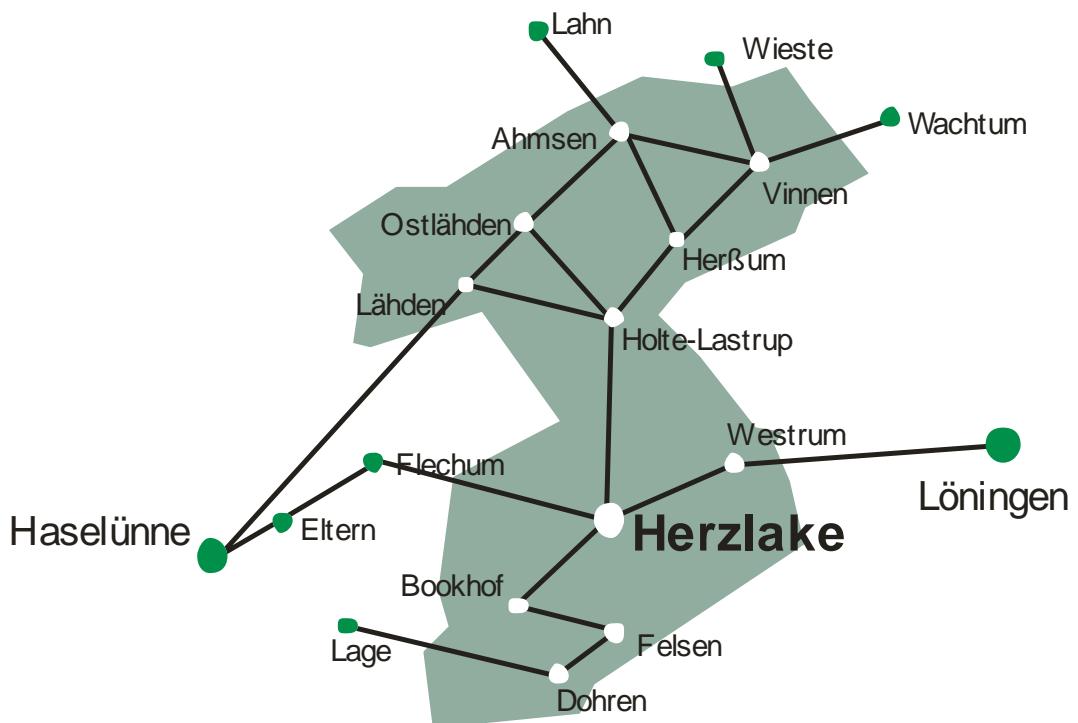
Karte 2.11 Linienverkehr in der Stadt Meppen



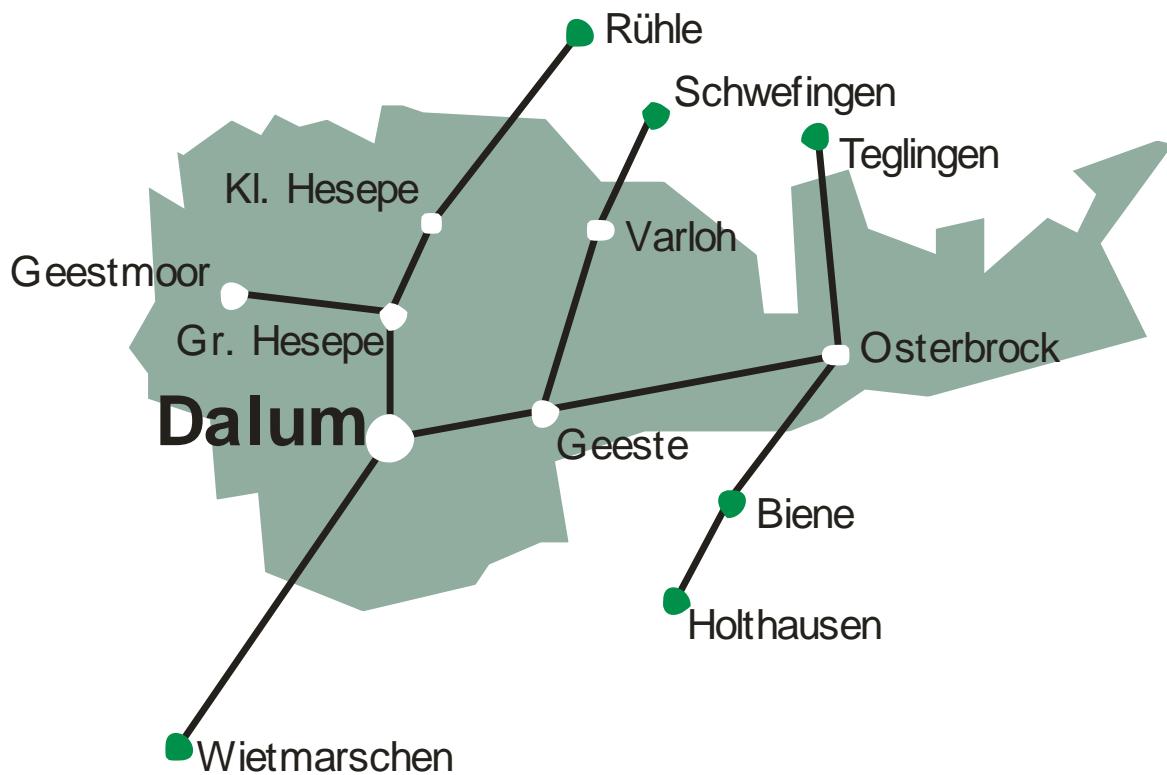
Karte 2.12 Linienverkehr in der Stadt Haselünne



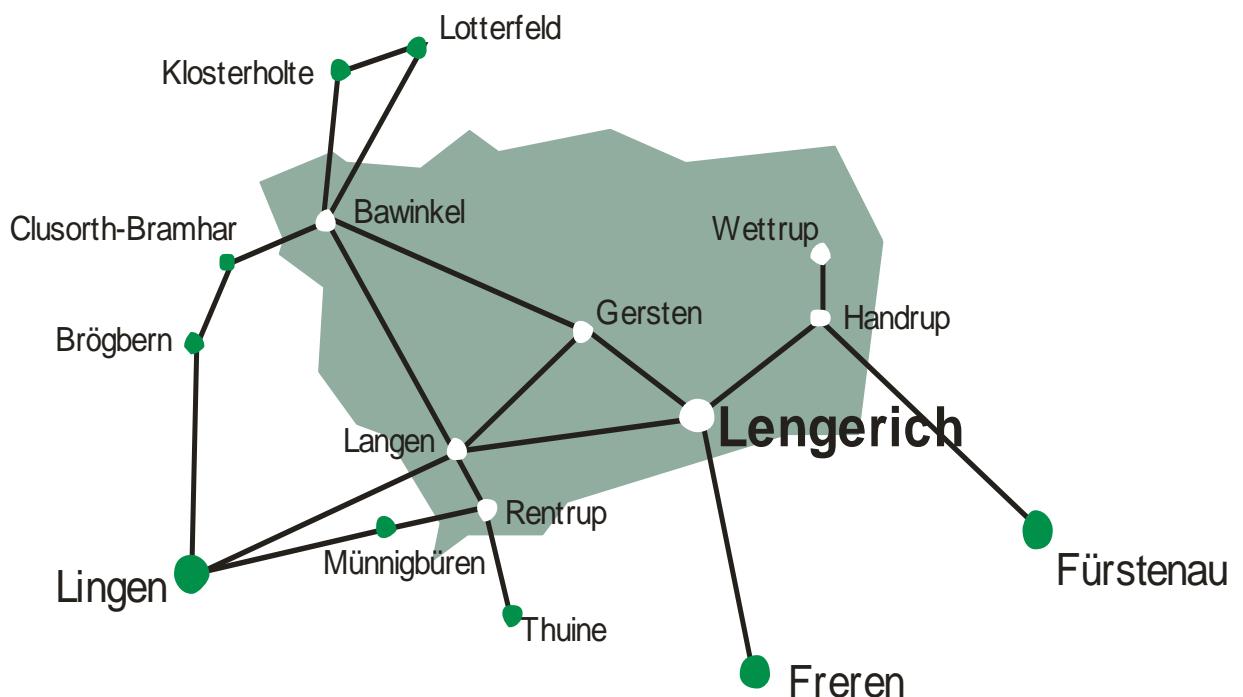
Karte 2.13 Linienverkehr in der Samtgemeinde Herzlake



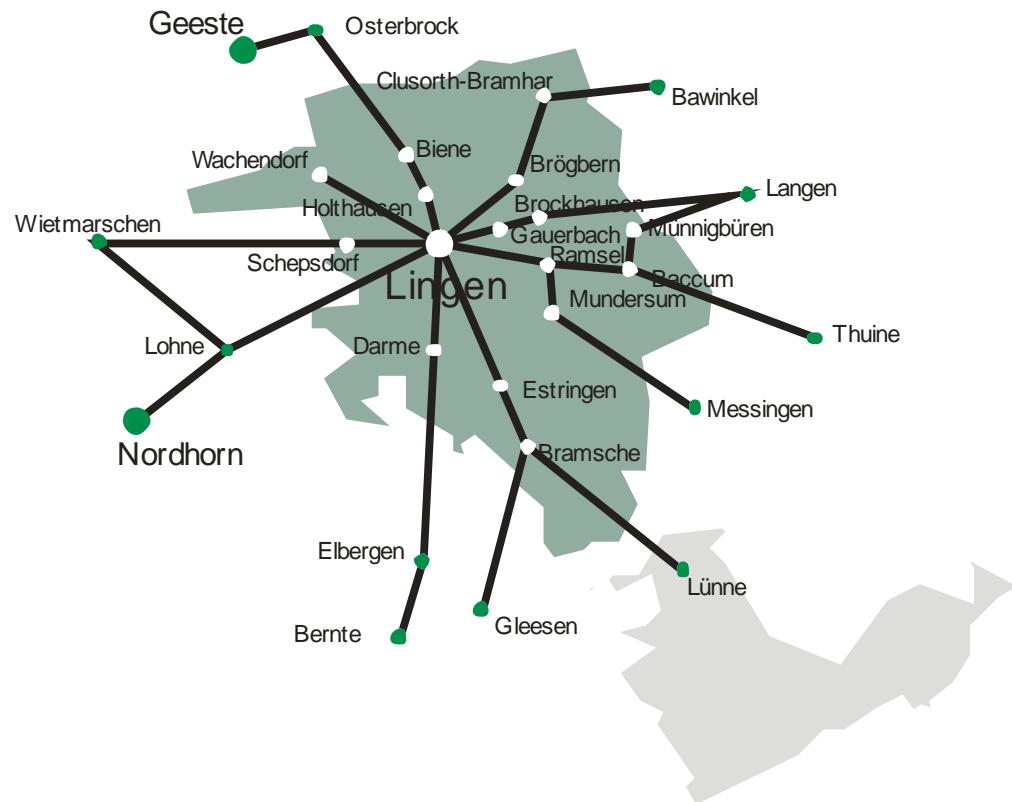
Karte 2.14 Linienverkehr in der Einheitsgemeinde Geeste



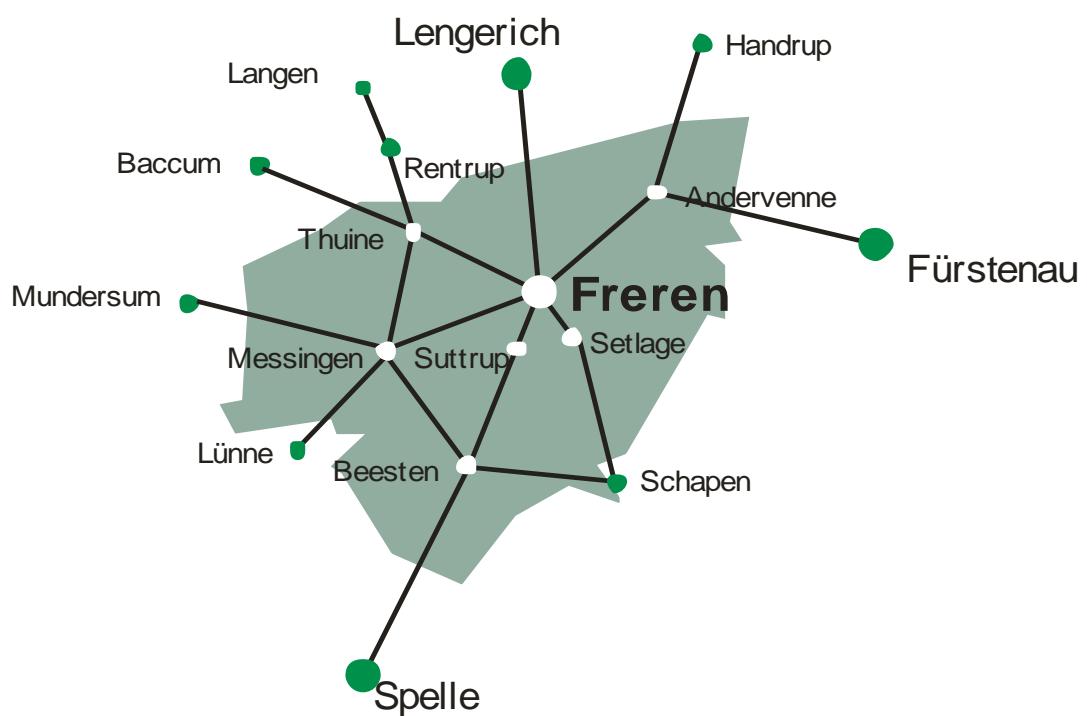
Karte 2.15 Linienverkehr in der Samtgemeinde Lengerich



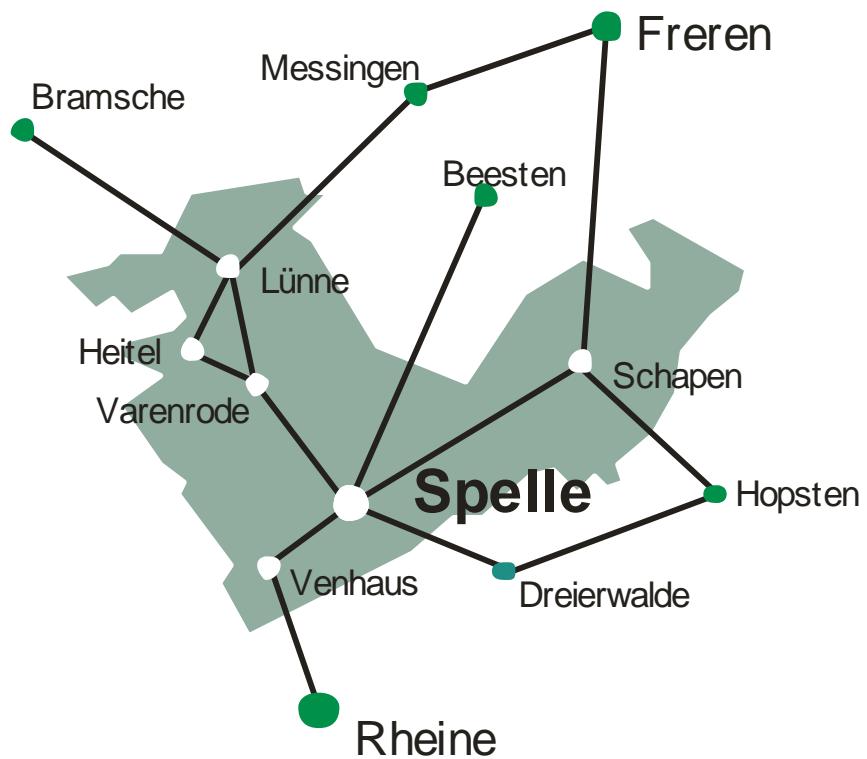
Karte 2.16 Linienverkehr in der Stadt Lingen



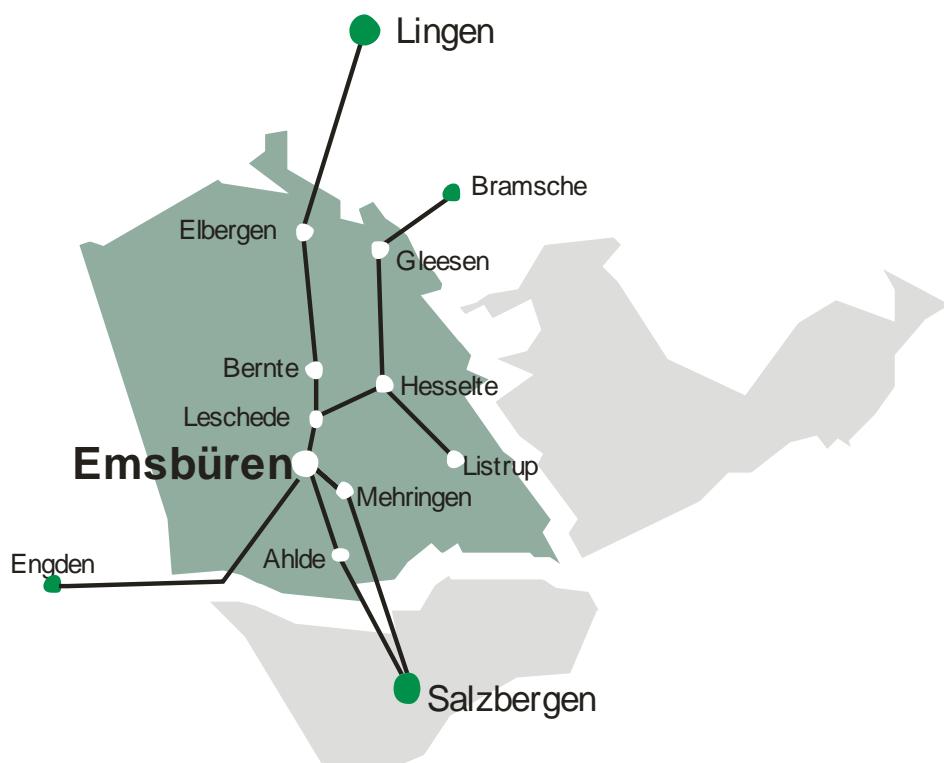
Karte 2.17 Linienverkehr in der Samtgemeinde Freren



Karte 2.18 Linienverkehr in der Samtgemeinde Spelle



Karte 2.19 Linienverkehr in der Einheitsgemeinde Emsbüren



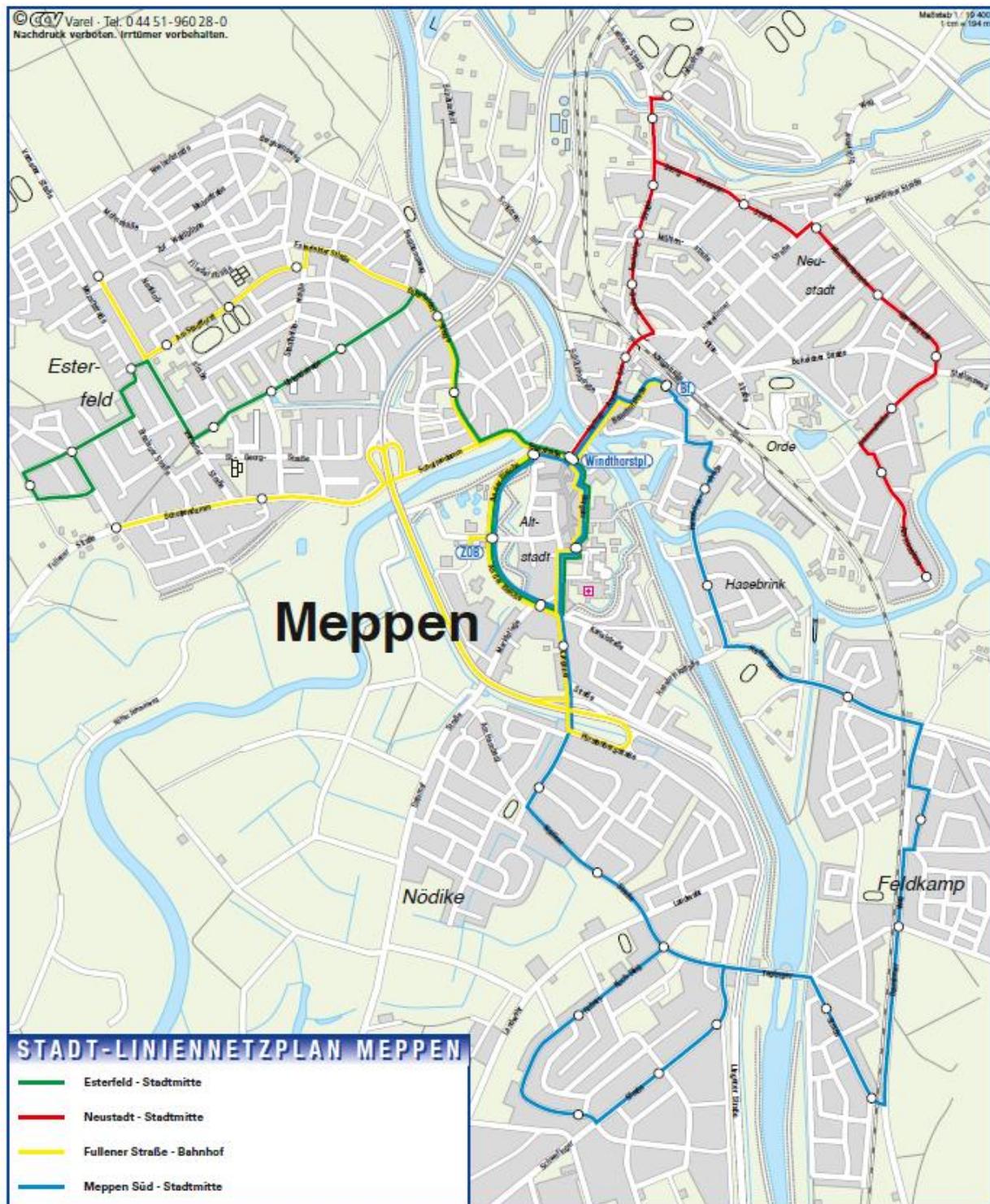
Karte 2.20 Linienverkehr in der Einheitsgemeinde Salzbergen



Karte 2.21 Liniennetz Stadt Papenburg



Karte 2.22 Liniennetz der Stadt Meppen



Karte 2.23 Liniennetz der Stadt Lingen



2.1.1.1 Überregionale Verbindungen

Grundsätzlich erfolgt die überregionale Anbindung des Nahverkehrsraumes Landkreis Emsland über die Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG.

Die einzelnen Hauptachsen im ÖPNV des Nahverkehrsraumes verbinden im Regionalverkehr die Mittelzentren untereinander und die Grundzentren mit den Mittelzentren.

Überregionale Linienverkehre bestehen zurzeit zwischen:

Landkreis Emsland - Landkreis Leer/Ostfriesland

Papenburg - Leer
Papenburg - Rhauderfehn

Landkreis Emsland - Landkreis Cloppenburg

Herzlake - Lüdinghausen
Werlte – Cloppenburg
Lorup - Cloppenburg

Landkreis Emsland - Landkreis Osnabrück

Lingen - Fürstenau

Landkreis Emsland - Nordrhein-Westfalen

Lingen - Hopsten
Spelle - Rheine
Salzbergen – Rheine

Landkreis Emsland - Landkreis Grafschaft Bentheim

Meppen - Nordhorn
Lingen - Nordhorn
Rheine - Bad Bentheim
Twist - Nordhorn

Landkreis Emsland - Provinz Drenthe / Niederlande

Meppen – Emmen(NL)

Grenzüberschreitende Linienverkehre nach der EG-Verordnung Nr. 684/93 bestehen zwischen:

Meppen und Emmen (NL).

Die Linie verbindet das Mittelzentrum Meppen mit dem Oberzentrum des benachbarten Nahverkehrsraums (Provinz Drenthe - Niederlande) auf dem direkten Weg. Sachlich besteht kein Unterschied zum Begriff des Linienverkehrs nach § 42 PBefG.

Die Regionallinien Meppen – Nordhorn und Lingen – Nordhorn verbinden die Mittelzentren des Landkreises Emsland mit den Mittelzentren des benachbarten Nahverkehrsraumes auf dem direkten Weg.

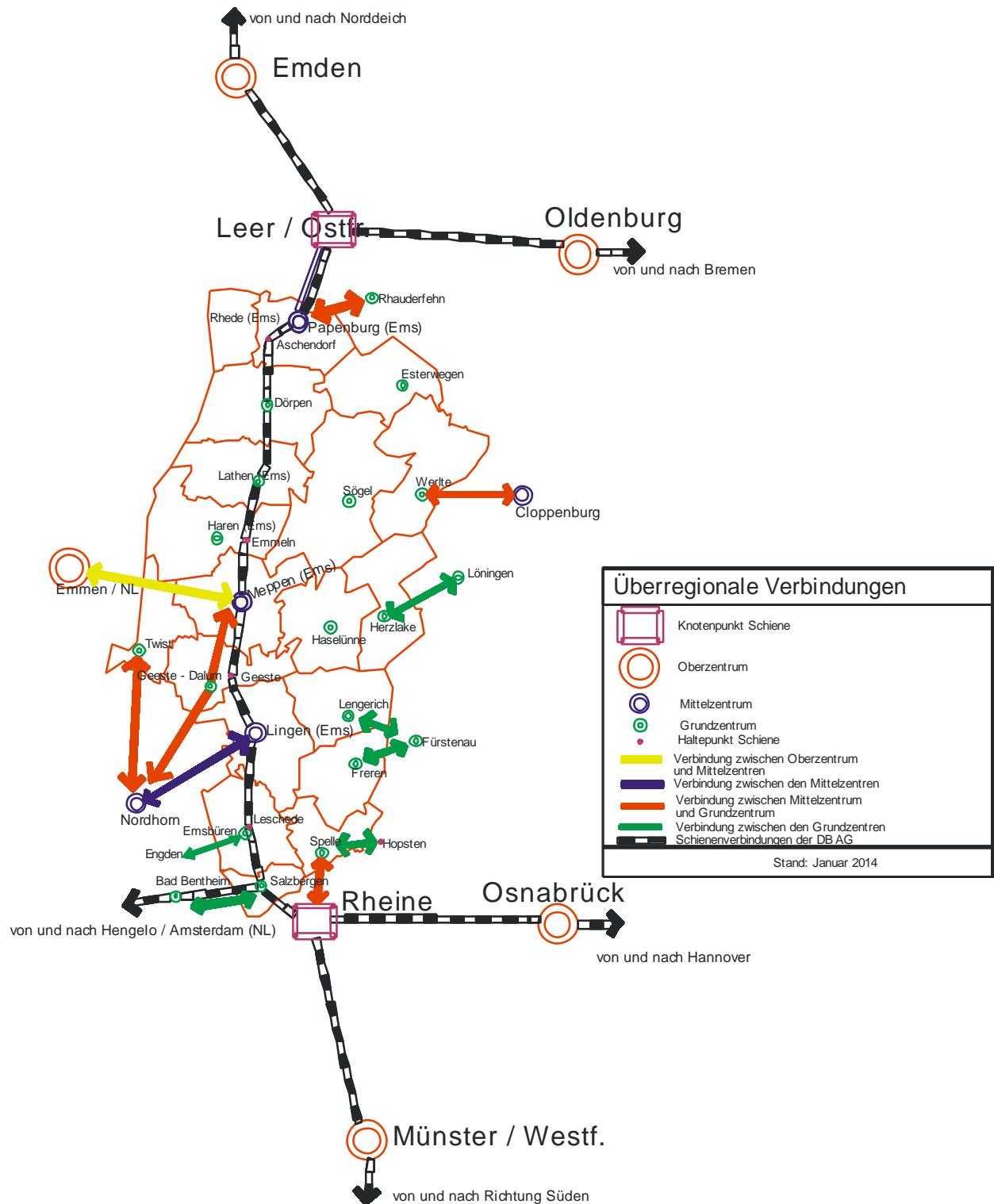
Die Linien Werlte-Cloppenburg, Twist-Nordhorn und Spelle-Rheine verbinden Grundzentren des Landkreises Emsland mit Mittelzentren des benachbarten Nahverkehrsraumes.

Die übrigen Linienverkehre dienen der Anbindung lokaler Bereiche zu benachbarten Zentren (südlicher Bereich Landkreis Leer - Papenburg / Bereich Herzlake - Löningen / Bereich Lengerich, Freren - Fürstenau / Bereich Freren, Spelle - Hopsten / Bereich Salzbergen – Schüttorf).

Die **Karte 2.2.4** gibt einen Überblick über die überregionalen Verbindungen und weist die Schiene als Rückgrat der überregionalen Anbindungen für den Nahverkehrsraum Emsland aus.

Karte 2.24

Überregionale Verbindungen



2.1.1.2 Sonderverkehre

Neben dem allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG gibt es eine Reihe von Sonderverkehren. Diese werden unterteilt in

- Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG)
- Verkehre gemäß Freistellungsverordnung (FV)

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs gehören die regelmäßige Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern,

Wesentliches Kennzeichen der Sonderformen des Linienverkehrs ist die Begrenzung auf einen bestimmten, zusammengehörigen Personenkreis.

Im Nahverkehrsraum sind folgende Sonderlinienverkehre eingerichtet:

Linienvorlauf	Unternehmen	Firmensitz	Personenkreis
Haselünne/Eltern - Börgermoor	Frericks-Bus-Betriebs GmbH	Dörpen	Schüler

In der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung) sind die Beförderungen abschließend aufgelistet, die von den stark reglementierten Vorschriften des PBefG ausgenommen sind.

Bei den Sonderverkehren im Landkreis Emsland wird das Bild von der noch relativ großen Anzahl der Schülerverkehre bestimmt. Der Umfang dieser über die Emsländische Eisenbahn GmbH organisierten und von Verkehrsunternehmen durchgeföhrten Verkehren reicht von einzelnen Fahrten zu bestimmten Zeiten bis zu vollständigen Bedienungen einzelner Bereiche mit Liniенcharakter.

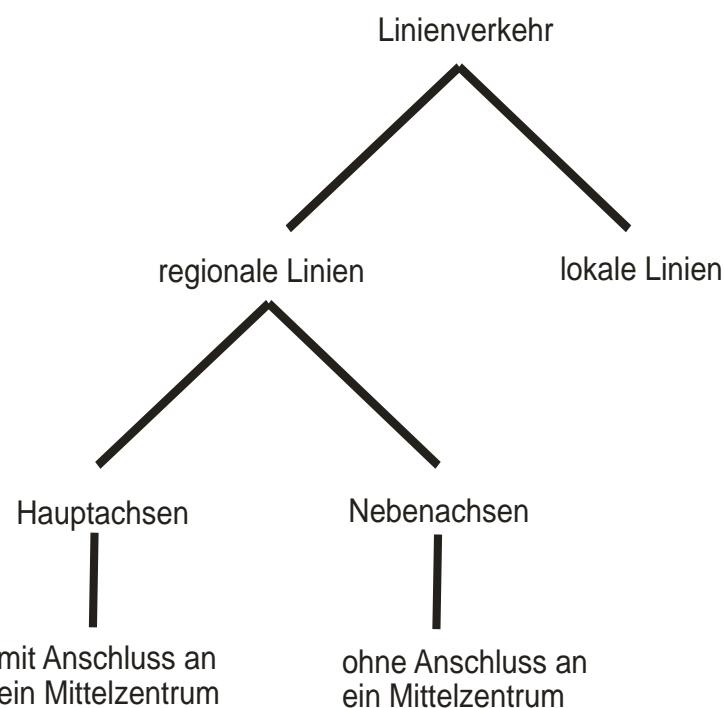
Liniennetz des Straßengebundenen ÖPNV

Das gegenwärtige ÖPNV-Liniennetz im Nahverkehrsraum ist geprägt durch den teilweise seit Jahrzehnten gewachsenen Linienverkehr. In den Lokalbereichen übernehmen Regionallinien vielfach auch die Aufgabe der Feinerschließung.

Zur überregionalen Erschließung des Nahverkehrsraumes im ÖPNV bildet die DB- Schienenstrecke 395 das Rückgrat. Sie ist aber auch von wesentlicher Bedeutung für die regionale Verbindung der drei Mittelzentren und der an dieser Strecke gelegenen Grundzentren.

Auf der Straße fungieren Linienverkehre als Primärsystem in einer differenzierten Bedienung, die häufig auf Schulstandorte abgestimmt sind. Sie sollen, soweit sie wirtschaftlich und zweckmäßig vertretbar sind, durch möglichst schnelle Verbindungen die Grundzentren mit den Mittelzentren verknüpfen. Lokalverbindungen dienen der Feinerschließung. Sie decken primär lokale Mobilitätsbedürfnisse ab, übernehmen aber auch Anschlussfunktionen zu übergeordneten Netzen.

Bei der Anwendung der differenzierten Bedienung ist das ÖPNV-Netz im Landkreis Emsland entsprechend zu strukturieren. Es wird eingeteilt in ein *regionales ÖPNV-Netz* und ein *lokales ÖPNV-Netz*. Die Regionallinien werden in Haupt- und Nebenachsen eingeteilt.



Regionales ÖPNV-Netz

Die Schienenstrecke der DB-AG sowie die Hauptachsen bilden das regionale Grundnetz.

Die Grundzentren Dörpen, Lathen, Emsbüren und Salzbergen sowie die Stadt- bzw. Ortsteile Aschendorf, Osterbrock (Geeste) und Emmeln (Haren) werden aufgrund ihrer Lage unmittelbar durch die Schienenstrecke in das regionale Grundnetz eingebunden. Die weiteren Grundzentren sowie die entlang der Hauptachsen liegenden Orte werden ebenfalls in das regionale Grundnetz eingebunden (Abbildung 2.1).

Hauptachsen

Die Relationen der Kategorie 1

- Meppen – Emmen (NL)
- Meppen – Dalum - Nordhorn
- Meppen – Haren (Ems)
- Meppen - Haselünne
- Meppen - Sögel - Werlte
- Meppen - Twist
- Lingen - Freren
- Lingen - Geeste
- Lingen - Haselünne
- Lingen - Lengerich
- Lingen - Spelle
- Papenburg – Rhede (Ems)
- Papenburg - Sögel
- Papenburg - Werlte

bilden ausgehend von den Mittelzentren die Hauptachsen im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Emsland.

Die Relationen der Kategorie 2

- Lathen - Sögel - Werlte
- Haselünne - Herzlake
- Haselünne - Werlte
- Haren (Ems) - Emmeln

bilden die Nebenachsen im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Emsland.

Das Ergänzungsnetz komplettiert das regionale ÖPNV-Netz und berücksichtigt bei der Linienführung auch gewachsene Strukturen (Abbildung 2.2.).

Die Relationen der Kategorie 3

Sögel - Esterwegen
Sögel - Haselünne
Spelle - Freren
Papenburg - Neubörger
Dörpen - Sögel
Rhede - Niederlangen
Meppen - Bawinkel
Bawinkel - Lengerich - Handrup
Lingen - Beesten
Lünne - Thuine
Lingen - Emsbüren
Emsbüren - Salzbergen

stellen die Ergänzungssachsen im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Emsland dar.

Neben den hier aufgeführten Strecken gibt es Linien, die überwiegend auf den Bedarf der Schülerbeförderung ausgerichtet sind.

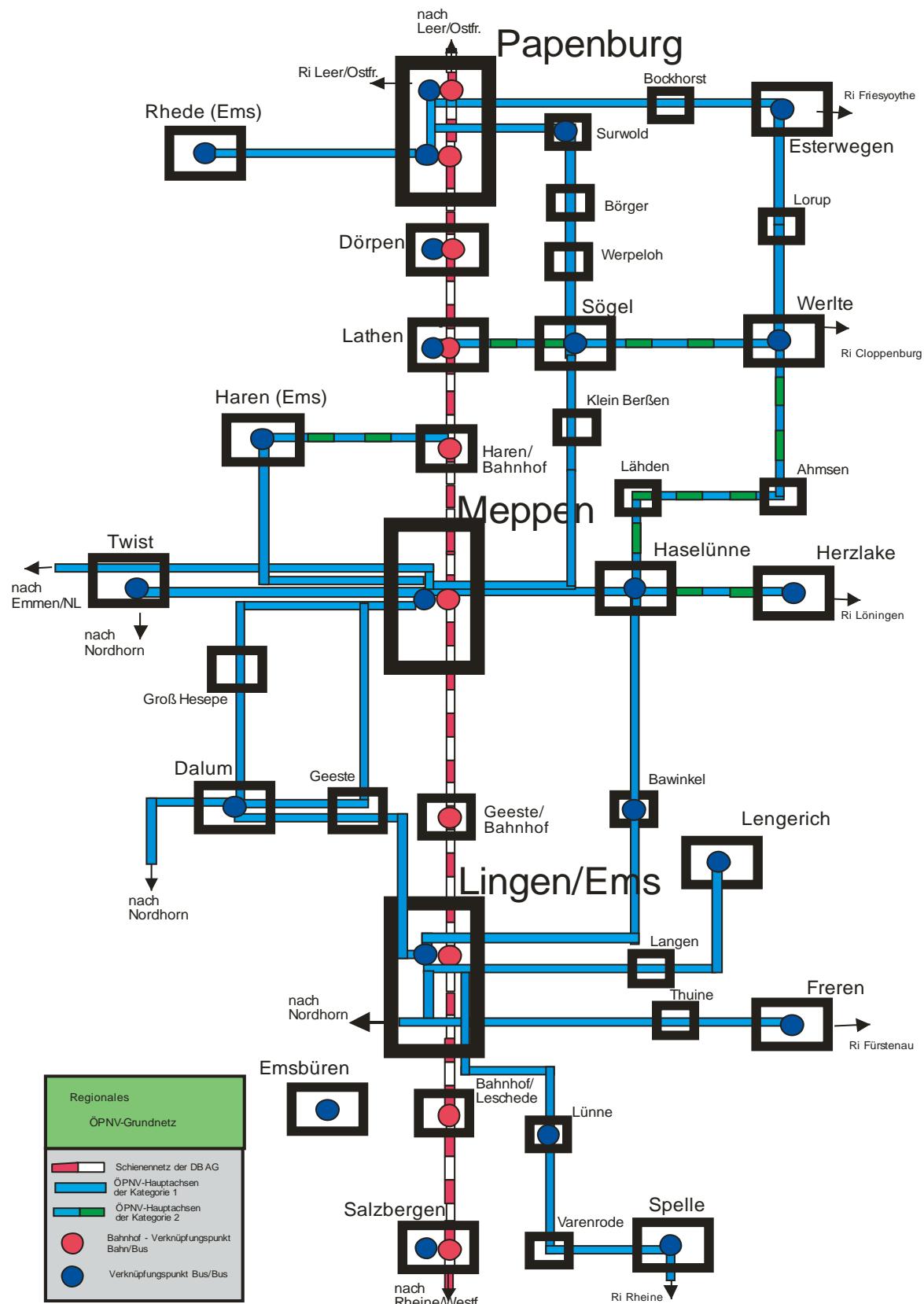
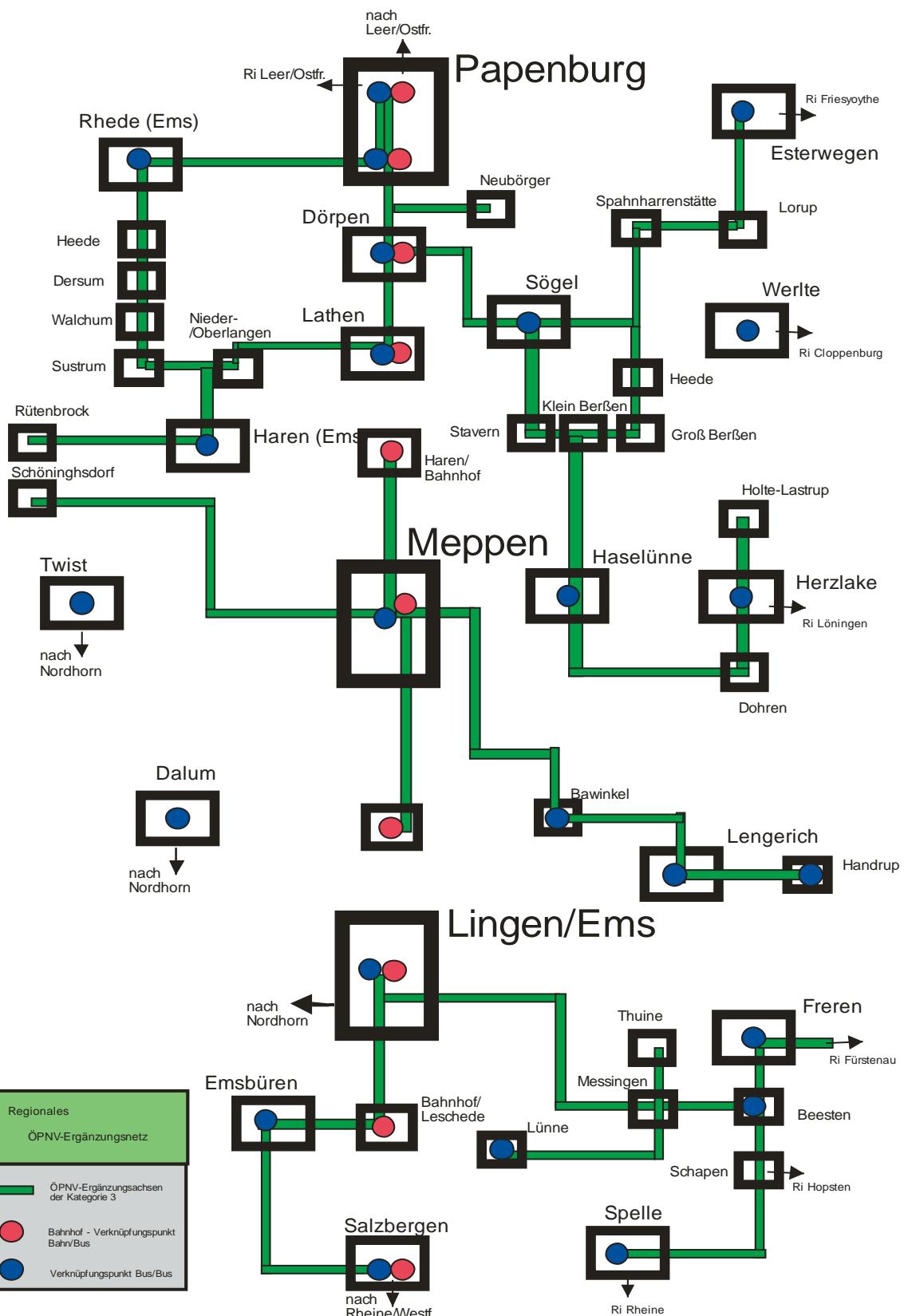
Abbildung 2.1.


Abbildung 2.2



2.1.2 Weiterentwicklung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in den letzten Jahren bei der Bewältigung der gesellschaftlich notwendigen wie auch der individuell gewünschten Mobilitätsvorgänge in Deutschland an Bedeutung gewonnen. Das Regionalisierungsgesetz erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge. Damit wurde dem ÖPNV - erstmals gesetzlich verankert - ein hoher Stellenwert in der Verkehrsplanung in Deutschland zugewiesen. Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen und so insgesamt die gesellschaftlich notwendigen Mobilitätsvorgänge mit sichern.

In Niedersachsen ist diese Aufgabe den Landkreisen und kreisfreien Städten als 'Aufgabenträger' im ÖPNV übertragen worden.

Für die weitere Entwicklung des ÖPNV und zur Umsetzung des gemeinsamen Ziels, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, sind sich die Beteiligten im Nahverkehrsraum einig, dass es sowohl einer Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe untereinander als auch zwischen den Unternehmen und den Aufgabenträgern bedarf.

Mit Verkehrskooperationen kann eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV erreicht werden. Die Vorteile einer solchen Kooperation sind einheitliche Tarife, einheitliche Fahrscheine und eine bessere Koordination bei der Fahrplangestaltung und Veröffentlichung.

Die Grundlagen sind durch die drei Kooperationen im Landkreis Emsland (siehe Ziffer 1.3.3) bereits geschaffen worden.

Ziel des Aufgabenträgers ist es, für die Bevölkerung ein nachfragegerechtes Liniennetz, d.h. eine dem Flächenlandkreis angepasste räumliche Erschließung mit ÖPNV-Angeboten vorzuhalten.

Das auf Seite 99 in der Karte 2.1 abgebildete Liniennetz im Bereich des Aufgabenträgers Landkreis Emsland kann als sehr umfangreich bezeichnet werden.

Die Bedienung dieses Netzes soll durch die entsprechenden unterschiedlichen Bedienungsformen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln gewährleistet werden.

In den dünn besiedelten Teilläumen bzw. neu entstandenen Siedlungsgebieten im Emsland ist die Integration der noch vorhandenen Schülerfreistellungsverkehre in den Linienverkehr regelmäßig zu prüfen, da auch hierdurch eine Ergänzung und Verbesserung des ÖPNV-Liniennetzes erreicht werden kann.

Der Anbindung der regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkte und der etwas abseits von zentralen Orten gelegenen Sport- und Freizeitanlagen ist durch den ÖPNV besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Für die weiteren konkreten ÖPNV-Planungen sind Informationen über Fahrgastbewegungen von wesentlicher Bedeutung. Es sind entsprechende Schritte zu untersuchen und Finanzierungsmöglichkeiten auszuarbeiten.

Überregionale Verbindungen

Die überregionalen Verbindungen sind in ihrer Funktion mit den benachbarten Aufgabenträgern zu überprüfen und die Möglichkeiten der Verbesserungen sind zu sondieren.

Lokales ÖPNV-Netz

Die lokalen ÖPNV-Netze übernehmen Erschließungsfunktionen durch entsprechende Bedienungsformen. Die ÖPNV-Netze sind unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten weiter zu entwickeln und vor Ort abzustimmen.

Das gesamte Liniennetz ist u. a. im Hinblick auf die Veränderungen in der Schullandschaft und neue Siedlungsstrukturen regelmäßig zu überprüfen.

2.2 Verknüpfungspunkte im ÖPNV

2.2.1 Aktuelle Situation

In einem dichten Netz öffentlicher Verkehrslinien ist das Umsteigen unumgänglich. Dem Fahrgäst ist jedoch unvermeidbares Umsteigen zu erleichtern. Dies kann erreicht werden durch:

- attraktive Gestaltung der Umsteigepunkte,
- aufeinander abgestimmte Fahrpläne mit ausreichenden Übergangszeiten, aber minimierten Wartezeiten,
- keine tariflichen Nachteile durch Umsteigen.

Verknüpfungspunkte im ÖPNV sind Haltestellen, die eine Verbindung gleicher bzw. verschiedener Verkehrssysteme ermöglichen. Folgende drei Arten von Haltestellen sind für den ÖPNV im Nahverkehrsraum Landkreis Emsland von Bedeutung:

- Bus/Bahn – Verknüpfungen,
- Bus/Bus – Verknüpfungen,
- zentral gelegene Haltestellen.

Bei allen Haltestellen an Bahnhöfen handelt es sich um Bus/Bahnverknüpfungen.

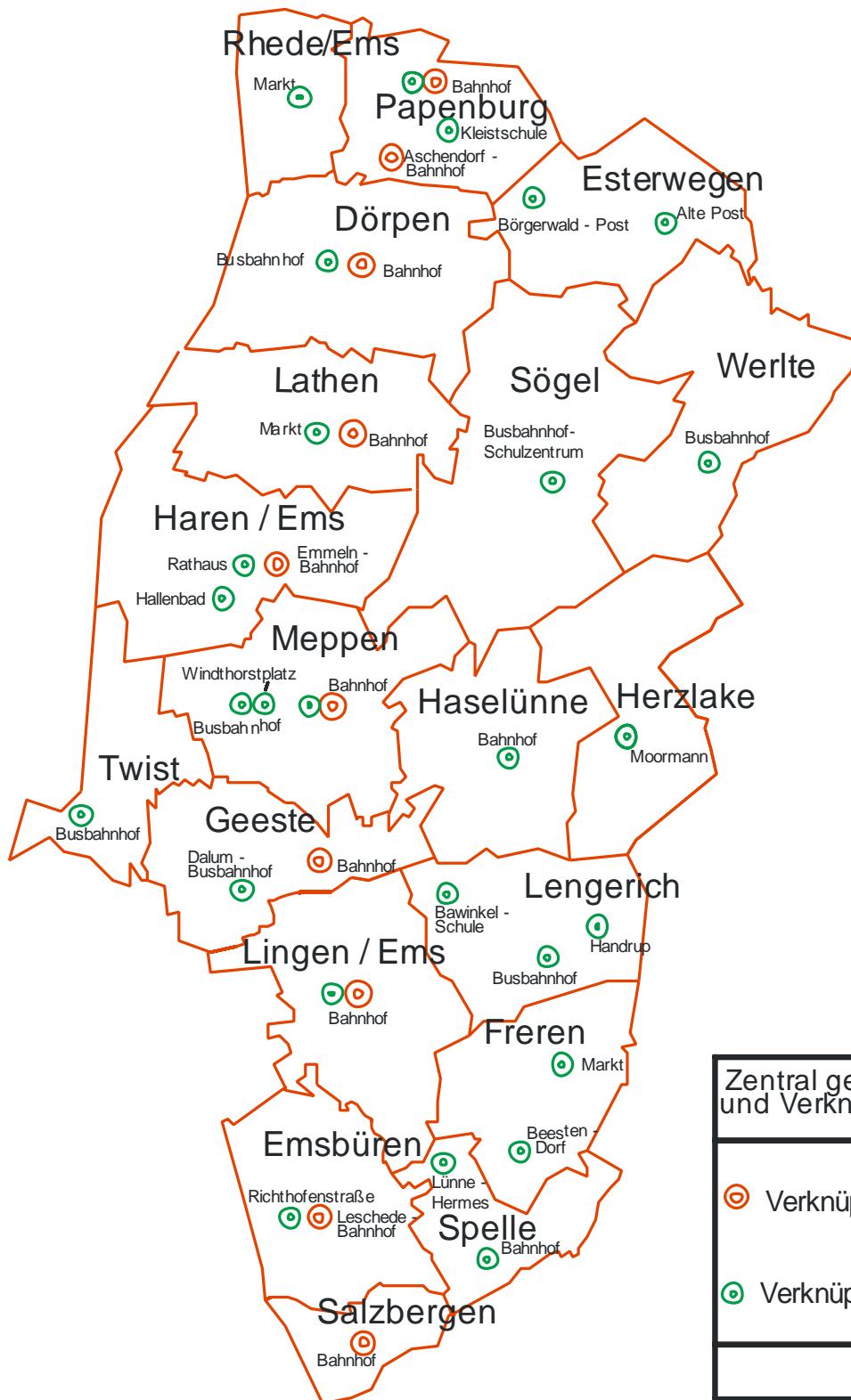
Haltestellen, welche dem Fahrgäst bedeutende Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Buslinien ermöglichen, sind Bus-/Busverknüpfungen.

Zentral gelegene Haltestellen sind in allen Mittel- und Grundzentren im Emsland vorhanden und dienen insbesondere dem direkten Zugang zu den im Einzugsbereich der Haltestelle gelegenen zentralen Einrichtungen wie z. B. Einkaufsstätten und Schulen. Bei einzelnen Haltestellen können hierbei gleichzeitig mehrere Funktionen zutreffen.

Die **Karte 2.25** gibt eine Übersicht über die zentral gelegenen Haltestellen sowie die Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum.

Ausstattungsmerkmale dieser Haltestellen ergeben sich aus der Einteilung der Haltestellen in die Kategorien 1 – 3 (Ziffer 2.7.1)

Karte 2.25 Zentral gelegene Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Landkreis Emsland



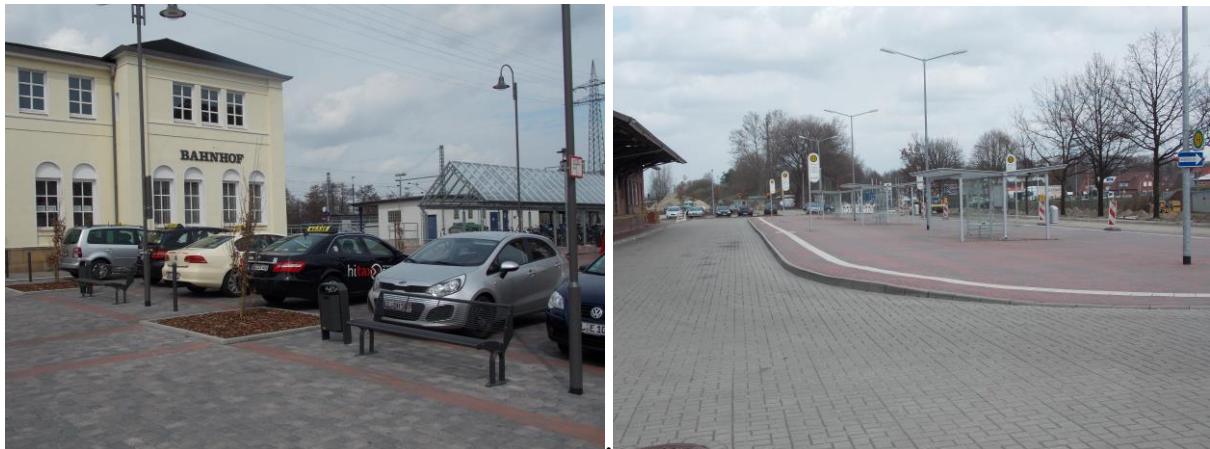
Zentral gelegene Haltestellen und Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungspunkte Bahn / Bus
- Verknüpfungspunkte Bus / Bus

Stand: Januar 2014

In den Mittelzentren im Landkreis Emsland sind folgende zentrale Verknüpfungspunkte Bus/Bahn sowie Bus/Bus vorhanden

Papenburg / Bahnhof



Aschendorf / Bahnhof



Meppen / Busbahnhof



Meppen / Bahnhof



Meppen / Windthorstplatz



Lingen / Ems, ZOB



An den Hauptverknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn in Lingen (Ems), Meppen und Papenburg ist die Wartezeit je nach Richtung und Tageszeit recht unterschiedlich. Die Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes ist auf die stärkste Fahrgastgruppe (Schüler) sowie die unterschiedlichen Ankunftszeiten der Züge aus Richtung Norden und Süden erfolgt.

Die **Karten 2.26 bis 2.28** zeigen die Anzahl der Anbindungen von und zu den jeweiligen Grundzentren über die Hauptverknüpfungspunkte an den Bahnhöfen der Mittelzentren an einem Werktag.

Hierbei bilden folgende Faktoren die Grundlage der Ermittlung:

- maximale Wartezeit von 30 Minuten
- die Haltestellen „Lingen-Bahnhof/ZOB“, „Meppen-Bahnhof“ „Papenburg-Bahnhof“ und „Aschendorf-Bahnhof“ bilden den Verknüpfungspunkt Bahn/Bus;

In einem gut funktionierenden ÖPNV sind die Verknüpfungspunkte von erheblicher Bedeutung. An zentralen Punkten im Nahverkehrsraum werden durch diese Verknüpfungspunkte gleiche, aber auch unterschiedliche Verkehrssysteme zusammengeführt.

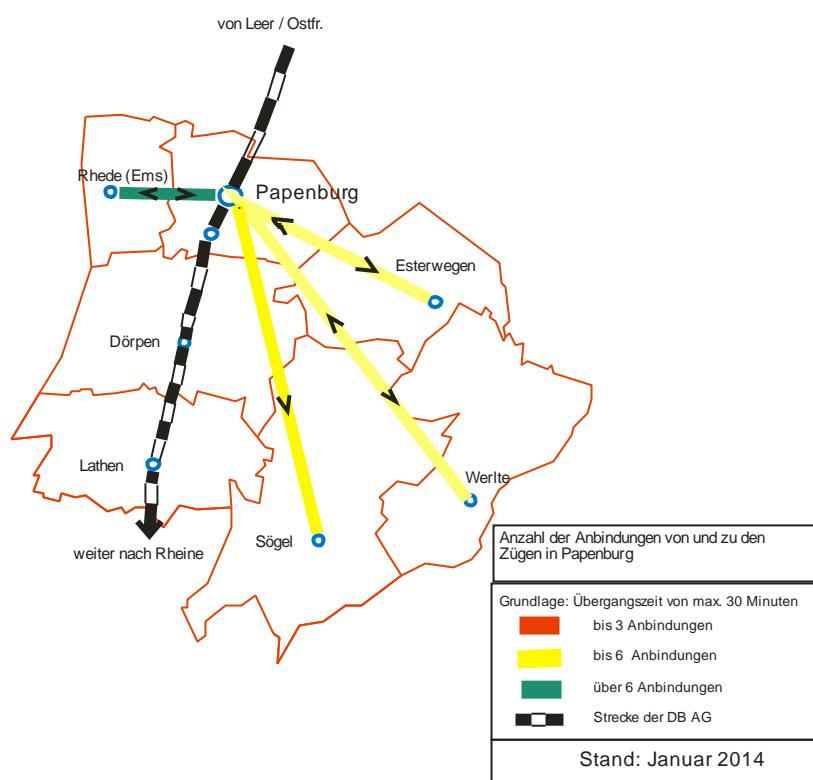
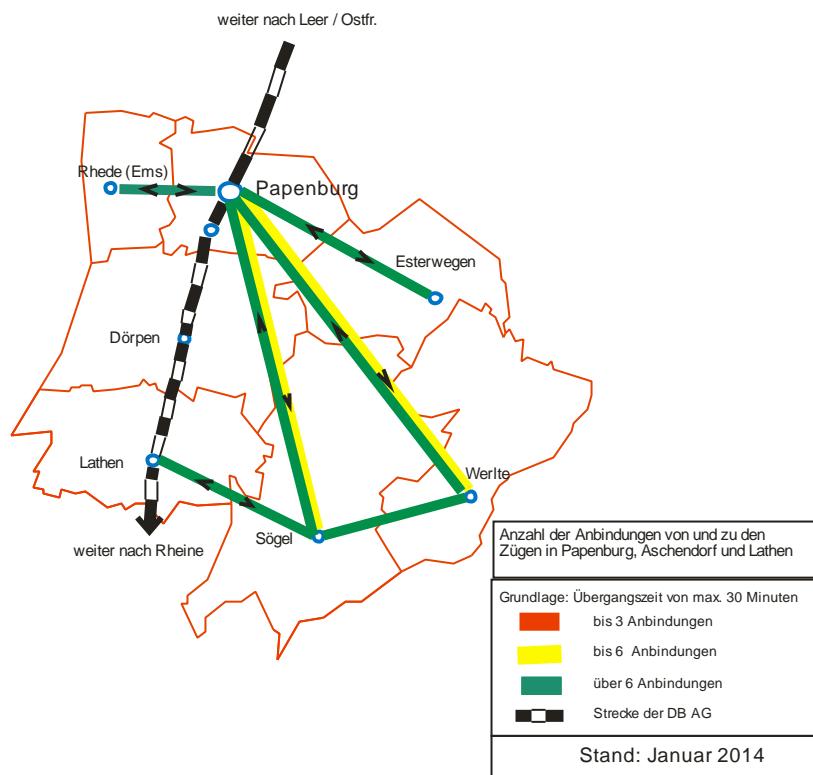
Von großer Wichtigkeit für das Funktionieren von Verknüpfungspunkten ist das aufeinander abstimmen der Fahrpläne aller sich am

Verknüpfungspunkt treffenden Verkehrssysteme, d.h. der Übergang von einem System auf das andere sollte in einem angemessenen Zeitraum und mit einem möglichst geringen Zeitverlust möglich sein.

Ferner ist die Ausstattung eines Verknüpfungspunktes mit einer ansprechenden Wartehalle, mit einer ausreichenden Beleuchtung, mit Sitzmöglichkeiten und mit Informationen zu allen Verkehrssystemen, die diesen Verknüpfungspunkt anfahren, für die Akzeptanz der Fahrgäste von großer Bedeutung.

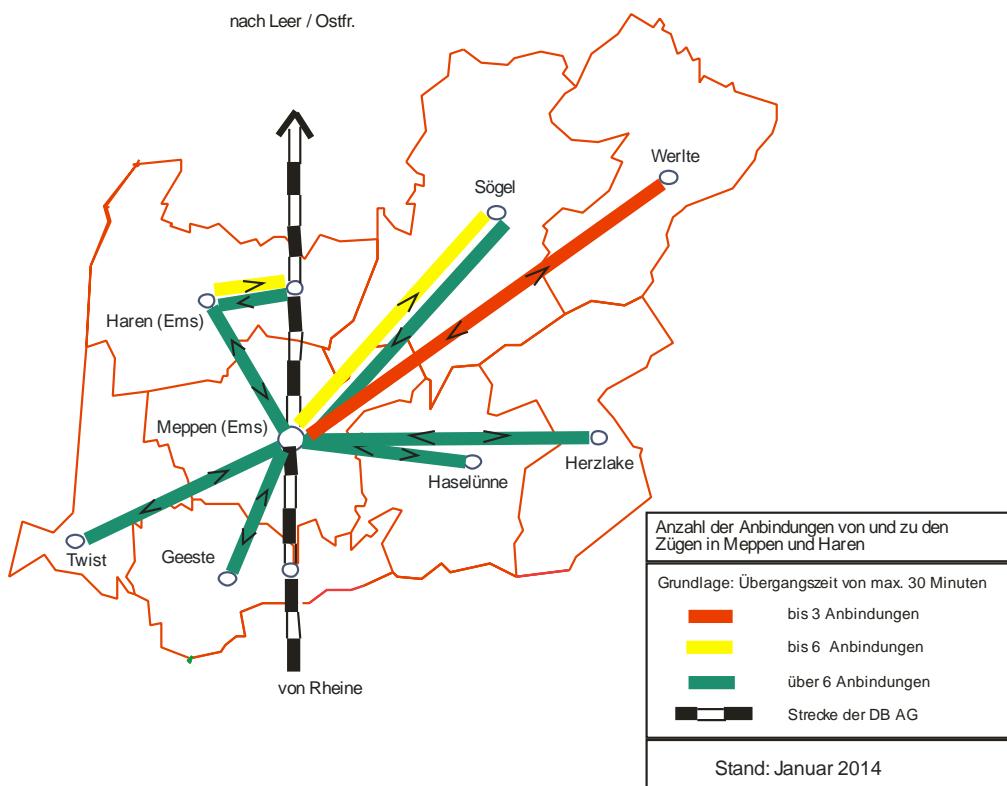
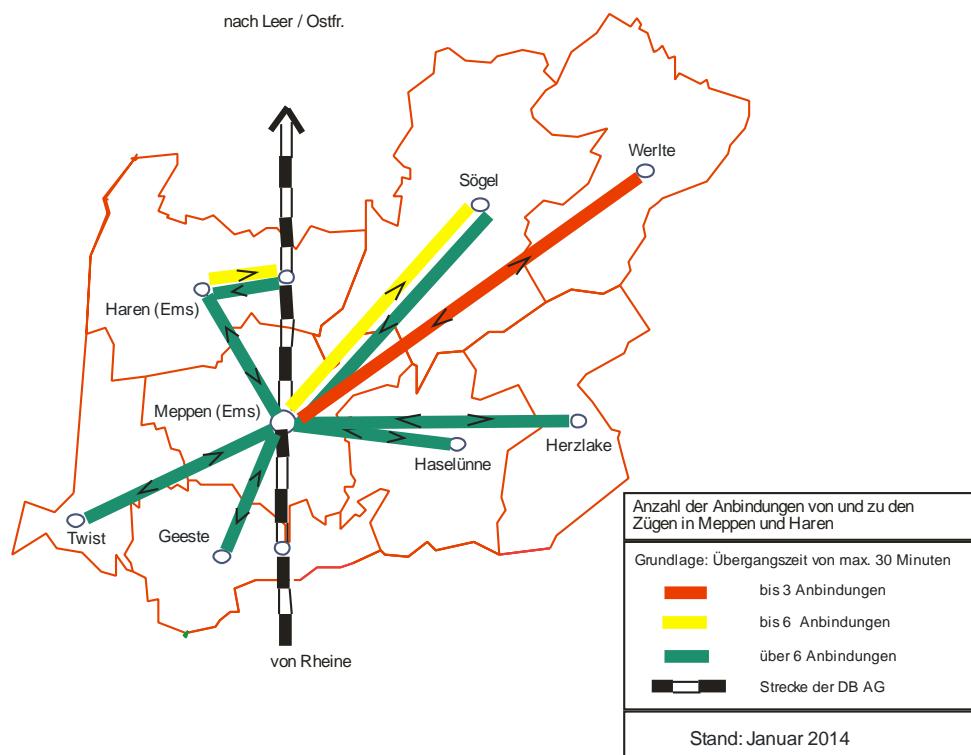
Karte 2.26

Papenburg / Ems



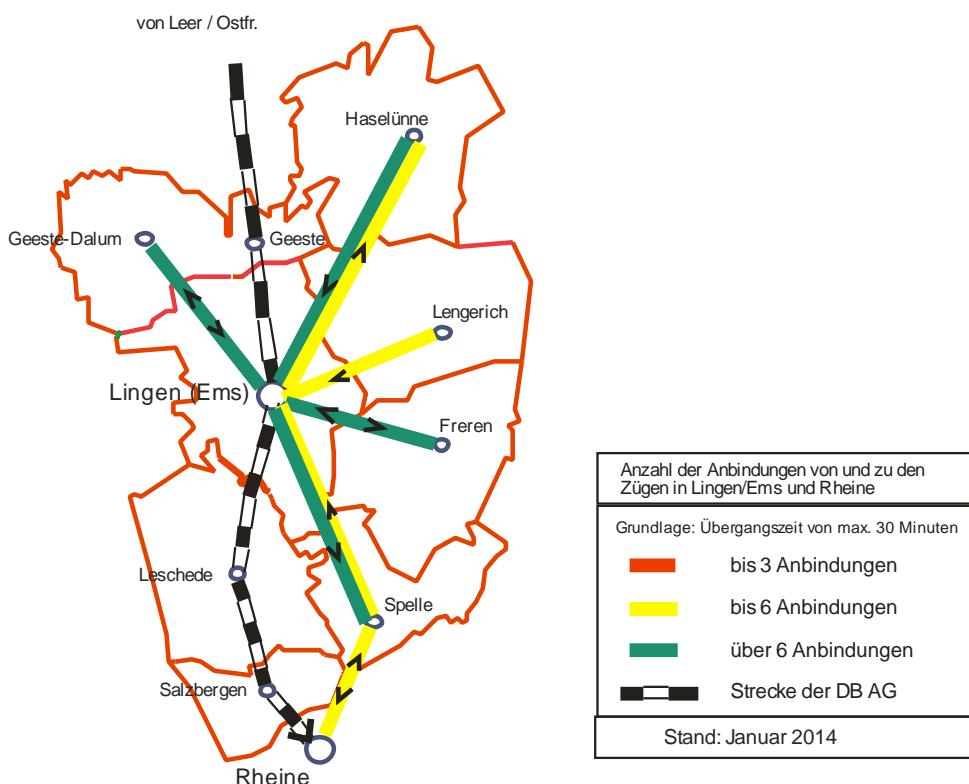
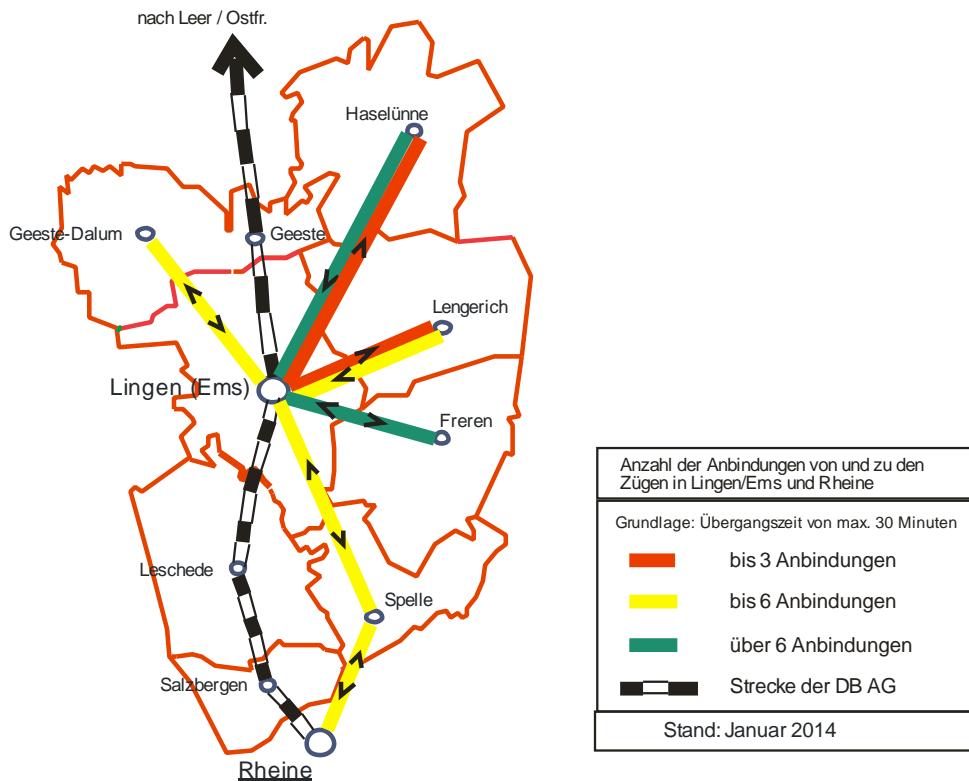
Karte 2.27

M e p p e n und Haren



Karte 2.28

Lingen / Ems und Rheine



2.2.2 Weiterentwicklung

Die derzeitige Ausstattung der Verknüpfungspunkte entspricht noch nicht in allen Punkten den oben beschriebenen Vorstellungen.

Die Verknüpfungspunkte Bus/Bahn in den Mittelzentren Lingen und Papenburg sind in den vergangenen Jahren ausgebaut worden. Sie entsprechen in ihrer Ausstattung den heutigen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV.

Der Verknüpfungspunkt Bahnhof in Meppen wird voraussichtlich bis Ende 2014 entsprechend ausgebaut werden sein. Geplant ist hier ein neuer Zugangsbereich über einen Tunnel einschließlich Fahrstühlen zur barrierefreien Erreichung auch des Mittelbahnsteigs. Ferner wird das Bahnhofsfeld u. a. mit einer Busumfahrung und neuen barrierefreien Bussteigen versehen.

Die Wartezeiten an den derzeit bestehenden Verknüpfungspunkten sind recht unterschiedlich und entsprechen nicht immer den an einen bedarfsgerechten ÖPNV gestellten notwendigen Erwartungen.
In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob eine zeitlich bessere Anbindung erreicht werden kann.

2.3 Differenzierte Bedienungsweisen

2.3.1 Allgemein Situation

Der ÖPNV im ländlichen Raum ist gekennzeichnet durch eine Diskrepanz zwischen der Struktur der Verkehrsnachfrage und der Leistungscharakteristik der verfügbaren ÖPNV-Angebote. Die disperse Siedlungsstruktur im ländlichen Raum führt dazu, dass die Verkehrsströme entweder flächig verteilt oder aus der Fläche heraus auf einen Punkt (zentralen Ort) ausgerichtet sind.

Für die Bedienung der ÖPNV-Nachfrage wird mit dem konventionellen Linienverkehr ein Massenverkehrsmittel eingesetzt, das nur dann attraktiv und wirtschaftlich betrieben werden kann, wenn die Fahrzeuge auf direktem Weg verkehren und eine ausreichend hohe Auslastung aufweisen.

Das differenzierte Bedienungsmodell zielt deshalb darauf ab, die für den Einzelfall geeigneten Bedienungsformen so miteinander zu kombinieren, dass die Mobilität in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage auch bei knapper werdenden Ressourcen erhalten bleibt bzw. sogar verbessert wird. Sie erlangt eine immer größere Bedeutung sowohl in ländlichen Regionen als auch in den Städten.

Differenzierte Bedienungsformen im Linienverkehr

Schnellbus

Zwischen einigen Haltestellen eines Quellgebietes und einigen Haltestellen eines Zielgebietes verkehren über mittlere und größere Entfernung mit nur wenigen Unterwegshaltestellen Schnellbusse, bei geringer Nachfrage kleinere Fahrzeuggrößen, vielfach abweichend vom Linienverlauf der Normal- oder Eilbusse, teilweise unter Benutzung von Autobahn- oder Schnellstraßenabschnitten. Es werden unter Umständen höhere Fahrpreise, z. B. in Form von Zuschlägen, erhoben.

Eilbus

Vor allem in ländlichen Gebieten können Regionalbuslinien von zeitraubenden Umweg- oder gar Stichfahrten befreit und dadurch

beschleunigt werden, wenn die lokalen Bedienungsbedürfnisse auf andere Weise befriedigt werden. Diese Variante differenzierter Bedienungsweise im Linienverkehr verkehrt in der Regel nur in den Hauptverkehrszeiten. Die Eilbusse verkehren zum gleichen Tarif wie Normalbusse.

Linientaxi

Linientaxen werden anstelle großer Busse im normalen Linienverkehr eingesetzt. Meistens beschränkt sich ihr Einsatz auf verkehrsschwache Zeiten oder auf Linien oder Linienabschnitte, auf denen zwar eine geringe, aber ständige Verkehrsnachfrage besteht. Für den Fahrgäst ergeben sich keine Veränderungen, da die Fahrpreise den ÖPNV-Tarifen entsprechen und sich somit nur die Größe der eingesetzten Fahrzeuge verringert.

Differenzierte Bedienungsformen bei Ersatz- und Ergänzungsverkehren

Bürgerbus:

Buurtbus in den Niederlanden

Die Grundidee des Bürgerbusses ist übernommen von dem niederländischen Vorbild, dem sogenannten „Buurtbus“ (Nachbarschaftsbus).

Innerhalb der Gemeinden Stadskanaal und Vlagtwedde (NL) verkehrt seit 1979 ein derartiger Bürgerbus, der sogenannter Buurtbus. Der Buurtbus ist ein Kleinbus mit maximal 8-Fahrgastsitzplätzen, der nach einem Fahrplan mit festen An- und Abfahrtszeiten fährt (Ausnahme: Sonn- und Feiertage). Innerhalb geschlossener Ortschaften hält der Bus ausschließlich an vorhandenen Haltestellen. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften hält er nach Bedarf. Das besondere des Buurtbusses ist, dass er von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gefahren wird.

Der Bus fährt auf der Linie Stadskanaal - Mussel - Jipsinhuizen - Sellingen.

Durch den Einsatz des Buurtbusses erhalten die Einwohner des Gebietes Westerwolde die Möglichkeit, Zentren wie Stadskanaal mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Weiterhin ist er ein Teil vorhandener Beförderungsketten. Der Buurtbus bietet Anschlussmöglichkeiten an die

regulären öffentlichen Linienverkehre Richtung Emmen, Assen und Groningen.

Die Tarife des Buurtbusses weichen von den Tarifen im regulären ÖPNV ab.

Der Bürgerbus bietet die Möglichkeit in ländlichen Gebieten trotz geringer Nachfrage ein öffentliches Verkehrsangebot anzubieten. Die Fahrzeuge werden von Ehrenamtlichen gefahren, die sich in einem Verein zusammengeschlossen haben. Personalkosten für die Fahrerinnen und Fahrer fallen somit nicht an. Es gilt im allgemeinen der Tarif des Linienverkehrs.

Bürgerbus Emsbüren

Im Jahre 2007 wurde der Verein „Bürgerbus Emsbüren e.V.“ gegründet. Seit Ende 2009 fährt der Bürgerbus in Emsbüren auf den Linien:

- 143 Bramsche – Emsbüren;
- 151 Elbergen – Bernte – Emsbüren;
- 152 Salzbergen – Emsbüren;
- 154 Emsbüren – Ahlde – Emsbüren.

Genehmigungsinhaberin dieser Linien ist die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE-Süd). Ein von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und vom Landkreis Emsland mitfinanziertes Fahrzeug wird auf den oben genannten Linien montags und freitags in der Zeit von ca. 09:00 Uhr bis ca. 17:00 Uhr und mittwochs vormittags von ca. 09:00 Uhr bis ca. 12:30 Uhr von ehrenamtlichen Fahrern eingesetzt.

Rufbus / Anruf-Sammeltaxi:

Der Fahrgäst meldet telefonisch seinen Fahrtwunsch an, um eine fahrplanmäßig angebotene Fahrt zu aktivieren. Rufbusse bzw. Anruf-Sammeltaxen verkehren innerhalb festgelegter Bedienungsgebiete von festgelegten Abfahrtsstellen in festumrissene Zielgebiete zu festgelegten Zielhaltstellen bzw. bis vor die Haustür oder auch zu Haltestellen weiterführender Linienverkehrsmittel.

„Veranstaltungs-Sammeltaxen“, „Frauen-Nacht-Taxen“ und das sogenannte „Train-Taxi“ sind Sonderformen des Anruf-Sammeltaxis.

Der Einsatz der o.g. Bedienungsformen hat kapazitive (Kleinbusse, Linientaxen, Bürgerbusse) und zeitliche (Linienbedarfsverkehr)

Flexibilisierungen des Angebotes zum Ziel. In den oben genannten klassischen Formen oder in modifizierten Formen sind diese

differenzierten Bedienungsformen weit verbreitet und in die anderen vorhandenen Bedienungs-Systeme integriert.

In den Samtgemeinden Lathen, Sögel, Werlte, Dörpen und in der Gemeinde Geeste sind seit einigen Jahren sogenannte „Ruf-mich-Busse“ im Einsatz.

Mit dem „Ruf-mich-Bus“ wird ein nachfragegerechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorgehalten.

Der „Ruf-mich-Bus“ verkehrt als zusätzliches Angebot in den lokalen Bereichen der Samtgemeinden/Gemeinden. Ein Beförderungswunsch ist 60 Minuten vor der fahrplanmäßig festgelegten Abfahrzeit mitzuteilen. Fahrtanmeldungen nimmt die Mobilitätszentrale Emsland im Bahnhof Meppen unter der Telefon-Nummer 05931 – 933 633 werktäglich von 07 Uhr bis 18 Uhr und samstags von 08:30 Uhr bis 13 Uhr entgegen. Die Fahrten erfolgen jeweils von Haltestelle zu Haltestelle.

Der Anrufbus Leer verkehrt innerhalb des Landkreises Leer (ohne Borkum) an Werktagen von 7.30 Uhr bis 18.00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Die Busse verkehren ohne feste Haltestellen und festen Fahrplan.

Um eine optimale Auslastung der Fahrzeuge zu erzielen, werden die Fahrten, die von den Fahrgästen telefonisch bei der AnrufBus GmbH angemeldet werden, über ein Dispositionsprogramm den einzelnen Fahrzeugen zugewiesen. Der AnrufBus ist flexibel und erschließt nicht nur die Fläche, sondern dient auch als Zubringerverkehr zu den Linienbussen im Bedienungsgebiet

2.3.2 Weiterentwicklung

Alternative Bedienungsweisen werden bereits auf vielen Linien im Landkreis Emsland eingesetzt. Sie können insbesondere in den Schwachlastzeiten eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Linienbetrieb sein.

Zur Erweiterung des Fahrplanangebotes ist in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen zu prüfen, auf welchen Linien ein weiterer Einsatz der oben beschriebenen alternativen Bedienformen, insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel, sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar wäre.

In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden ist zu prüfen, ob die Möglichkeit des Einsatzes von weiteren Bürgerbussen, wie in Emsbüren, besteht.

2.4. Fahrplanangebot

2.4.1 Aktuelle Situation

a. Fahrgastgruppe Schüler

Im Nahverkehrsraum Landkreis Emsland stellt die Schülerbeförderung wie in allen Flächenlandkreisen die Basis für den öffentlichen Personennahverkehr dar. Das bestehende ÖPNV-Angebot ist daher stark geprägt durch die Beförderung von Schülern zu den Schulen in den Grundzentren, vor allem aber in den Mittelzentren Lingen, Meppen und Papenburg (siehe Karte 1.5 Schülerströme im Emsland).

Die Beförderung der Schüler entspricht hinsichtlich der Fahrzeugkapazitäten, des Fahrtenangebotes und des Komforts weitestgehend den Anforderungen, die von Schülern, Eltern, Schulen und Schulträgern gestellt werden. Die heutigen nur an wenigen Schulstandorten gestaffelten Schulanfangszeiten führen dazu, dass zur zeitnahen Bedienung der Schulen eine hohe Fahrzeugkapazität vorgehalten werden muss.

Die Akzeptanz des auf diese Fahrgastgruppe ausgerichteten Angebotes ist sehr hoch. Entscheidend für die Inanspruchnahme ist vor allem die Frage, ob die Schüler einen Anspruch auf eine Beförderung nach § 114 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) in Verbindung mit der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland vom 01.08.2008 – zuletzt geändert durch die Satzung des Landkreises Emsland vom 21.03.2011) haben.

b) Beförderung von anderen Fahrgastgruppen

Das Angebot auf den auf die Mittelzentren zuführenden Linien (Hauptachsen) ist ausgerichtet auf die Fahrtzwecke Freizeit / Besorgung / Beruf. Insbesondere auf den Relationen Haren-Meppen, Twist-Meppen, Haselünne-Meppen, Geeste-Meppen, Geeste-Lingen, Lünne-Lingen, Freren-Lingen und Haselünne-Lingen werden die angebotenen Fahrten verstärkt für diese Fahrtzwecke genutzt.

In den Mittelzentren bestehen neben den Regionalverkehren, die in Teilbereichen auch die lokalen Erschließungsfunktionen übernehmen, innerörtliche Linienverkehre, sogenannte Stadtbusverkehre, die sich mit ihrem Fahrtenangebot insbesondere an Fahrgäste richten, die den öffentlichen Personennahverkehr in der Freizeit, für Besorgungen und für Fahrten von und zur Arbeitsstätte nutzen (Karten 2.29 bis 2.31).

Insbesondere in den letzten Jahren wurden die Angebote der Stadtlinienverkehre in den drei Mittelzentren durch Ergänzung der Linien, aber auch durch eine Verdichtung des Fahrtenangebotes erheblich verbessert.

Der Stadtlinienverkehr in Papenburg wurde von ursprünglich 2 Linien auf nunmehr 7 Linien ausgebaut. Der Fahrplan der Linien umfasst an Schultagen:

Linie 1	12 Hin- und 10 Rückfahrten
Linie 2	12 Hin- und 9 Rückfahrten
Linie 3	6 Hin- und 6 Rückfahrten
Linie 4	9 Hin- und 8 Rückfahrten
Linie 5	1 Hin- und 3 Rückfahrten
Linie 6	3 Hin- und 3 Rückfahrten
Linie 7	2 Hin- und 2 Rückfahrten

Der Linienverkehr in Meppen umfasst 4 Linien und erschließt damit die gesamten innerstädtischen Stadtteile. Der Fahrplan der Linien umfasst an Schultagen:

Linie 1	10 Hin- und 10 Rückfahrten
Linie 2	10 Hin- und 11 Rückfahrten
Linie 3	8 Hin- und 9 Rückfahrten
Linie 4	11 Hin- und 12 Rückfahrten

Das Fahrtenangebot im Stadtlinienverkehr der Stadt Lingen wurde durch die Einführung des LiLi-Busses erheblich, insbesondere in den Abendstunden, verbessert. Es wurden die LiLi-Buslinien 11, 21, 31, 41, 60, 71 und 74 eingerichtet. Das Fahrtenangebot auf den Stadtverkehrslinien wurde insbesondere in den Morgenstunden ab 06:00 Uhr und in den Abendstunden montags bis donnerstags bis 21:00 Uhr und freitags sowie samstags bis ca. 22:30 Uhr erheblich erweitert. Das verdichtete Fahrtenangebot hat zu einer erheblichen Steigerung der

Fahrgastzahlen geführt. Der Fahrplan der Stadtverkehrslinien umfasst an Schultagen:

Linie 11	8 Hin- und 6 Rückfahrten
Linie 101	10 Hin- und 10 Rückfahrten
Linie 111	11 Hin- und 11 Rückfahrten
LiLi 21	12 Hin- und 13 Rückfahrten
Linie 121	10 Hin- und 13 Rückfahrten
LiLi 31	7 Hin- und 3 Rückfahrten
Linie 131/132/133	20 Hin- und 28 Rückfahrten
LiLi 41	16 Hin- und 14 Rückfahrten
Linie 141	12 Hin- und 17 Rückfahrten
Linie 151	12 Hin- und 12 Rückfahrten
LiLi 60	8 Hin- und 8 Rückfahrten
Linie 160	10 Hin- und 10 Rückfahrten
LiLi 71	11 Hin- und 10 Rückfahrten
Linie 171	11 Hin- und 15 Rückfahrten
LiLi 74	9 Hin- und 9 Rückfahrten
Linie 174	9 Hin- und 9 Rückfahrten

In den Grundzentren ist das Fahrtenangebot überwiegend auf die Beförderung der Fahrgastgruppe „Schüler“ ausgerichtet. Von anderen Fahrgastgruppen werden die Fahrten in diesen Fällen nur in geringem Umfange genutzt.

Der grenzüberschreitende Linienverkehr Meppen – Emmen/NL wird besonders für Freizeitaktivitäten und für Einkaufsfahrten genutzt. Die Linie Meppen-Emmen besteht seit 1991 und wird derzeit jährlich von rd. 10.000 Fahrgästen genutzt.

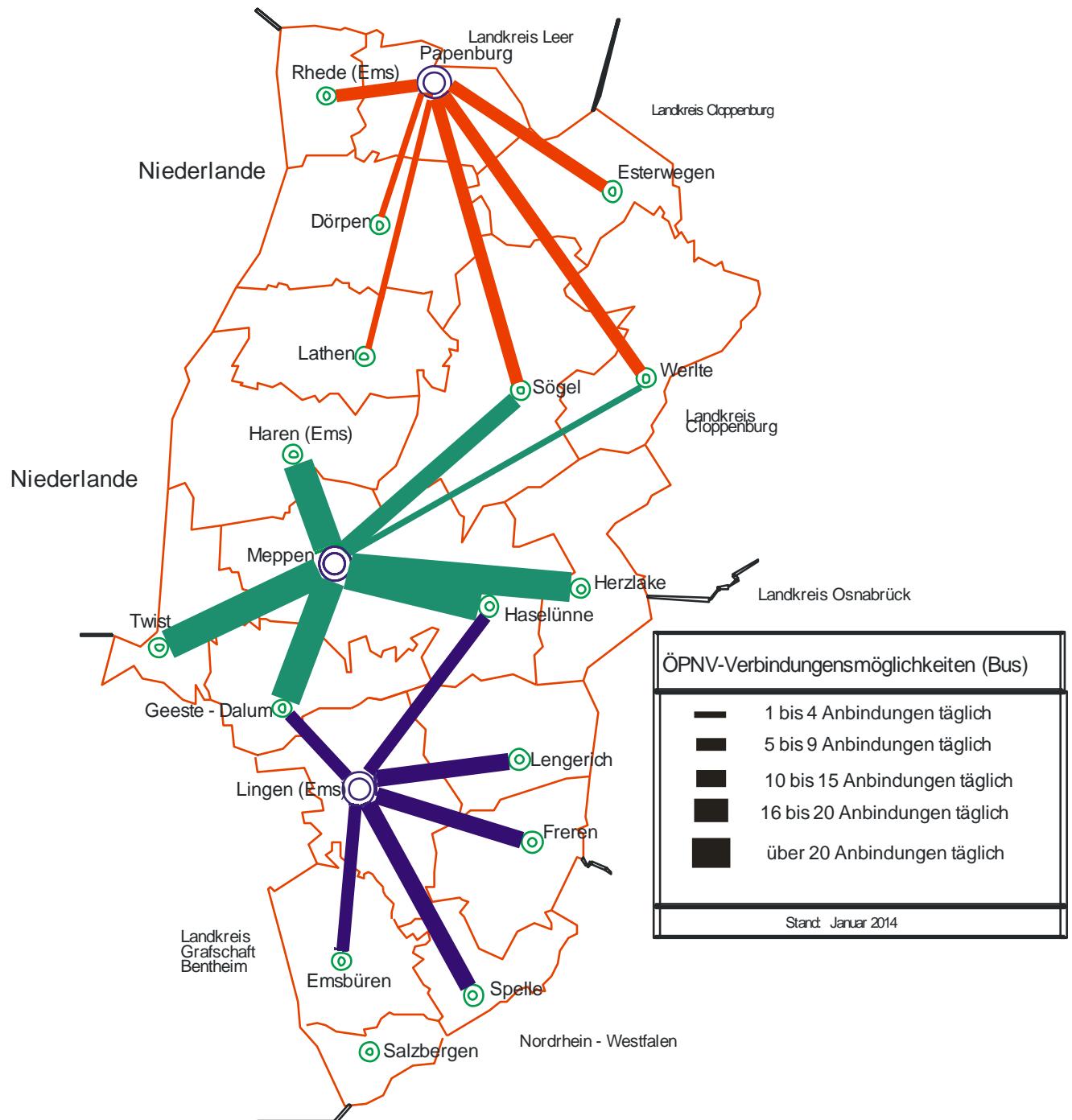
Das Leistungsangebot auf den einzelnen Relationen des Regionalverkehrs (Grundzentren - Mittelzentren) ist in den Karten 2.29 bis 2.31 und in der Tabelle 2.3 dargestellt.

Karte 2.29

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten (Bus)

Zwischen Mittelzentren und Grundzentren

- Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen -

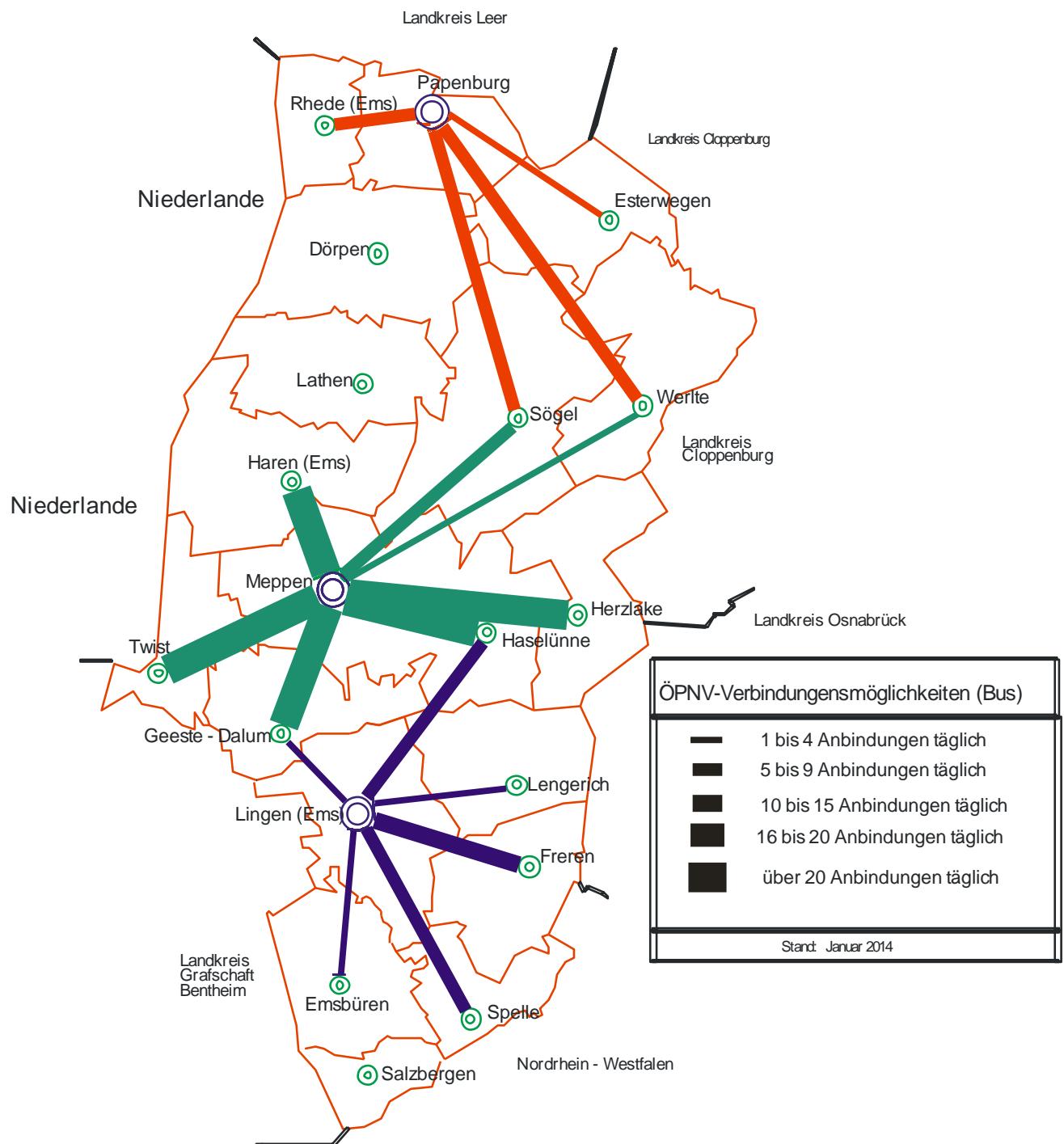


Karte 2.30

ÖPNV – Verbindungs möglichkeiten (Bus)

Zwischen Mittelzentren und Grundzentren

- Montag bis Freitag in den Schulferien in Niedersachsen -



Karte 2.31

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten (Bus)

Zwischen Mittelzentren und Grundzentren

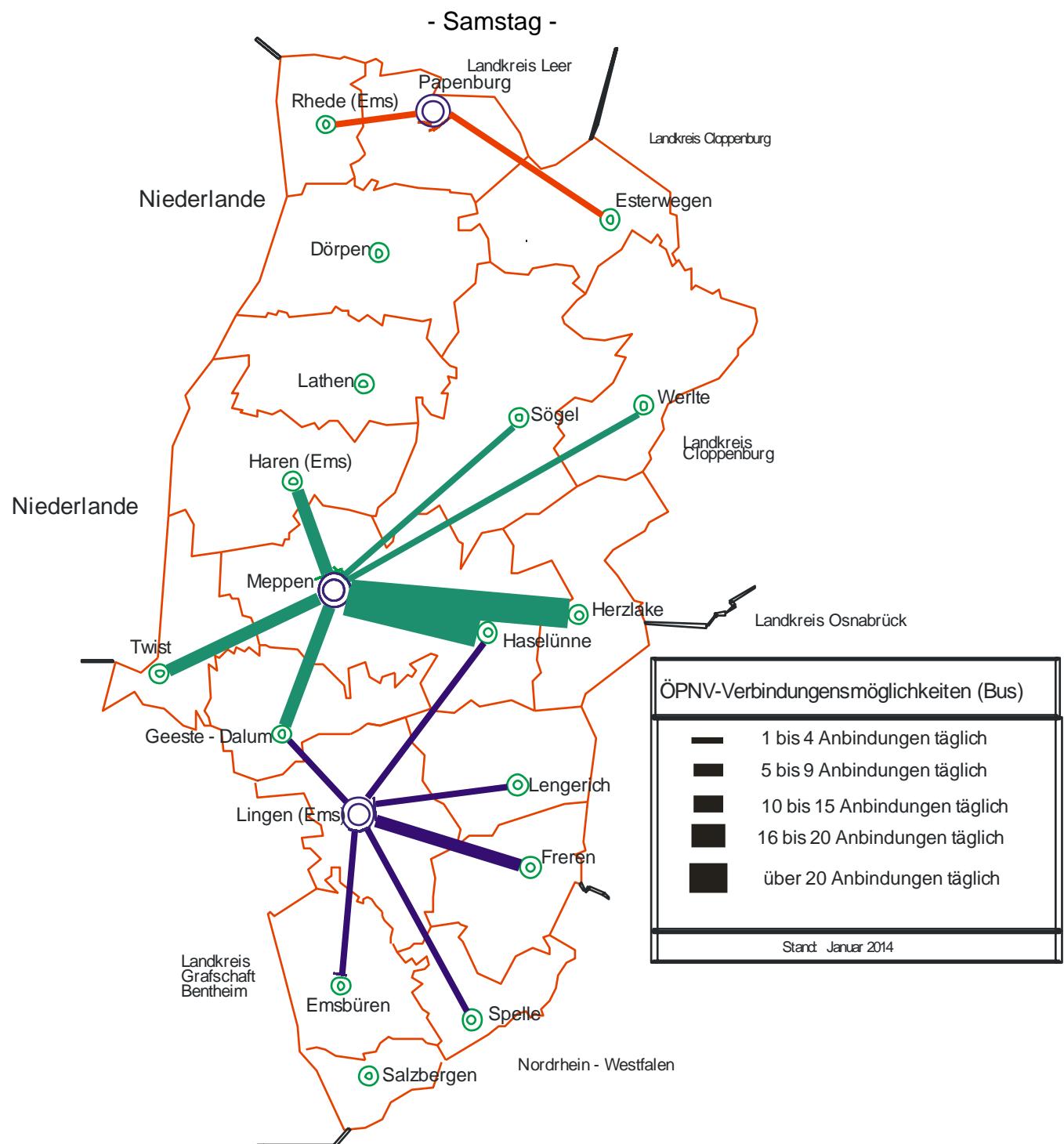


Tabelle 2.2

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten (Busverbindungen)
vom Grundzentrum zum Mittelzentrum im Landkreis Emsland

Mittelzentrum	Grundzentrum	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
		S	F	Hin	Rück		
Papenburg	Esterwegen	9	6	3	3	3	3
	Sögel	8	6	4	4	0	0
	Werlte	8	7	4	5	0	0
	Lathen	2	4	0	0	0	0
	Dörpen	2	4	0	0	0	0
	Rhede / Ems	8	8	4	5	1	1
Meppen	Haren / Ems	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
		S	F	Hin	Rück	Hin	Rück
	Twist	22	21	14	16	7	8
	Geeste	23	18	19	13	9	8
	Haselünne	20	19	18	17	6	5
	Herzlake	46	46	45	44	30	30
	Sögel	46	46	45	44	30	30
	Werlte	11	12	8	8	3	3
		4	2	2	2	0	1
Lingen / Ems	Geeste	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
		S	F	Hin	Rück	Hin	Rück
	Haselünne	5	6	4	4	1	1
	Lengerich	8	9	5	6	1	1
	Freren	8	10	4	4	3	2
	Emsbüren	13	15	10	10	4	5
	Spelle	5	7	4	4	1	1
	Salzbergen	8	10	6	4	3	3
		0	0	0	0	0	0
Bemerkung:							
Mo - Fr =		montags bis freitags					
Sa =		samstags					
S =		an Schultagen in Niedersachsen					
F =		in den Ferien in Niedersachsen					

Die Anbindung des Mittelzentrums Meppen ist aufgrund des dort vor Jahren stattgefundenen Genehmigungswettbewerbs aus den Bereichen Haselünne und Herzlake übermäßig gut angebunden.

Das Mittelzentrum Papenburg ist von den Grundzentren Lathen und Dörpen sehr gut über die Schiene erreichbar. Diese Anbindungen sind in der Übersicht somit nicht berücksichtigt. Ebenfalls sind nicht die Anbindungen von Sögel u. Werlte über die Schiene von Lathen nach Papenburg berücksichtigt.

Das Mittelzentrum Lingen ist von den Grundzentren Salzbergen, Emsbüren und Geeste ebenfalls sehr gut über die Schiene angebunden. Auch diese Anbindungen sind in der Übersicht nicht berücksichtigt.

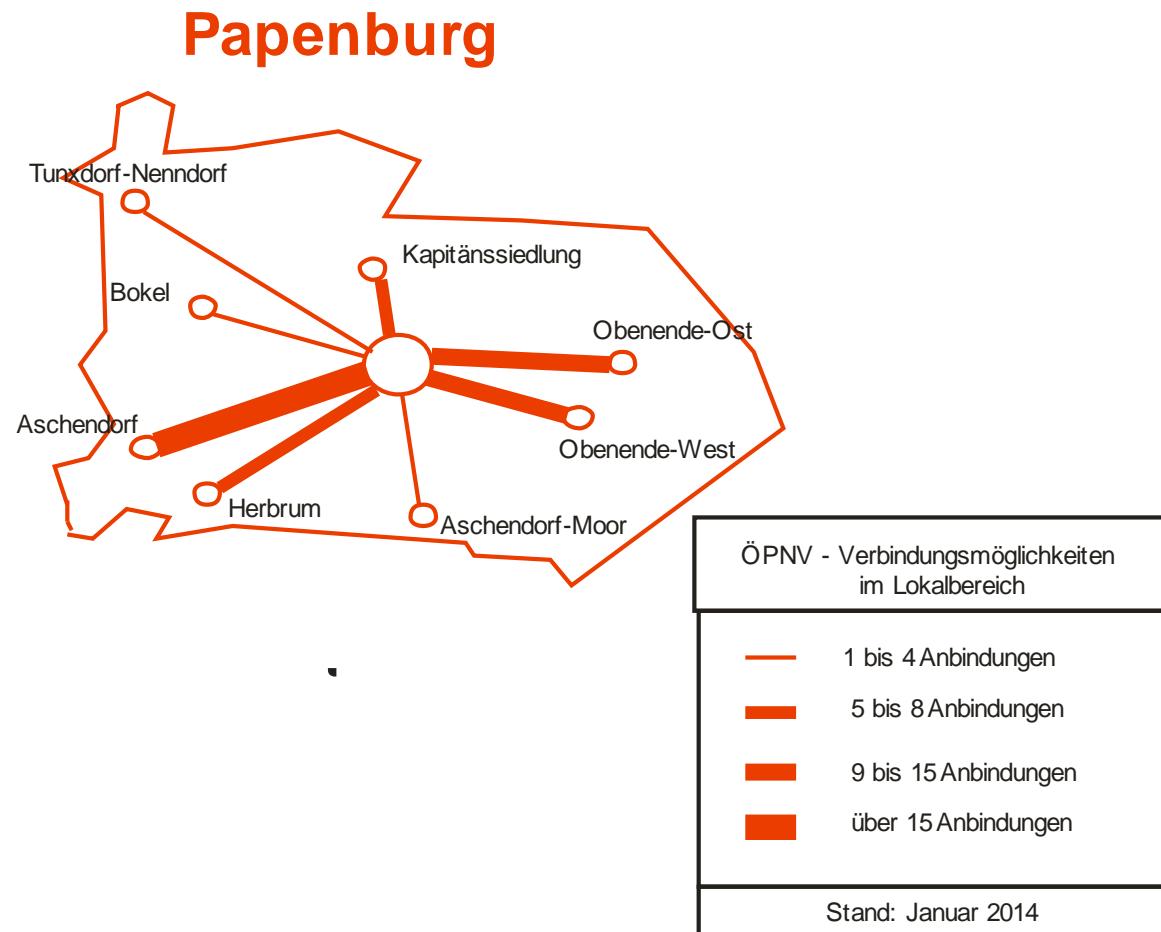
Für einen Vergleich der Anbindungen der Grundzentren auf die Mittelzentren sind die stündlichen Regionalexpressverbindungen von einigen Grundzentren zu berücksichtigen. Hierdurch erhöht sich die Anbindung für jede Fahrtrichtung um täglich 19 Anbindungen.

Durch das vorhandene Fahrtenangebot auf einigen Relationen lassen sich Rückschlüsse auf die Inanspruchnahme durch die einzelnen Fahrgastgruppen ziehen. Ansonsten können Aussagen zur Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes im nachfolgenden Text nur pauschal getroffen werden, da keine Fahrgastzahlen bezogen auf die einzelnen Linien bzw. Auswertungen über Fahrgastbefragungen vorliegen.

Karte 2.32

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten im Lokalbereich

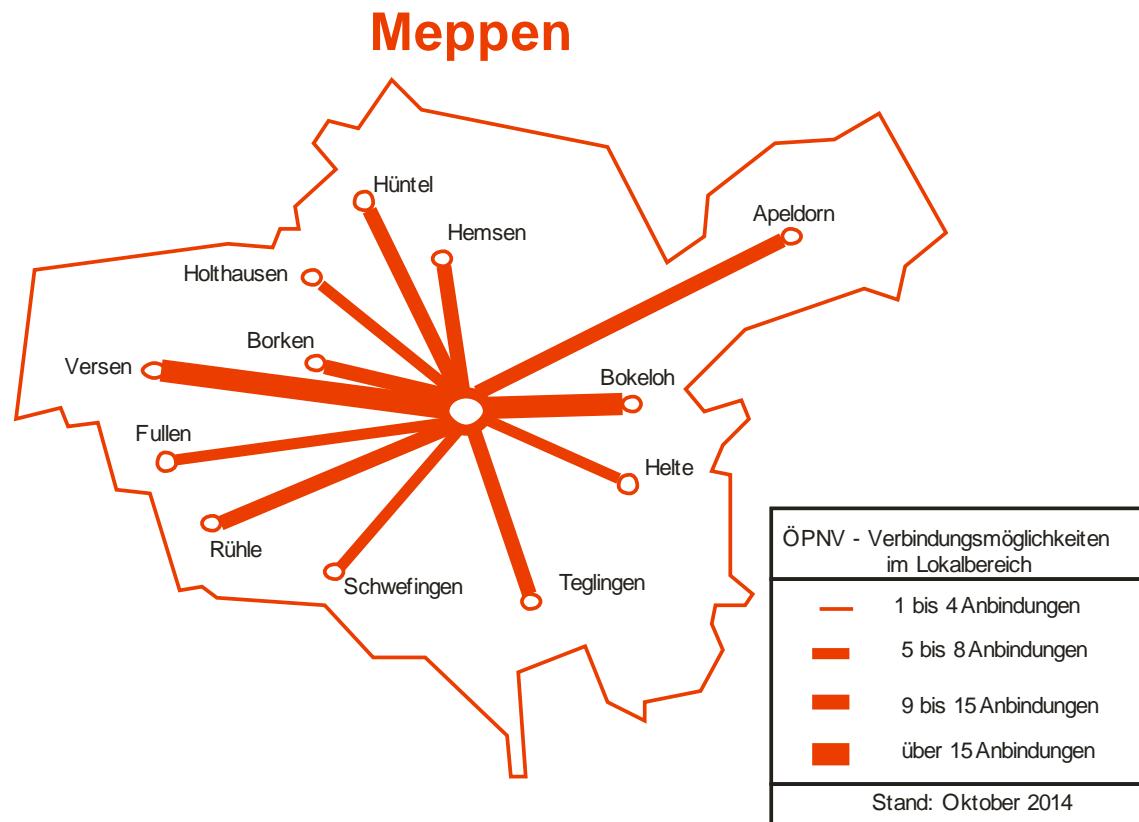
- Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen -



Karte 2.33

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten im Lokalbereich

- Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen -



Karte 2.34

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten im Lokalbereich

- Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen -

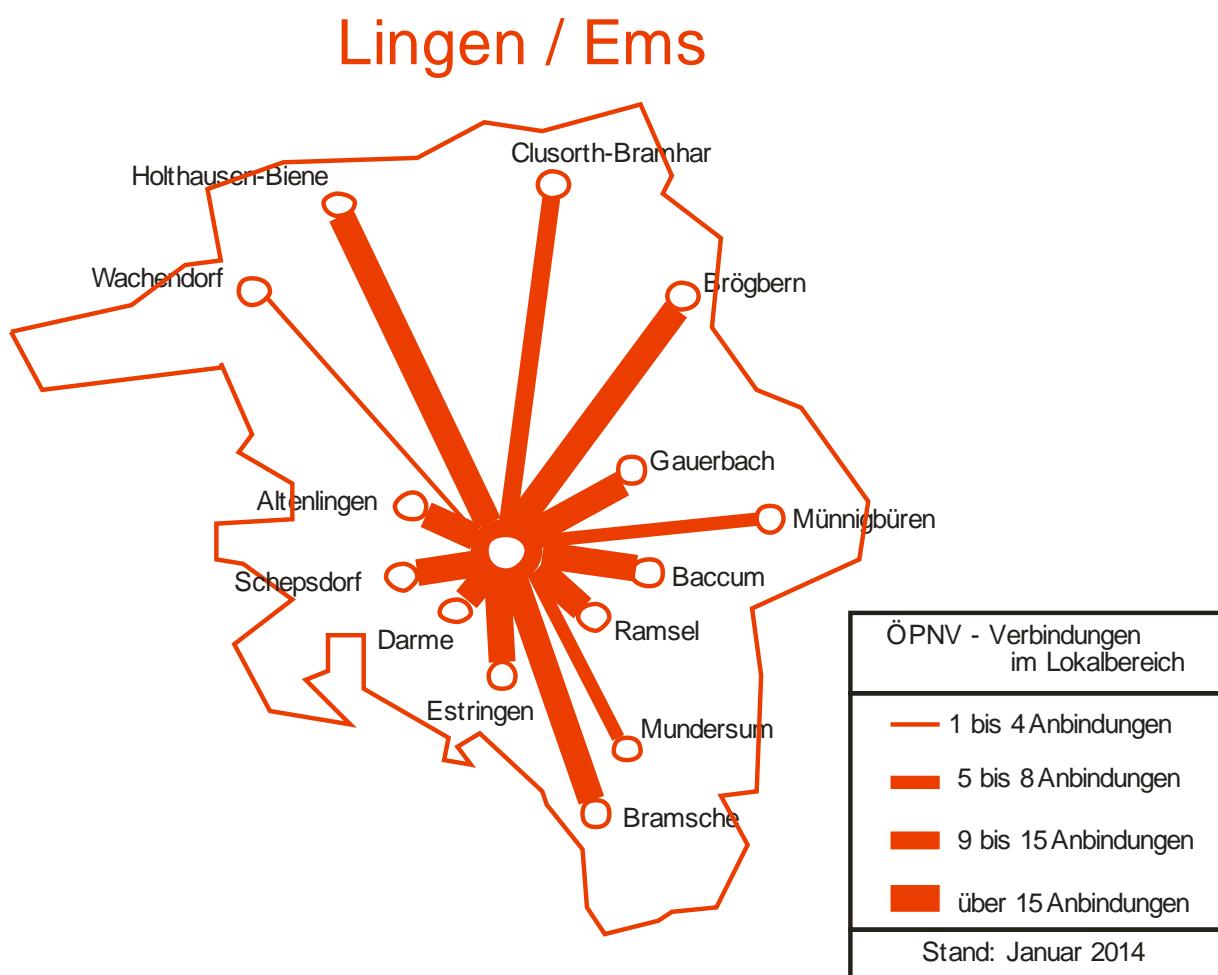


Tabelle 2.3

ÖPNV – Verbindungsmöglichkeiten (Busverbindungen)
im Lokalbereich der Mittelzentren

Mittelzentrum	Ortsteile	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
		S	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin
von Papenburg / Ems	nach						
	Aschendorf	17	17	5	4	3	2
	Aschendorf - Moor	3	1	0	0	0	0
	Bokel	3	3	0	0	0	0
	Kapitänssiedlung	6	6	4	5	0	0
	Obenende/Ost	10	10	6	5	3	3
	Obenende/West	10	24	8	7	3	3
	Tunxdorf-Nenndorf	2	2	0	0	0	0
	Herbrum	7	7	3	3	2	2
Mittelzentrum	Ortsteile	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
von Meppen / Ems	nach	S	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin
	Versen	22	22	16	17	6	9
	Gr. Fullen	9	8	4	5	2	3
	Rühle	14	15	13	13	7	7
	Teglingen	16	13	14	12	7	6
	Helte	7	7	7	6	3	3
	Hemsen	11	11	10	10	4	3
	Bokeloh	25	26	23	23	12	12
	Apeldorn	11	13	8	8	3	3
	Borken	9	11	9	11	3	3
	Holthausen	7	6	7	6	3	3
	Hüntel	10	10	9	10	3	3
	Schwefingen	5	6	5	5	0	0
Mittelzentrum	Ortsteile	Mo - Fr		Mo - Fr		Sa	
von Lingen/Ems	nach	S	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin
	Clusorth-Bramhar	13	8	8	8	3	3
	Brögbern	31	24	25	24	19	19
	Brockhausen	7	7	4	2	2	0
	Münningbüren	6	6	0	2	1	2
	Ramsel	31	33	22	22	18	19
	Baccum	31	33	22	18	19	6
	Gauerbach	23	22	21	18	18	16
	Mundersum	5	11	3	3	0	0
	Estringen	28	31	27	23	19	19
	Bramsche	28	31	27	23	19	19
	Holthausen - Biene	18	18	18	16	16	16
	Wachendorf	2	5	0	0	0	0
	Darme	29	28	27	25	20	20
	Altenlingen	20	21	18	16	16	16
	Schepsdorf	17	17	16	16	16	16
Bemerkung:							
Mo - Fr =	Montags bis Freitags						
Sa =	Samstags						
S =	an Schultagen in Niedersachsen						
F =	in den Ferien in Niedersachsen						

Nachtbussysteme

Zum 01.11.1997 wurde innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE-Süd) ein Nachtbussystem, die sogenannte „NachtEule“, eingeführt. Betreiber der NachtEule sind die Verkehrsunternehmen der VGE-Süd.

Das Nachtbussystem deckt mit 5 Linien das südliche Kreisgebiet mit einem umfangreichen Liniennetz ab (siehe hierzu die nachfolgende Karte 2.35).

Die Fahrzeuge der Nachtbusse fahren jeweils in der Nacht von Samstag auf Sonntag in der Zeit von ca. 19.00 Uhr bis 05.00 Uhr.

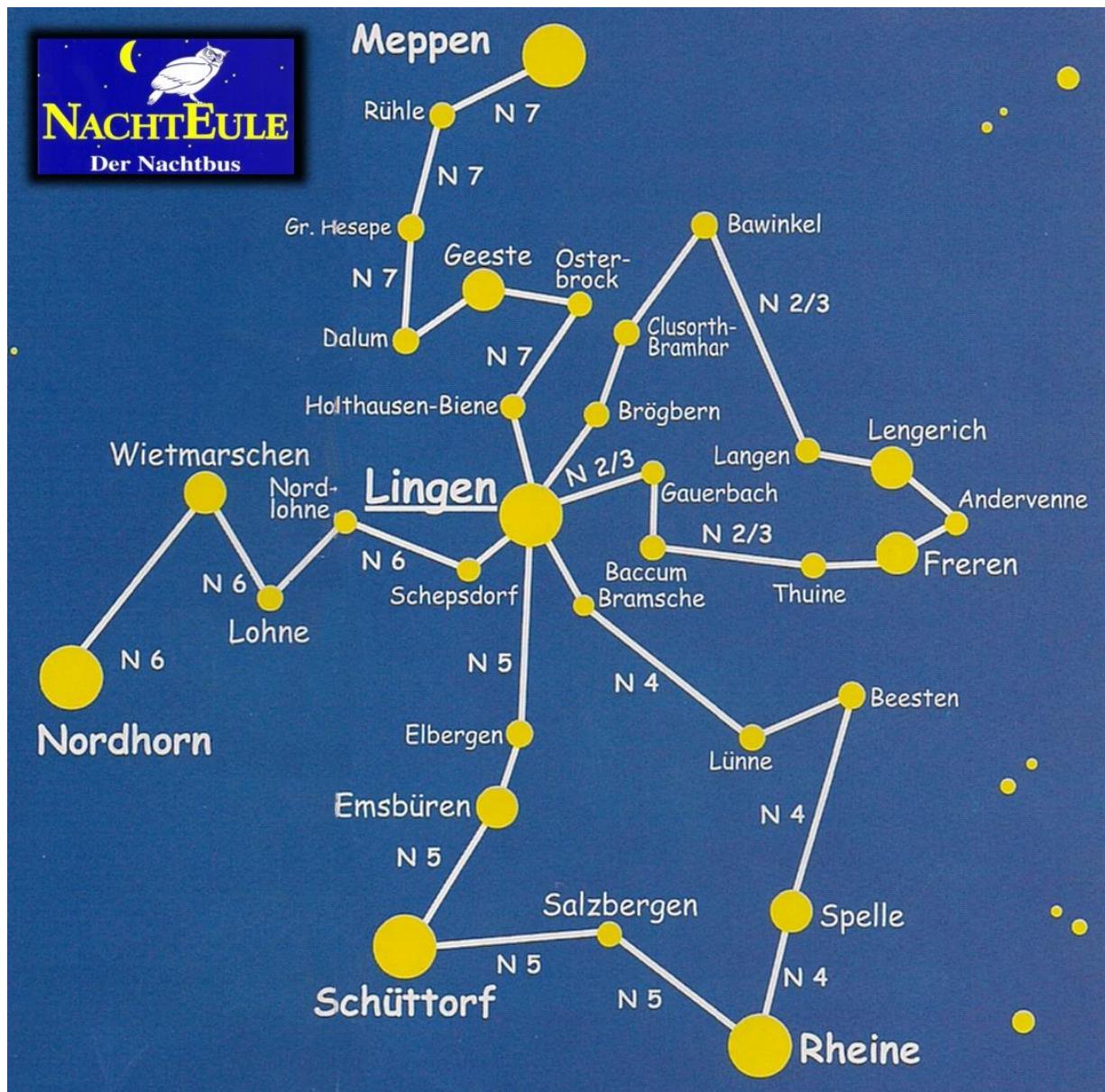
Für die Nachtbusse gilt:

- a) ein einheitlicher Tarif, der in allen Bussen gilt;
- b) mit einem Fahrschein, ohne nachlösen zu müssen, ist das Umsteigen auf allen Linien möglich;
- c) die Fahrpläne werden derart gestaltet, dass Umsteigemöglichkeiten ohne größere Wartezeiten bestehen.

Aufgrund der finanziellen Probleme bei der Durchführung der Fahrleistungen der NachtEule hat die VGE-Süd bei der Genehmigungsbehörde eine Entbindung von der Betriebspflicht zum 01.10.2014 beantragt und die entsprechende Genehmigung erhalten. Die Hochschule Osnabrück wurde von der Stadt Lingen mit der Durchführung einer Stakeholderbefragung beauftragt. Die Ergebnisse sind der VGE-Süd und den beteiligten Städten und Gemeinden vorgestellt worden. Eine Entscheidung über die zukünftige Gestaltung und Finanzierung der NachtEule liegt jedoch noch nicht vor.

Karte 2.35

Nachtbusliniennetz im Landkreis Emsland



2.4.2 Weiterentwicklung

Die Karten 2.29 bis 2.34 und die Tabellen 2.3 und 2.4 machen deutlich, dass einige Relationen, d.h. die Hauptachsen im ÖPNV, eine relativ gute bis sehr gute Bedienung aufweisen. Andere Relationen weisen hingegen ein relativ geringes Fahrplanangebot aus. Insbesondere fehlt an den Wochenenden und in den Abendstunden ein entsprechendes ÖPNV-Angebot.

In den Karten und Tabellen sind die Fahrtenangebote der Emsland-RADexpress-Busse nicht enthalten. Diese verkehren jeweils in der Saison von ca. Mitte März bis Ende Oktober eines jeden Jahres. Diese Fahrleistungen bieten den Fahrgästen an den Wochenenden und Feiertagen ein relativ gutes Fahrtenangebot im ÖPNV. Nähere Einzelheiten sind hierzu unter Ziffer 2.6 ausgeführt.

Ziel des Aufgabenträgers ist es, das derzeitige Fahrtenangebot im ÖPNV zu erhalten, damit leistungsfähige Verbindungen zwischen den Grundzentren und Mittelzentren bestehen bleiben. Dort wo es notwendig und wirtschaftlich vertretbar ist, ist das Fahrtenangebot zu verdichten.

Dem Aufgabenträger ist bewusst, dass die finanzielle Situation der Verkehrsunternehmen sich in den nächsten Jahren, u.a. aufgrund des Rückgangs der Schülerzahlen und der zu erwartenden Treibstoffkostensteigerungen, verschlechtern wird. Vor diesem Hintergrund sind daher die Unternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefordert, u.a. durch Marketingaktivitäten, auf spezielle Fahrgastgruppen ausgerichtete Fahrtenangebote und Ausnutzung alternativer Bedienformen ihre Einnahmesituation zu verbessern.

Ergänzend hierzu sollten auch in Gesprächen mit den Schulen die heutigen relativ starren Schulanfangs- und -endezeiten angesprochen werden.

2.5 Tarif

Als Gliederungseinheiten von Tarifarten kommen Längen, Flächen und sogar Zeiten vor. Diesen Gliederungseinheiten werden Preisstufen zugeordnet, wobei die Abstufung von der Größe der Gliederungseinheiten abhängt.

Anforderungen an die ÖPNV-Tarife

- aus der **Sicht der Fahrgäste:**
 - > leistungsgerecht;
 - > überall gut begreifbar;
 - > einfach in der Handhabung;
 - > konkurrenzfähig zu anderen Beförderungsmöglichkeiten.
- aus der **Sicht der Verkehrsunternehmen:**
 - > möglichst ergiebig;
 - > für das Verkaufs- und Kontrollpersonal praktikabel;
 - > ggf. automatisierungsfähig.

Tarifarten

Entfernungstarif

Bei diesem Tarif zahlt jeder Fahrgast die tatsächlich in Anspruch genommene Betriebsleistung (Preisberechnung durch Multiplikation der Tarifentfernung mit dem Kilometerpreis).

Teilstreckentarif

Bei diesem Tarif wird das Streckennetz eines Verkehrsunternehmers in etwa gleich lange Teilstrecken unterteilt. Damit einher geht im Allgemeinen eine Verringerung der Fahrkartensorten, so dass der Verkauf im Fahrzeug möglich ist. Die Zusammenfassung von jeweils zwei oder mehr Teilstrecken zu einem Zahlschnitt ist möglich.

Einheitstarif

Der Einheitsfahrpreis für das ganze Tarifgebiet ist die daher einfachste Tarifform. Der Einheitstarif ist ein der Reisehäufigkeit entsprechend gemittelter Fahrpreis, der allerdings zu Lasten des Kurzstreckenfahrgastes vereinheitlicht ist. Deshalb wird vielfach ein Kurzstreckentarif vorgeschaltet.

Kurzstreckentarif

Er wird häufig in Verbindung mit dem Einheitstarif angewandt. Der Kurzstreckentarif wird entweder für eine bestimmte Anzahl von Haltestellen oder nach deren Entfernung festgelegt. Dadurch wird versucht, ein Abwandern kurzstrecken-fahrender Fahrgäste zu verhindern.

Zonentarif

Das Bedienungsgebiet ist in Zonen unterteilt, um alle Linienverkehrsangebote innerhalb der Zone nutzen zu können. Dabei orientieren sich die Zonengrenzen zweckmäßigerweise an natürlichen Begrenzungen, Bebauungs- oder Verwaltungsgrenzen.

Wabentarif

Der Wabentarif entspricht einem Zonentarif, der geometrisch gleichwertig gegliedert ist. Es gelten die Einzelheiten eines Zonentarifs.

Die zuvor aufgeführten Tarifsysteme sind in der Praxis zumeist nicht in reiner Form anzutreffen. Im Nahverkehrsraum bieten die Linienunternehmer unterschiedliche Tarife an. Die hier angewandten Tarife zeigt die Tabelle 2.4.

2.5.1 Aktuelle Situation

Tabelle 2.4

Tarifübersicht

Verkehrsunternehmen:	Tarifsystem:
-----------------------------	---------------------

Regionalverkehr Schiene

Deutsche Bahn AG Teilstreckentarif

Linienverkehr nach PBefG § 42

Tarifgemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord	Zonentarif
Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord	Zonentarif
Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd	Zonentarif
Verkehrsbetriebe Landkreis Leer	Teilstreckentarif
Kalmer GmbH	Zonentarif
Weser-Ems-Busverkehr GmbH	Teilstreckentarif

Bei dem überwiegend angewandten Zonentarif orientieren sich die Zonengrenzen vielfach an den Verwaltungsgrenzen. Alle Bewohner der Ortsteile sollen den Kernort mit der niedrigsten Fahrpreisstufe erreichen können. Innerhalb der Lokalbereiche sind grundsätzlich nur bis zu zwei Tarifzonen zu bezahlen.

Der Teilstreckentarif unterscheidet sich von dem Zonentarif insofern, als die Fahrpreisstaffelung bei zunehmender Entfernung meist linear, teilweise aber auch degressiv vorgenommen wird.

Im Nahverkehrsraum werden nach den z.Zt. gültigen Tarifen verschiedene Fahrausweisarten angeboten. Erkennbar ist, dass es sich überwiegend um die klassischen Fahrausweisarten im ÖPNV handelt, wie z. B. Einzelfahrausweise, Wochen-, Monats-, Schülerwochen-, Schülermonatskarten.

Nachfolgend wird auf besondere Fahrausweisarten eingegangen, die von Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum ausgegeben bzw. anerkannt werden:

Öko-Ticket

Die Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord bietet eine übertragbare Monatskarte im Abonnement an. Dieser für Vielfahrer sehr preisgünstige Fahrschein ist für Strecken innerhalb der Gemeinden bzw. Samtgemeinden erhältlich. Das Öko-Ticket gilt innerhalb des Geltungszeitraumes für eine unbegrenzte Fahrtzahl. Es ist uneingeschränkt übertragbar auf andere Personen. Die Karte gilt von montags bis freitags nur für Fahrten ab 8.00 Uhr. Diese Einschränkung gilt nicht an Ferientagen.

Ein Kind bis zur Vollendung des 12. Lebensjahres kann kostenlos mitgenommen werden.

Kombinierte Bus- und Bahn-Zeitkarten

Im schienenparallelen Bereich der DB-AG werden sogenannte „Bus/Schiene-Zeitkarten“ ausgegeben. Die im Abonnement ausgegebenen Zeitkarten berechtigen innerhalb des Geltungszeitraumes zu unbegrenzter Fahrtzahl. Sie berechtigen den Nutzer auf dem eingetragenen Streckenabschnitt sowohl das Fahrtenangebot des Schienennahverkehrs der DB-AG als auch das Angebot des parallel verkehrenden Busunternehmens Weser-Ems Busverkehr GmbH bzw. der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd zu nutzen.

Anerkennung von Schienenfahrausweisen

Auf den Linien der Weser-Ems Busverkehr GmbH werden auch Schienenfahrausweise der Deutschen Bahn AG anerkannt.

Mitnahmemöglichkeiten an Wochenenden und Feiertagen

Die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd bietet Inhabern von Wochen- und Monatskarten (keine Schülerzeitkarten) an, an Wochenenden und Feiertagen zwei weitere Personen oder vier Kinder (bis zum vollendeten 12. Lebensjahr) oder eine weitere Person und zwei Kinder kostenlos im Gültigkeitsbereich der Zeitkarten mitzunehmen. Der Zeitkarteninhaber muss allerdings mitreisen.

Schülersammelzeitkarten

Von den Verkehrsunternehmen werden Schülersammelzeitkarten angeboten. Die im Abonnement ausgegebenen Zeitkarten berechtigen den Schüler innerhalb der jeweils festgelegten Monate bzw. an einzelnen Tagen während des gesamten Geltungszeitraumes (Schuljahr) auf dem eingetragenen Streckenabschnitt das Fahrtenangebot des Verkehrsunternehmens zu benutzen. Die Anzahl der Fahrten ist nicht beschränkt.

Schülerferienticket

Das Schülerferienticket gilt für alle Vollzeitschüler bis zum 23. Lebensjahr und ist nicht übertragbar. Das Ticket gilt in ganz Niedersachsen und Bremen während der Sommerferien auf allen Bus- und Straßenbahnenlinien von über 100 Verkehrsgesellschaften und in allen Zügen des Nahverkehrs.

Schülerfreizeitkarten

Inhaber von Schülerzeitkarten und Schülersammelzeitkarten können im Verkehrsgebiet der VGE-Süd im Rahmen der Gültigkeitsdauer dieser Karten zusätzlich eine Schülerfreizeitkarte erwerben.

Diese Karte ist gültig montags bis freitags an Schultagen ab 9.00 Uhr sowie samstags und in den Ferien ganztägig und berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im gesamten Netz der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd.

Netzkarte für Senioren

Im Bereich der Stadt Lingen können Senioren ab 80 Jahren, die ihren Führerschein abgegeben haben, eine „Netzkarte für Senioren“ zum Preis von derzeit 273,00 € erwerben. Sie ist 1 Jahr lang gültig im gesamten Liniennetz im Stadtgebiet Lingen. Die Netzkarte wird mit einem Lichtbild versehen und gilt nur in Verbindung mit einem amtlichen Ausweis. Die Netzkarte ist auf Antrag in der Geschäftsstelle der VGE-Süd erhältlich.

Niedersachsentarif

Die Landesnahverkehrsgesellschaft hat in Anlehnung an den Landestarif in Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit den benachbarten

Aufgabenträgern Region Hannover (RH) und Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), den Ländern Hamburg und Bremen sowie allen in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsgesellschaften (EVU) seit 2008 einen landesweiten Tarif im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erarbeitet, welcher im Juni 2013 umgesetzt wurde.

Der neue Tarif soll für alle Fahrten innerhalb Niedersachsens sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg gelten. Bestehende Verkehrsverbünde wie z.B. der Großraum Verkehr Hannover (GVH), der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB), der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) bleiben davon unberührt. Für ein- und ausbrechende Fahrten nach und von Niedersachsen wird weiterhin das bundesweit gültige Preissystem der DB angewendet.

(Quelle: Homepage der LNVG)

2.5.2 Weiterentwicklung

Wie aus der Tabelle 2.4 ersichtlich ist, bestehen im Nahverkehrsraum verschiedene Verkehrs-/Tarifgemeinschaften mit jeweils eigenen Tarifsystemen.

Für Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs wäre es vorteilhaft, wenn ein durchgehender Fahrausweis von der Starthaltestelle bis zur Zielhaltestelle gelöst werden kann. Durch Kooperationen zwischen den Verkehrs-/Tarifgemeinschaften sollte erreicht werden können, dass der Fahrgast für die gesamte Fahrtstrecke im Nahverkehrsraum nur einen Fahrausweis benötigt und alle in diesem Raum verkehrenden Verkehrsmittel benutzen kann.

Es ist zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen innerhalb der drei Tarif- / Verkehrsgemeinschaften bzw. bei allen im Nahverkehrsraum fahrenden Linienunternehmen die Möglichkeit gegeben ist, einen durchgehenden Fahrausweis zu lösen.

Grundsatz aller tariflichen Überlegungen im ÖPNV soll sein, durch marktgerechte, d.h. leistungsangemessene und in der Abstufung gerechte Fahrpreise, den ÖPNV langfristig finanziert zu machen.

Tarifsystem und Fahrpreisgestaltung müssen bei differenzierten Bedienungen auf lokale Bedienungskonzepte unter Berücksichtigung der Angebotsgestaltung und etwaiger betrieblicher Erfordernisse, die sich aus dem Einsatz flexibler Bedienungsformen ergeben können, abgestimmt sein. Höherer Beförderungskomfort einzelner Bedienungsformen könnte in Form von Zuschlägen in der Tarifgestaltung berücksichtigt werden.

Das Fahrausweisangebot als wesentliches Instrument des Marketings und des Vertriebes ist auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen auszurichten. Es ist zu prüfen, ob die klassischen Fahrausweisarten im ÖPNV noch intensiver durch spezielle Angebote ergänzt werden können.

Durch zielgerichtete Maßnahmen zur Kooperation Schiene/Straße soll der Weg für ein einheitliches Tarifsystem im gesamten Nahverkehrsraum Landkreis Emsland geschaffen werden.

2.6 Vernetzung von ÖPNV und Tourismus

Mit der Verdoppelung der Übernachtungszahlen innerhalb von 20 Jahren hatte sich der Tourismus bereits bis 2009 zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor des Landkreises Emsland entwickelt. Dieser Anstieg ging insbesondere mit einer gezielten Förderung des Fahrradtourismus durch den Landkreis Emsland einher, die neben vielen radtouristisch motivierten Übernachtungen auch einen stark wachsenden Naherholungsverkehr auslöste. Die Deutsche Bahn hatte dieser Entwicklung Rechnung getragen, indem auf der Emslandlinie Münster-Emden seit Dezember 2005 moderne Doppelstockwagen mit einem erheblich erweiterten Fahrradmitnahmeangebot eingesetzt werden. Durch die in der Folge weiter steigenden Fahrgastzahlen auf der Emslandlinie konnte belegt werden, dass ÖPNV-Angebote dann von Touristen bzw. Naherholungssuchenden genutzt werden, wenn ausreichende Beförderungskapazitäten im Taktverkehr angeboten werden können.

Allerdings konnten weite Teile des flächenmäßig größten niedersächsischen Landkreises von dieser Entwicklung nicht profitieren. Urlauber mit einem festen Quartier in den touristischen Schwerpunktgebieten entlang der Ems und Naherholungssuchende fanden nur selten den Weg in Städte und Gemeinden ohne eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr. Umgekehrt wurde der vor allem auf die Schülerbeförderung ausgerichtete und an den Wochenenden kaum ausgeprägte Busverkehr bis 2009 von Urlaubern und Naherholungssuchenden kaum genutzt.

Erforderlich wurde deshalb die Einleitung von Maßnahmen, mit denen sowohl die Nutzung des ÖPNV-Busverkehrs außerhalb der Schulzeiten erhöht als auch die Erreichbarkeit der vielen Wohnorte und Freizeiteinrichtungen ohne unmittelbaren Schienenzugang für Einwohner und Urlauber an allen Wochentagen und zu jeder Tageszeit verbessert werden konnte.

2.6.1 Emsland-RADexpress

Der Kreisausschuss des Landkreises Emsland hat am 18.05.2009 beschlossen, den Radtourismus und den ÖPNV durch den Einsatz von Emsland RADexpress-Bussen zu verbessern.

Ab Juli 2009 bis Ende Oktober 2009 wurde erstmals jeweils an den Wochenenden und an Feiertagen im Pendelverkehr der Einsatz dieser Busse für folgende Strecken mit den jeweiligen Linienunternehmen vereinbart:

- Lathen - Sögel - Werlte (Geest-Radweg, Schloss Clemenswerth)
- Meppen - Haselünne - Herzlake (Hase-Ems-Tour, Hasetal-Express)
- Meppen - Gr. Hesepe - Twist (Moormuseum, Naturpark mit Bargerveen)
- Lingen - Erholungsgebiet Saller See (Anschluss Emland-Route in das Hasetal und das südliche Emsland).

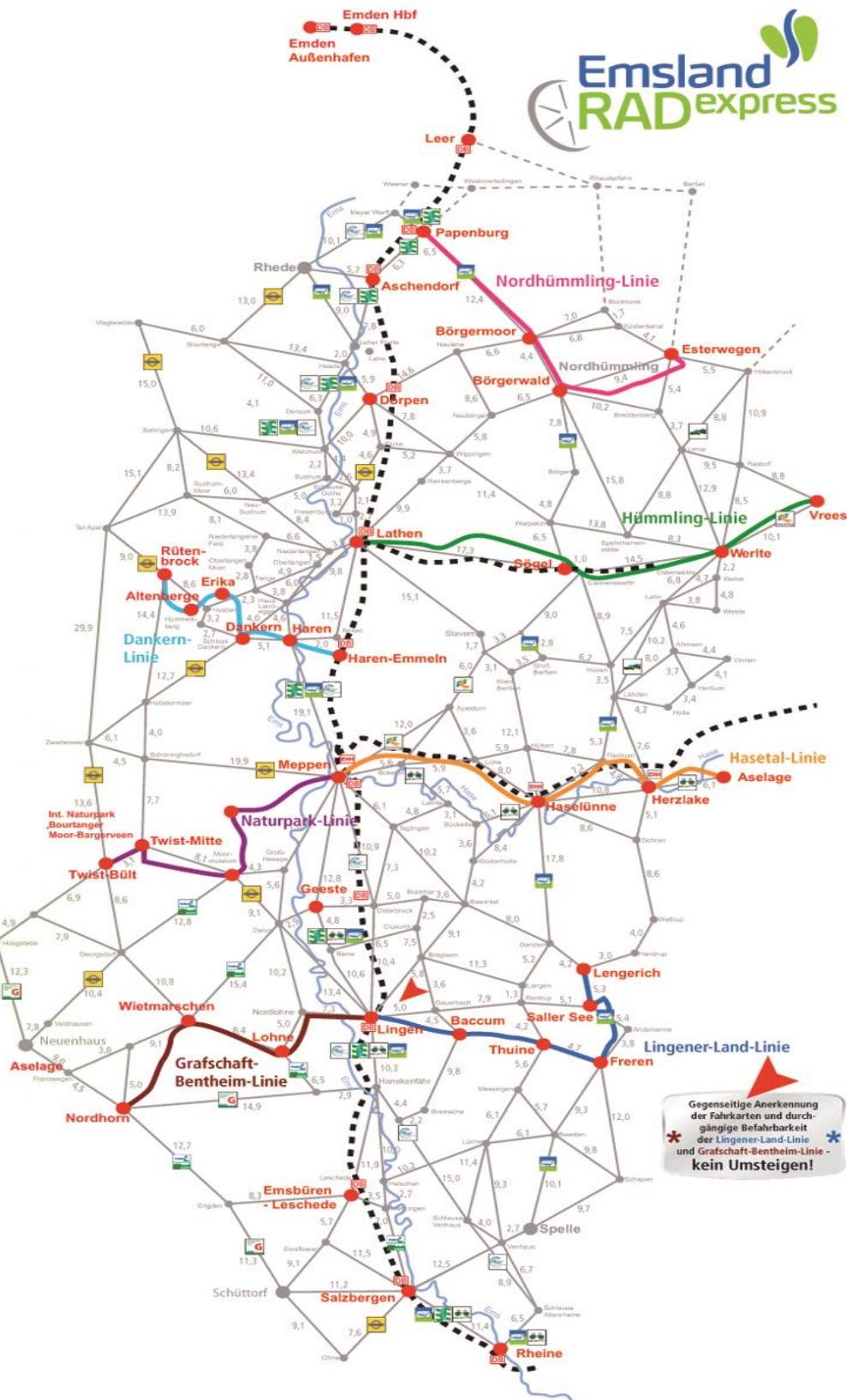
Die Fahrzeiten der Pendelbusverkehre wurden dabei auf die An- und Abfahrtzeiten des Bahnverkehrs abgestimmt, um eine Kombination der Bahn- und Busnutzung zu ermöglichen.

Seit 2010 wird jeweils von ca. Mitte März bis ca. Ende Oktober ein RADexpress-Angebot vorgehalten. Die oben aufgeführten RADexpress-Linien wurden zwischenzeitlich erweitert um die Linien:

- Emmeln - Haren – Rütenbrock
- Lingen – Nordhorn (Angebot des Fietsenbusses)
- Papenburg – Esterwegen.

Karte 2.36

Linienübersicht „Emsland-RADexpress“



2.6.2 Emsland-Touren-Ticket

In Abstimmung mit der LNVG, der DB AG und den örtlichen Busunternehmen konnte als Erweiterung des Emsland-RADexpress-Angebotes ab der Saison 2010 ein Kombiticket zur gleichzeitigen Nutzung der Nahverkehrszüge zwischen Rheine und Emden/Außenhafen und der RADexpress-Busse eingeführt werden.

Der Fahrgäst hat seitdem die Möglichkeit, zwischen den Bahnhöfen Rheine und Emden/Außenhafen ein Kombiticket für 9,50 € zu lösen und mit diesem Ticket, welches die Mitnahme des Fahrrades erlaubt, für einen ganzen Tag den Zug zwischen den Bahnhöfen Rheine und Emden-Außenhafen sowie die RADexpressbusse zu nutzen. Dieses Ticket gilt jedoch erst ab zwei Personen. Weitere 3 Personen können dieses Kombiticket für jeweils 5,00 € erwerben.

Diese Kombitickets können sowohl an den Fahrenscheinautomaten auf den Bahnhöfen als auch in den Emsland-RADexpress-Bussen gelöst werden.

2.6.3 Weiterentwicklung

Durch eine intensive Bewerbung des Emsland-RADexpresses und des Emsland Touren-Tickets konnte die Nachfrage nach diesen beiden neu entwickelten ÖPNV-Angeboten Jahr für Jahr erheblich gesteigert werden. In 2012 nutzten insgesamt über 16.000 Personen das Emsland-RADexpress Angebot, davon rd. 6.800 Personen, die über ein Emsland-Touren-Ticket zu weiter steigenden Fahrgastzahlen auf der Emslandlinie beitrugen.

In Bezug auf das Nachfrageverhalten weisen die einzelnen angebotenen Linien allerdings noch große Unterschiede auf. Durch ständige Optimierungen und weitere Anpassungen soll es gelingen, die seit 2009 neu entwickelten ÖPNV-Angebote dauerhaft zum Wohle der Einwohner und der Touristen im Emsland zu etablieren.

2.7 Verkehrsanlagen

Neben dem Fahrplan- und Tarifangebot sind es vor allem die Verkehrsanlagen, welche für Fahrgäste von besonderer Bedeutung sind. Schließlich sind die Verkehrsanlagen für jeden Bürger (nicht nur für den Fahrgast) sichtbar und übermitteln so oftmals einen ersten Eindruck über den ÖPNV in der Region.

2.7.1 Haltestellen

Attraktive Haltestellen und zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind wichtige Bausteine für ein erfolgreiches ÖPNV-Angebot. Diese Einrichtungen übernehmen mit den dazugehörigen Einrichtungen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei gilt, dass nicht nur das räumliche und zeitliche Fahrtenangebot die Entscheidung des Fahrgastes für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestimmt, sondern dass auch saubere und attraktiv gestaltete Haltestellen mit leicht lesbaren Informationen für die Wahl des ÖPNV von entscheidender Bedeutung sind. Die Haltestellen haben in diesem Zusammenhang die Funktion einer Visitenkarte des ÖPNV, die auch dann einen Eindruck von dem ÖPNV-Angebot vermittelt, wenn sie nicht von Fahrzeugen bedient werden – z.B. während der Wartezeiten der Fahrgäste.

Um einerseits den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden und um die Funktion der Haltestellen als Visitenkarten des ÖPNV zu unterstreichen, wurde ein Haltestellenkonzept entwickelt, welches sich zum Ziel gesetzt hat die Haltestellenqualität innerhalb der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) zu verbessern. Hierbei wurde als ein wesentliches Kriterium ein einheitliches Erscheinungsbild gefordert. Die Forderung nach einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen leitet sich aus deren zentraler Bedeutung im Gesamtsystem des ÖPNV ab. Die Richtlinien für die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen sind ein Resultat der unterschiedlichen Interessen der Fahrgäste, Betreiber und der Allgemeinheit.

Die Steigerung der Haltestellenqualität kann unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Mittel jedoch nur schrittweise erfolgen.

2.7.2 Ausstattung der Haltestellen

Haltestellenkennzeichnung

Unabhängig vom Haltestellentyp ist der Standort der Bus- und Straßenbahnhaltstellen im Straßenraum mit dem Zeichen 224 StVO zu kennzeichnen. Das Haltestellenzeichen ist an ortsfest verankerten Masten oder Rahmen auf einem quer zur Fahrtrichtung angeordneten Schild anzubringen. So weit eine Wartehalle vorhanden ist, sollte die Haltestellenkennzeichnung direkt an der Wartehalle erfolgen.

Fahrgastinformation

Zur Fahrgastinformation gehören an jeder Haltestelle neben der Haltestellenkennzeichnung ein Aushangfahrplan und möglichst eine Tarif- und Fahrpreisübersicht sowie dazugehörige Hinweise.

Wartehallen

Fahrgastunterstände sind möglichst an allen Haltestellen aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltstellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der Sicherheit und um den Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. Weiterhin sollten an den Wartehallen Abfallbehälter vorhanden sein.

Beleuchtung

An allen Haltestellen soll eine Ausleuchtung des Haltestellenbereichs gegeben sein, so dass sie von den Fahrgästen als sicher empfunden werden. Sofern die verkehrlichen und betrieblichen Belange es erlauben, soll der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet werden. Darüber hinaus sollte eine für den Straßenverkehr blendfreie Eigenbeleuchtung vorgesehen werden. Der Haltestellenname sollte dabei ebenfalls beleuchtet sein. Dies dient sowohl der besseren Orientierung der Fahrgäste als auch der verbesserten Präsenz des ÖPNV im allgemeinen Straßenbild.

Sitzplätze

Es wird angestrebt, dass an möglichst vielen Haltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft

haltbar angebracht werden, nur schwer zu beschädigen und Einzelteile leicht auswechselbar sind.

Fahrradabstellanlagen

Aus wirtschaftlichen Gründen und im Hinblick auf die Schaffung attraktiver und schneller Verbindungen können im ÖPNV die Liniennetze nicht so gestaltet werden, dass alle Haltestellen in zumutbarer Fußwegentfernung erreichbar sind. Das gilt insbesondere für ländliche Räume und Außenbereiche der Städte. Andererseits gehen auch von der Qualität der Verkehrsbedienung, wenn sie Lücken in der Bedienungshäufigkeit oder Fahrplanabstimmung aufweist, Auswirkungen z.B. auf die Nachfrage nach Zubringerverkehren aus. In diesen Fällen kann das Fahrrad wegen seiner Ungebundenheit zu Fahrplan und Linienführung als Ergänzungsverkehrsmittel von großem Nutzen für den ÖPNV sein, weil es den Einzugsbereich der Haltestellen und somit das Fahrgastpotential vergrößert.

Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen sollen eine hohe Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus aufweisen sowie ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. Es sind Rahmenhalterungen vorzusehen, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen. Wünschenswert sind darüber hinaus ein wirksamer Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung.

Das Angebot an Stellplätzen für die Fahrradabstellanlagen muss sich vor allem an der Lage der Haltestellen, dem Fahrgastaufkommen der Haltestellen, dem Anteil des Schülerverkehrs am Fahrgastaufkommen und dem Zubringerverkehr orientieren. Abstellanlagen sind in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle oder zum Haltestellenzugang anzurichten.

Musterhaltestelle

Um in der Region eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erreichen, wurden für eine Musterhaltestelle von dem gemeinsamen Arbeitskreis Marketing der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger in der Verkehrsregion Ems-Jade folgende Kriterien festgelegt:

Musterhaltestelle (Wartehalle)

Form:	<ul style="list-style-type: none"> - Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); nur in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich), wo aus Platzgründen die Ständerform nicht passt - auf mitgelieferter Bodenplatte - im Baukastensystem - mit rechteckige Glasflächen - mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht) - Fahrradständer auf Wunsch integrierbar
Material:	<ul style="list-style-type: none"> - seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	<ul style="list-style-type: none"> - Satteldach nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben) - traufständisch mit integriertem Regenabfluss mit innen liegender Beleuchtung - und hinterleuchtetem Haltestellennamen, möglichst im Giebel; alternativ reflektierend - sofern kein Stromanschluss, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein - Haltestellenschild integriert, eventuell sogar beleuchtet - Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung - Farbe: keine Empfehlung
Sitzbank:	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an den Pfosten befestigt
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none"> - DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb:	<ul style="list-style-type: none"> - außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
H-Schild:	<ul style="list-style-type: none"> - integriert auf / an Wartehalle (s.o.); eigene Beleuchtung wäre ein besonderes Extra
Glas:	<ul style="list-style-type: none"> - Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm - eingebrannte Sichtzeichen, je nach kommunaler Vorgabe oder VEJ

Für die Ausstattung der Haltestellen an den Hauptlinien im Emsland sollen die Empfehlungen des Arbeitskreises der VEJ für die „Musterhaltestelle“ Berücksichtigung finden.

Das nachstehende Foto einer Wartehalle zeigt den gewünschten Ausbauzustand nach den o.g. Ausstattungskriterien.



Anordnung und Gestaltung

Neben der Ausstattung der Haltestellen ist aber immer auch deren Anordnung und Gestaltung zu beachten. Hier sollte u.a. auf folgende Punkte geachtet werden:

- Haltestellen sollen leicht und sicher erreichbar sein. Dies setzt gut beleuchtete, saubere, vom Fahrweg getrennte und ausreichend breite Gehwege voraus. Bei der Planung von Haltestellen ist auf unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden und auf eine Gestaltung ohne dunkle Ecken zu achten, um eine ausreichende soziale Sicherheit zu

gewährleisten. Den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (Kinder, ältere Verkehrsteilnehmer, Personen mit Kinderwagen und behinderte Fahrgäste) ist Rechnung zu tragen.

- Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im Verkehrsraum richten sich nach Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung, der örtlichen Verkehrssituation und der verfügbaren Flächen. Mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde sind verkehrliche und betriebliche sowie straßenverkehrstechnische Gesichtspunkte abzustimmen, wobei auf ausreichende Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu achten ist.
- Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg, die Schaffung einer angemessenen Aufenthaltsqualität und eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen, sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform soll minimiert werden. Bushaltestellen sind soweit möglich in Seitenlage am Fahrbahnrand anzurichten. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, der Sicherheit beim Abfahren, der Sicherheit stehender Fahrgäste und dem Fahrkomfort. In Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage als Busbuchten ausgebildet werden. Soweit die straßenverkehrlichen Voraussetzungen (Parkstreifen oder Radfahrstreifen) gegeben sind, sollen Haltestellen am vorgezogenen Fahrbahnrand (Haltestellenkap) angeordnet werden. Durch geeignete Maßnahmen ist der Einfahrbereich der Haltestellen von verbotswidrig abgestellten Fahrzeugen freizuhalten.
- Um Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und dem Fahrradverkehr zu verhindern, sollte bei hochbordigen Fahrradwegen auf eine Führung der Fahrradfahrer zwischen Fahrzeug und Wartehalle verzichtet werden.

Ferner ist bei der zukünftigen Planung und der Neugestaltung von Haltestellen dem Behindertengleichstellungsgesetz Rechnung zu tragen.

Die Abbildungen 2.3 bis 2.6 stellen Musterbeispiele der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Gestaltung der barrierefreien Bushaltestellen außerorts dar.

Abb. 2.3 Barrierefreie Bushaltebucht (außerorts) – Lageplan -

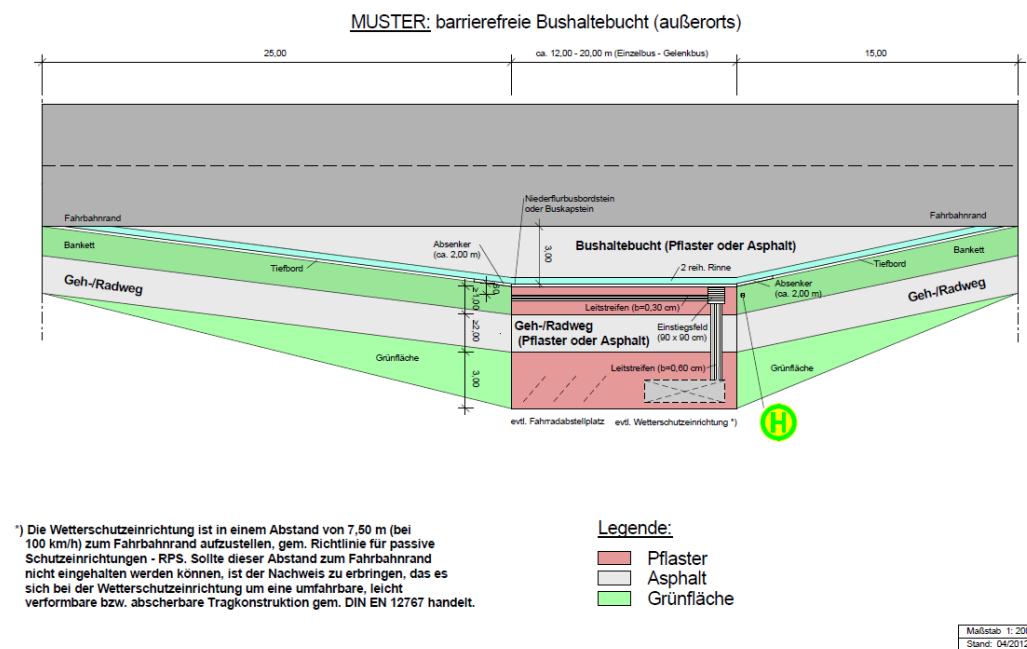


Abb. 2.4 Barrierefreie Busbucht (außerorts) – Querschnittzeichnung -

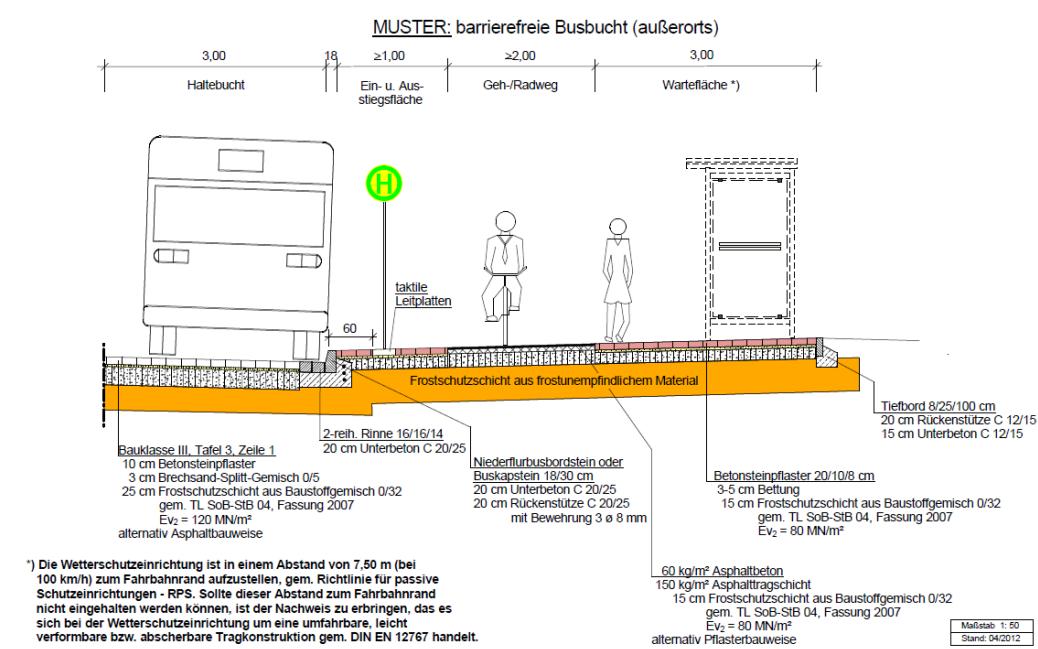
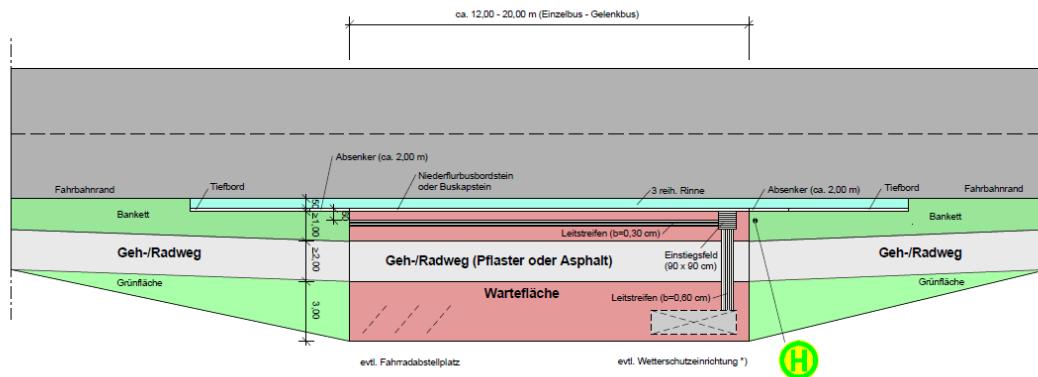


Abb. 2.5 Barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) - Lageplan -

MUSTER: barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) (EKL 4 - siehe RAL-Entwurf)



*) Die Wetterschutzeinrichtung ist in einem Abstand von 7,50 m (bei 100 km/h) zum Fahrbahnrand aufzustellen, gem. Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen - RPS. Sollte dieser Abstand zum Fahrbahnrand nicht eingehalten werden können, ist der Nachweis zu erbringen, dass es sich bei der Wetterschutzeinrichtung um eine umfahrbare, leicht verformbare bzw. abscherbare Tragkonstruktion gem. DIN EN 12767 handelt.

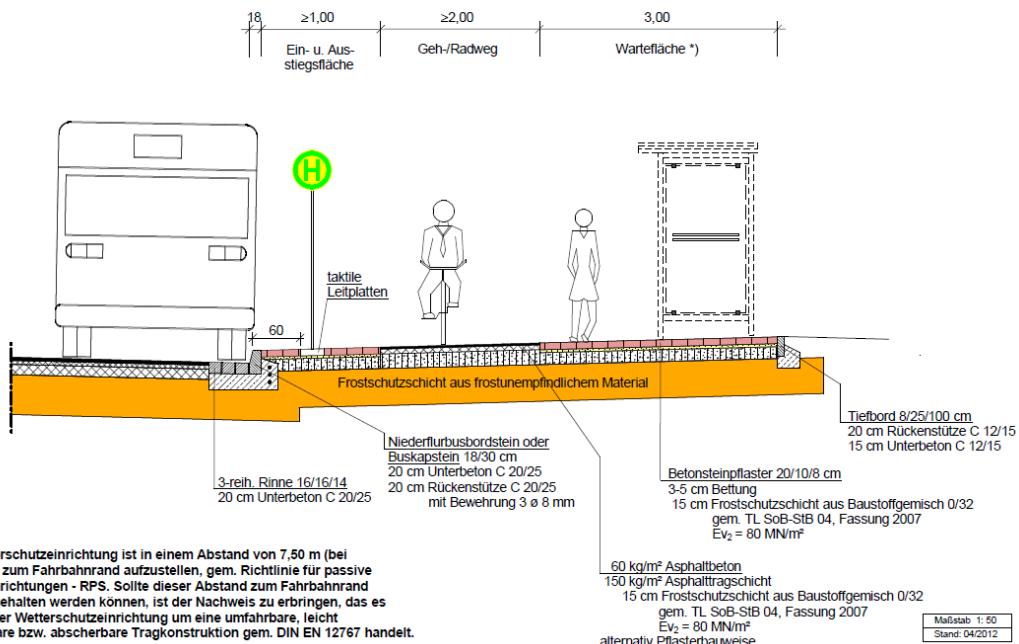
Legende:

- Pflaster
- Asphalt
- Grünfläche

Maßstab 1:200
Stand: 04/2012

Abb. 2.6 Barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) – Querschnittzeichnung -

MUSTER: barrierefreie Bushaltestelle für gering belastete Straßen (außerorts) (EKL 4 - siehe RAL-Entwurf)



*) Die Wetterschutzeinrichtung ist in einem Abstand von 7,50 m (bei 100 km/h) zum Fahrbahnrand aufzustellen, gem. Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen - RPS. Sollte dieser Abstand zum Fahrbahnrand nicht eingehalten werden können, ist der Nachweis zu erbringen, dass es sich bei der Wetterschutzeinrichtung um eine umfahrbare, leicht verformbare bzw. abscherbare Tragkonstruktion gem. DIN EN 12767 handelt.

Maßstab 1:50
Stand: 04/2012

Innerorts wird seitens des Aufgabenträgers die barrierefreie Bushaltestelle gem. den Abbildungen 2.5 und 2.6 empfohlen.

Der für Niederflurfahrzeuge geeignete Hochbord sollte nicht höher als 16 cm sein, damit ein problemloses Öffnen der Fahrzeugtüren auch bei Fahrzeugen mit Außenschwingtüren gewährleistet ist. Bei der Festlegung der Querneigungen an Haltestellen ist auf ein problemloses Türöffnen zu achten.

Haltestellenkategorisierung

Die jeweilige Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche, betriebliche und kundendienstliche Einrichtungen und wird vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Von daher werden unterschiedliche Anforderungen an die Haltestellen gerichtet. Die Haltestellen im Emsland sind eingeteilt in drei Haltestellenkategorien:

1. Mindestausstattung
2. Standardhaltestelle und
3. Haltestelle mit gehobenem Standard.

Als Mindestanforderung für die jeweilige Kategorie sind Kriterien festgelegt worden. Aus diesen Kriterien ergeben sich Ziel-Ausstattungen. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob nicht weitere Ausstattungselemente (einer höheren Kategorie) zur Anwendung kommen sollten.

Die einzelnen Ausstattungen bauen aufeinander auf, das heißt Grundlage der Kategorie 2 ist die Kategorie 1 und für die Kategorie 3 sind es die Kategorien 1 und 2. Für alle Kategorien sind bei Bedarf Elemente für bedarfsorientierte Betriebsformen zu ergänzen.

Einteilung der ÖPNV-Haltestellen in die Kategorien 1 – 3.

➤ **Kategorie 1 – Mindestausstattung**

- Haltestellenschild
- Fahrplankasten
- Aufstellfläche

➤ **Kategorie 2 – Standardhaltestelle**

Zusätzliche Ausstattung mit:

- Liniennetzplan
- Fahrradstand
- Wartehalle/Unterstellmöglichkeit
- niederflurgeeigneter Hochbord
- Sitzgelegenheit
- Beleuchtung
- Abfallbehälter

➤ **Kategorie 3 – Haltestelle mit gehobenem Standard**

Zusätzliche Ausstattung mit:

- Fahrgastinformationssystem
- Überdachung für Fahrradabstellanlagen
- Info-Vitrine
- Stadtplan
- Umgebungsplan
- Uhr

In den Jahren 1999 bis 2013 sind im Nahverkehrsraum insgesamt ca. 370 ÖPNV-Haltestellen mit einer zeitgemäßen Ausstattung der entsprechenden Kategorie ausgebaut worden.

Die Tabelle im Anhang des Nahverkehrsplanes gibt einen Überblick über die vorhandenen Haltestellen im Nahverkehrsraum, die im öffentlichen Linienverkehr bedient werden.

Haltestellenbeschilderung

Nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sind die im Fahrplan genehmigten Haltestellen durch das Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) kenntlich zu machen.

Während die Genehmigungsbehörde über den grundsätzlichen Standort entscheidet, setzt die Straßenverkehrsbehörde fest, an welcher konkreten Stelle das Haltestellenzeichen angebracht wird.

Der Unternehmer ist per Gesetz (§ 32 BOKraft) verpflichtet die Haltestelle mit einem Haltestellenmast und -schild zu kennzeichnen und für folgende Ausstattungselemente der Haltestellen Sorge zu tragen:

- Fahrplan – mindestens mit Angabe der Abfahrtzeiten
- Linienummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung
- Im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung
- An verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine

Die oben genannten Haltestellenelemente stellen die **Mindestanforderungen** an eine Haltestelle dar und sind auf jeden Fall von den Kraftverkehrsunternehmen vorzuhalten. Alle weiteren Haltestellenausstattungselemente fallen in den Zuständigkeitsbereich der Kommunen.

Nachfolgend einige Beispiele der Haltestellenbeschilderung:



2.7.3 Weiterentwicklung

Zielsetzung

Ein wesentliches Kriterium für einen attraktiven ÖPNV ist ein einheitliches Erscheinungsbild. Dabei leitet sich die Forderung nach einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen aus deren zentraler Bedeutung im Gesamtsystem des öffentlichen Personenverkehrs ab. Um die Haltestellen im Bereich der Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) aufzuwerten, ist ein gemeinsames Haltestellenkonzept entwickelt worden.

Ziel dieses Konzeptes ist es, Hinweise zur Ausstattung der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV für die Verkehrsregion zu geben. Die Richtlinien leiten sich aus den unterschiedlichen Interessen der Fahrgäste, der Betreiber und der Allgemeinheit ab. Grundsätzlich lautet das Ziel, die Haltestellenqualität in der Verkehrsregion anzuheben. Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird dieses nur schrittweise umgesetzt werden können. Deswegen soll das Konzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d. h. bei Sanierungen oder Neubeschaffungen Anwendung finden.

Als wesentliche Ziele gelten:

- Zufriedene Kundinnen und Kunden;
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (insbes. auch unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste);
- vereinfachte Möglichkeiten zur Orientierung, vor allem für Gelegenheitsfahrer;
- Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs.

Mit dem Haltestellenförderprogrammen des Landes und des Landkreises Emsland ist es in den letzten Jahren bereits an vielen Haltestellen gelungen, eine dem heutigen Standard entsprechende benutzerfreundliche Haltestelle auszubauen.

Bei Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von über 35.000,00 € bezuschusst die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH den Neubau von Haltestellenmaßnahmen mit 75% der förderfähigen Kosten. Der Landkreis Emsland stockt diesen Zuschuss im Regelfall auf 87,5 % der förderfähigen Kosten auf.

Maßnahmen unter 35.000,00 € fördert der Landkreis Emsland im Regelfall mit 87,5 % der förderfähigen Kosten. Voraussetzung hierfür ist, dass ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Durch die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahr 2022 gefordert. Vom Ziel der vollständigen Barrierefreiheit darf nach der Übergangsfrist bis 2022 nur noch in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

Für den Nahverkehrsraum Emsland bedeutet die Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in den nächsten Jahren enorme finanzielle Aufwendungen, die allein vom Aufgabenträger und den beteiligten Kommunen nicht getragen werden können, so dass die Notwendigkeit eines gesonderten landesweiten Förderprogrammes gesehen wird.

Die Haltestellenbeschilderung im Nahverkehrsraum weist in Teilbereichen erhebliche Mängel auf. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, ob ein einheitliches Haltestellenschilderprogramm erarbeitet werden kann, welches in den nächsten Jahren, beginnend mit den Hauptlinien, umgesetzt werden kann. Seitens des Aufgabenträgers ist zu prüfen, ob eine Mitfinanzierung dieser Kosten möglich ist.

2.8 Fahrzeuge

2.8.1 Fahrzeugtyp

Im Nahverkehrsraum werden im straßengebundenen ÖPNV unterschiedliche Bustypen eingesetzt.

Bedingt durch längere Linienwege und Fahrzeiten kommen im Regionalverkehr sog. Überlandfahrzeuge mit größerem Sitzplatzangebot zum Einsatz.

Diese sind in der Mehrzahl Standardlinienomnibusse (ca. 12m Fahrzeugglänge), es werden aber auch teilweise Gelenkombibusse, Doppelstockombibusse und dreiachsige Busse (ca. 15m Fahrzeugglänge) eingesetzt.

Im Stadtverkehr werden teilweise Stadtbusse mit vielen Stehplätzen angeboten.

In den Lokalverkehren (Stadtverkehre, Ruf-mich-Busse) werden verstärkt kleinere Fahrzeuge eingesetzt mit einem Sitzplatzangebot zwischen 8 und ca. 25 Sitzplätzen.

Vielfach sind die Fahrzeuge bereits mit Fahrtzielanlagen (Zielband bzw. elektronische Anzeige) ausgestattet. In einigen Bereichen im Nahverkehrsraum sind die Fahrzeuge mit Funkeinrichtungen ausgestattet.

Die im Wesentlichen im Einsatz befindlichen Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV lassen sich wie folgt beispielhaft charakterisieren:

Stadtbusse

- Niederflurtechnik (vereinzelt),
- stufenloses Wageninnere,
- breite Türen,
- viele Stehplätze,
- Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen,
- Fahrtzielanzeige,

Überlandfahrzeuge

- Polstersitze mit mindestens halbhohen Rückenlehnen,
- Mitnahmemöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen,
- Fahrtzielanzeige,
- viele Sitzplätze,
- breite Mitteltür,
- Garderobenhaken an jeder Fensterseite und
- Gepäckablagen.

Die o.a. Ausstattungsmerkmale sowohl für den Stadt- als auch für den Regionalverkehr gelten überwiegend für die Fahrzeuge der neueren Generation. Im Einsatz befindliche ältere Fahrzeuge weisen demgegenüber Ausstattungsdefizite auf, die erst durch eine Ersatzbeschaffung behoben werden können.

Für die Schülerbeförderung werden derzeit ebenfalls die o.g. Fahrzeugtypen eingesetzt. Sie verzeichnen jedoch ein höheres Durchschnittsalter und häufig eine geringere Ausstattungsqualität.

2.8.2 Fahrzeugausstattung

Die nachfolgende **Tabelle 2.5** gibt einen Überblick über die im Nahverkehrsraum eingesetzten Fahrzeuge und deren Ausstattung.

Tabelle 2.5

Bereich Verkehrsgemeinschaft Emsland - Süd

Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Alter der Fahrzeuge (Anzahl / Prozent)								Fahrgästeplätze	
		bis 5 Jahre		bis 10 Jahre		bis 15 Jahre		älter		Sitzplätze	Stehplätze
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl
Kleinbus	23	13	57%	5	22%	3	13%	2	9%	333	68
Solibus	45	10	22%	14	31%	12	27%	9	20%	2097	1687
15 m-Bus	2	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	138	71
Gelenkbus	15	0	0%	2	13%	3	20%	10	67%	856	1520
Doppeldecker	3	1	33%	1	33%	0	0%	1	33%	930	944
Summe:	88	24	27%	22	25%	20	23%	22	25%	4354	4290
<hr/>											
Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Fahrzeugausstattung (Anzahl / Prozent)									
		behindertenger.		Zielband		Matrix		EFAD*)		Niederflurtechnik	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Kleinbus	23	5	22%	1	4%	10	43%	9	39%	5	22%
Solibus	45	26	58%	6	13%	36	80%	44	98%	19	42%
15 m-Bus	2	0	0%	0	0%	2	100%	2	100%	0	0%
Gelenkbus	15	8	53%	3	20%	8	53%	15	100%	10	67%
Doppeldecker	3	2	67%	0	0%	3	100%	3	100%	2	67%
Summe:	88	41	47%	10	11%	59	67%	73	83%	36	41%

Bereich Tarifgemeinschaft Emsland-Mitte/Nord

Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Alter der Fahrzeuge (Anzahl / Prozent)								Fahrgästeplätze	
		bis 5 Jahre		bis 10 Jahre		bis 15 Jahre		älter		Sitzplätze	Stehplätze
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl
Kleinbus	36	10	28%	16	44%	9	25%	1	3%	435	250
Solibus	79	3	4%	22	28%	34	43%	20	25%	3782	3342
15 m-Bus	19	2	11%	7	37%	10	53%	0	0%	1271	1006
Gelenkbus	24	0	0%	5	21%	5	21%	14	58%	1485	2075
Doppeldecker	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
Summe:	158	15	9%	50	32%	58	37%	35	22%	6973	6673
<hr/>											
Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Fahrzeugausstattung (Anzahl / Prozent)									
		behindertenger.		Zielband		Matrix		EFAD*)		Niederflurtechnik	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Kleinbus	36	16	44%	3	8%	19	53%	24	67%	14	39%
Solibus	79	28	35%	10	13%	56	71%	59	75%	28	35%
15 m-Bus	19	0	0%	1	5%	18	95%	17	89%	0	0%
Gelenkbus	24	6	25%	2	8%	15	63%	19	79%	7	29%
Doppeldecker	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
Summe:	158	50	32%	16	10%	108	68%	119	75%	49	31%

Bereich Tarifgemeinschaft Busverkehr Emsland-Mitte/Nord

Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Alter der Fahrzeuge (Anzahl / Prozent)								Fahrgästeplätze	
		bis 5 Jahre		bis 10 Jahre		bis 15 Jahre		älter		Sitzplätze	Stehplätze
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Anzahl
Kleinbus	21	9	43%	8	38%	3	14%	1	5%	257	40
Solibus	18	3	17%	6	33%	6	33%	3	17%	732	497
15 m-Bus	3	0	0%	1	33%	2	67%	0	0%	208	106
Gelenkbus/	7	0	0%	3	43%	0	0%	4	57%	494	302
Doppeldecker	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
Summe:	49	12	24%	18	37%	11	22%	8	16%	1691	945
<hr/>											
Art der Fahrzeuge	Anzahl der Fahrzeuge	Fahrzeugausstattung (Anzahl / Prozent)									
		behindertenger.		Zielband		Matrix		EFAD*)		Niederflurtechnik	
		Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Kleinbus	21	7	33%	2	10%	7	33%	9	43%	7	33%
Solibus	18	8	44%	0	0%	14	78%	9	50%	8	44%
15 m-Bus	3	0	0%	0	0%	2	67%	2	67%	0	0%
Gelenkbus	7	0	0%	0	0%	6	86%	5	71%	1	14%
Doppeldecker	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
Summe:	49	15	31%	2	4%	29	59%	25	51%	16	33%

2.8.3 Weiterentwicklung

Die Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum waren in den vergangenen Jahren bemüht, durch Ersatzbeschaffungen die Qualität der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge zu verbessern. Hierbei wurde auch auf die unterschiedlichen Anforderungen Rücksicht genommen. Die hierfür enormen finanziellen Aufwendungen waren zum Teil nur möglich, weil durch das Busförderprogramm des Landes im Rahmen des GVFG die finanziellen Voraussetzungen für die Verkehrsunternehmen geschaffen wurden. Nach Einstellung des Busförderprogramms des Landes ist festzustellen, dass die Fahrzeugneubeschaffung durch die Unternehmen aufgrund der finanziellen Situation leider rückgängig ist.

Eine leichte Verbesserung ist festzustellen, seitdem der Landkreis Emsland ein Programm zur Förderung der Niederflurtechnik bei der Neuanschaffung von Bussen beschlossen hat. Die Verkehrsunternehmen sollten auch in Zukunft auf diese Förderung zurückgreifen, damit durch die weitere Beschaffung von Niederflurfahrzeugen in Verbindung mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen ein diskriminierungsfreier Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden kann.

In den neu zu beschaffenden Omnibussen mit Niederflurtechnik für den Einsatz im Linienverkehr gem. § 42 PBefG ist ein ausreichender Stellplatz nach den Bestimmungen der BOKraft vorzusehen, so dass ein Kinderwagen oder ein Rollstuhl in gebrauchsfertigem Zustand transportiert werden kann. Ferner sind die im Linienverkehr eingesetzten Omnibusse mit einer Fahrzielanzeige auszustatten. Die Fahrzeuge sollten zusätzlich mit einem Zahltisch mit Geldwechsler und einem elektronischen Fahrscheindrucker ausgestattet sein.

Die ergänzende Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrzielanzeigen und elektronischen Fahrscheindruckern wird ebenfalls seitens des Aufgabenträgers finanziell gefördert.

Der Aufgabenträger begrüßt das Bestreben der Verkehrsunternehmen, den Fahrzeugbestand in seiner Qualität zumindest zu halten.

Die durch die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderte vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahr 2022 gilt natürlich auch für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. Daher wäre die Neuaufage eines Busförderprogramms durch das Land wünschenswert.

Vor dem Hintergrund der emsländischen Klimaschutzinitiative ist in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob gasbetriebene oder Elektrofahrzeuge, gegebenenfalls im Rahmen eines Modellprojektes, im ÖPNV eingesetzt werden können.

2.9 Marketing

Allgemeines

Marketing ist die Planung, Koordination und Kontrolle aller auf die aktuellen und potentiellen Märkte ausgerichteten Unternehmensaktivitäten. Durch eine dauerhafte Befriedigung der Kundenbedürfnisse sollen die Unternehmensziele im gesamtwirtschaftlichen Güterversorgungsprozess verwirklicht werden.⁴

Für den Erfolg des ÖPNV's ist es erforderlich, den gesamten Prozess der Erbringung von Verkehrsleistungen an den Bedürfnissen der aktuellen und potentiellen Fahrgäste auszurichten. Konkrete Maßnahmen sind hierzu die Gestaltung des Fahrplanangebotes (Planung), die praktische Erbringung der Verkehrsleistung und der Kundenservice (Koordination) sowie das Beschwerdemanagement und die Ermittlung des Unternehmenserfolgs (Kontrolle).

Planung: Gestaltung des Fahrplanangebotes

- die gezielte Ausrichtung des Produktes ÖPNV auf den Markt kann insbesondere im Rahmen einer nachfrageorientierten Fahrplangestaltung erfolgen.
- die Erarbeitung von Fahrplänen erfolgt bei eigenwirtschaftlichen Verkehren durch die Unternehmen und ist in der Regel auf die größte Fahrgastgruppe – also die Schülerinnen und Schüler – ausgerichtet.
- Die Anpassungen erfolgen stetig auf Grund von Fahrgastwünschen oder bei entsprechenden Veränderungen im Hinblick auf Schulen oder Schülerzahlen.
- dementsprechend findet ein sehr aktives Marketing in Bezug auf die Planung statt; im Sinne der Fahrgäste wäre oftmals zwar noch eine Ausweitung des Angebotes wünschenswert, dies ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ohne weiteres jedoch nicht möglich.

Koordination: Erbringung der Verkehrsleistung

- die eigentliche Erbringung der Verkehrsleistung stellt den überwiegenden Aufwand dar, der für die Verkehrsunternehmen entsteht; die gezielte Ausrichtung auf den Markt findet allerdings eher in der Planungsphase statt, so dass hier nur noch bedingt Marketingaktivitäten erfolgen

⁴ Meffert/Burmann/Kirchgeorg, Marketing: Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung, 10. Auflage, Gabler Verlag, Wiesbaden 2008, S. 11.

- dennoch werden von den Unternehmen entsprechende Maßnahmen ergriffen, wie z.B. die Bereitstellung bestimmter Fahrzeuge für die jeweiligen Fahrgastgruppen oder eine angemessene Kennzeichnung und Gestaltung der Linienbusse

Koordination: Kundenservice

- beim Kundenservice spielt das Marketing eine besondere Rolle, vor allem hinsichtlich der Fahrgastinformation, auf der nachfolgend noch näher eingegangen wird,
- Qualifizierung des Fahrpersonals nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz
- Bearbeitung von Fundsachen. Die Unterstützung der Unternehmen bei der Wiederbeschaffung von verlorenen Gegenständen ist auch als Teil des Marketings zu sehen, da hier ausdrücklich eine Orientierung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste erfolgt. Insbesondere ergibt sich eine besondere Motivation für die Unternehmen, weil aus einer erfolgreichen Bearbeitung in der Regel ausdrückliche Kundenzufriedenheit resultiert.
- Kontrolle: Beschwerdemanagement. Das Beschwerdemanagement ist eine Kontrollmaßnahme im Bereich des Marketings und ermöglicht teilweise Rückschlüsse auf die Qualität der erbrachten Leistung

Doch nicht nur von Seiten der Unternehmer, sondern auch von Seiten der Aufgabenträger sollte versucht werden, durch Marketingmaßnahmen eine erhöhte Nachfrage zu generieren.

2.9.1 Fahrgastinformationen

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel setzt eine gute Fahrgastinformation voraus. Neben allgemeinen image- und bewusstseinsbildenden Maßnahmen spielt daher die Qualität der Fahrgastinformationen für die Fahrgastbedienung und das Erscheinungsbild des ÖPNV bei den Fahrgästen und der Öffentlichkeit eine wesentliche Rolle.

Die Ansprüche des Kunden in der modernen Dienstleistungsgesellschaft wachsen und verändern sich ständig. Jeder Anbieter - auch im ÖPNV - muss daher sein Angebot permanent den Kundenwünschen anpassen.

Eine wichtige Voraussetzung für einen gut funktionierenden ÖPNV ist eine umfassende und den Wünschen der Fahrgäste ständig angepasste Information über das vorhandene Angebot.

Die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd gibt regelmäßig Fahrplanbücher mit den wichtigsten Informationen, wie Liniennetz, Fahrzeiten, Tarifbestimmungen/Beförderungsbestimmungen und Fahrpreisen heraus.

Im Bereich der Tarifgemeinschaften Emsland Mitte/Nord und Busverkehr Emsland Mitte-Nord werden überwiegend Fahrgastinformationen in Form von Fahrplanfaltblättern an die Fahrgäste herausgegeben.

Selbstverständlich werden von allen Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum Fahrgastinformationen auf Anfrage erteilt.

Die häufig beklagten Zugangsbarrieren für den potentiellen Kunden (unübersichtliche Netze, schlecht lesbare Fahrpläne, schwer verständliche Tarife oder schlachtweg keine Information) müssen dort wo sie noch vorhanden sind abgebaut werden.

Zur Akzeptanz öffentlicher Verkehrsangebote und insbesondere neuer Bedienungsformen ist eine übersichtliche und damit einprägsame Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebotes eine Grundvoraussetzung. Fahrgastinformationen sind zurzeit über die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Informationen im Internet, teilweise über die örtlichen Kommunen und über die Mobilitätszentrale Emsland erhältlich.

Für alle Anforderungen reichen diese bisherigen Informations- und Auskunftsmöglichkeiten nicht immer aus. Mit technischer Unterstützung ist eine umfassende, aktuelle und schnelle Information des Fahrgastes, der evtl. auch Informationen über den Nahverkehrsraum hinaus wünscht, schneller möglich.

Mobilitätszentrale Emsland

Fahrplanauskunft

Die Mobilitätszentrale Emsland im Reiseverkehrszentrum im Bahnhof in Meppen verfügt über ein elektronisches Fahrplanauskunftssystem, welches detaillierte Fahrplanauskünfte für den Nahverkehrsraum

einschließlich der Fahrgastinformation der DB-AG (bundesweit) erteilen kann.

In Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsregionen wurde in den letzten Jahren im Rahmen des Projektes „Connect – Landesweite Fahrplanauskunft“ eine landesweite zentrale Datenbank für Bus- und Bahnverbindungen aufgebaut, die landesweite Fahrplandaten für die Mobilitätszentralen zur Verfügung stellt.

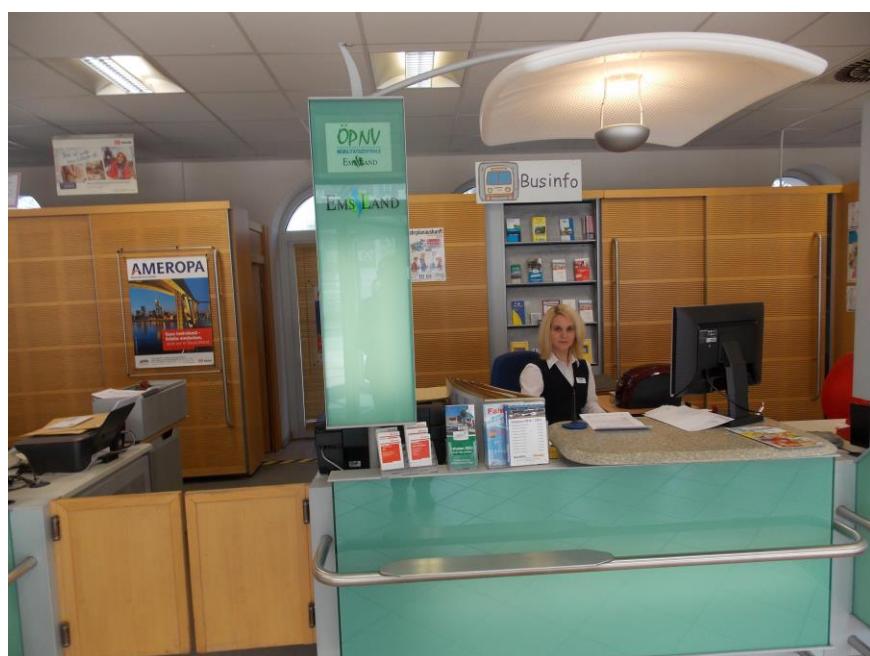
Hierbei ist jede Region für die Lieferung und Aufbereitung der jeweiligen aktuellen Fahrplandaten verantwortlich.

Dieser landesweite Datenbestand über Bus- und Bahnverbindungen steht der Mobilitätszentrale Emsland für ihre Fahrplanauskünfte zur Verfügung. Seit November 1999 ist die Mobilitätszentrale Emsland, die von der Emsländischen Eisenbahn GmbH betrieben wird, im Reiseverkehrszentrum im Bahnhof in Meppen erreichbar.

Zu den Zeiten

montags bis freitags	von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr
samstags	von 08.30 Uhr bis 13.00 Uhr

geben sachkundige Mitarbeiter direkt oder per Telefon Auskünfte rund um den ÖPNV.



mitfahrPORTAL

Im Rahmen der Mobilitätsberatung bietet die Mobilitätszentrale Emsland ebenfalls ein „mitfahrPORTAL“ zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, welches in Zusammenarbeit mit der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade entwickelt wurde.

Das mitfahrPORTAL Ems-Jade ist eine Internetplattform zur Vermittlung von regelmäßigen oder einmaligen Mitfahrgelegenheiten. Die Nutzer haben die Möglichkeit, selber Angebote und/oder Gesuche aufzugeben. Die Organisation der Mitfahrt erfolgt direkt zwischen Fahrer(in) und Mitfahrer(in).

Die Nutzung des mitfahrPORTAL Ems-Jade ist kostenlos. Kosten entstehen erst dann, wenn eine Mitfahrt zustande kommt. Die Kosten einer Fahrt werden zwischen Fahrer(in) und Mitfahrer(in) vereinbart. Eine Preisvorstellung ist in der Regel beim jeweiligen Inserat hinterlegt.

Um Angebote und Gesuche einzustellen, müssen die Nutzer sich einmalig registrieren, die Registrierung ist ebenfalls kostenlos. Nachdem die Nutzer sich dann mit ihrem Benutzernamen angemeldet haben, können sie unter dem Menüpunkt „Neueintrag“ Inserate platzieren.

Fahrgastinformationsbüro der VGE-Süd

Die Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd unterhält seit 2011 ein Fahrgastinformationsbüro am ZOB in Lingen und bietet Auskünfte rund um den ÖPNV einschl. eines Fahrausweisverkaufs an. Telefonische Fahrplanauskünfte sind selbstverständlich auch bei allen Verkehrsunternehmen direkt erhältlich.

2.9.2 Marketingaktivitäten

Über die unter Ziffer 2.9.1 beschriebenen Fahrgastinformationen hinaus finden kaum Marketingaktivitäten statt.

Vereinzelt werden zu bestimmten Veranstaltungen, z. B. Weihnachtsmärkte, kostenfreie ÖPNV-Beförderungsmöglichkeiten angeboten, die über die Lokalpresse entsprechend vermarktet werden.

2.9.3 Weiterentwicklung

Die Information des Fahrgastes und des potentiellen Kunden im öffentlichen Personennahverkehr hat sich in den letzten Jahren durch die elektronische Fahrplanauskunft wesentlich verbessert. Sie ist jedoch permanent der zukünftigen Entwicklung anzupassen.

Konkrete Fahrgastinformationen und Öffentlichkeitsarbeit sind insbesondere bei differenzierter Bedienung unverzichtbare Elemente eines zeitgemäßen Marketings.

Zur Leitinformation der Haltestellen zählen grundsätzlich sämtliche Informationen zum Auffinden der Verkehrseinrichtungen und zur Orientierung innerhalb der Verkehrsanlagen. Hierzu gehört in erster Linie die eigentliche Haltestellenbeschilderung.

Die Bushaltestellen im Nahverkehrsraum bieten gegenwärtig kein einheitliches Erscheinungsbild. An zahlreichen Haltestellen sind über den Fahrplan hinaus selten Informationen über Linienverläufe, Anschlussverbindungen und zum Tarif zu finden.

Wie bereits unter Ziffer 2.7.3 ausgeführt, sollte in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein Konzept zur kreisweiten Ausgestaltung der Haltestellenbeschilderung erarbeitet werden, damit ein einheitliches Erscheinungsbild erreicht wird. Dieses Konzept könnte ergänzt werden durch die weitere Ausstattung der Haltestellen, damit an den Haltestellen zusätzliche Informationen für den Fahrgast gegeben werden können. Da die Kommunen für die Ausstattung der Haltestellen verantwortlich sind, kann dieses ergänzende Konzept nur in enger Abstimmung mit den Kommunen erfolgen.

Die Information am Fahrzeug dient der raschen Identifizierung des Fahrzeugs bzw. der gewünschten Linie und Richtung durch den

Fahrgast. Durch das Förderprogramm des Aufgabenträgers bei der Anschaffung von Fahrzielanzeigen ist in den letzten Jahren die diesbezügliche Ausstattung der Fahrzeuge erheblich verbessert worden. Dieses Förderprogramm ist in den nächsten Jahren fortzuführen.

Damit Marketing und Kommunikationsmaßnahmen nicht nutzlos bleiben, ist eine gezielte Ansprache von potentiellen Kunden notwendig. Zur Stärkung und Verbesserung des Images der ÖPNV-Angebote ist daher in Zusammenarbeit mit den Verkehrunternehmen zu prüfen, ob zum Beispiel Image-Flyer und Image-Plakate gedruckt, Image-Anzeigen geschaltet und die Pressearbeit insgesamt verbessert werden kann.

2.10 Linienbündelung

2.10.1 Allgemeines

Gemäß § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigung für Linienverkehre gebündelt erteilt werden, soweit die Zielsetzung des § 8 PBefG es erfordert. Zu den Zielsetzungen des PBefG zählt das Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung und hierzu insbesondere die Verkehrsintegration.

Die Zusammenführung von Linienverkehren zu Linienbündeln ist daher von Bedeutung für das Interesse der Fahrgäste an einem einheitlichen und leistungsfähigen Bedienungsangebot, für das Interesse der Unternehmen an einer wirtschaftlich optimierten Bedienung, sowie für das Interesse der Aufgabenträger an einer ausreichenden Verkehrsbedienung bei möglichst geringer Belastung der öffentlichen Haushalte. Diesen Interessen wird Rechnung getragen, indem verkehrlich und wirtschaftlich verbundene Linien möglichst aus einer Hand verantwortet, d.h. aus der Hand eines Unternehmens oder mehrerer kooperierender Unternehmen bedient werden. Nachteilig erscheint hingegen die Bedienung wirtschaftlich und verkehrlich verflochtener Linien durch verschiedene Betreiber, die zueinander im Wettbewerb stehen, da ein einheitliches Bedienungsangebot, Erscheinungsbild und Qualitätsniveau des ÖPNV nicht im selben Maße gewährleistet wäre, wie bei der Bedienung aus einer Hand.

Die Festlegung von Linienbündeln wird wesentlich an Bedeutung gewinnen, um die „Rosinenpickerei“ bei der Neukonzessionierung bzw. Verlängerung von Genehmigungen vermeiden zu können.

Von „Rosinenpickerei“ wird gesprochen, wenn ein Verkehrsunternehmen eine Einzelkonzession für eine „lukrative“ Linie beantragt und damit aus dem Gesamtnetz „herausbricht“. Es kann aber auch der umgekehrte Fall eintreten, dass eine zur Verlängerung anstehende Einzelkonzession für eine wirtschaftlich schwache Linie nicht wieder beantragt wird. In beiden Fällen geht dies zu Lasten der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Netzes der betroffenen Region, da ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen „guten“ und „schlechten“ Linien im Bereich eines Verkehrsunternehmens nicht mehr gewährleistet ist. Auch für den Aufgabenträger haben diese Fälle negative Auswirkungen. Dadurch, dass ein Liniennetz an einigen Stellen defizitär betrieben wird, sind Zuschüsse von Seiten des Aufgabenträgers notwendig, um das ÖPNV-Angebot zu halten.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Linienbündelung wird genehmigungsrechtlich anstelle von Konzessionen für einzelne Linien eine gebündelte Genehmigung für mehrere Linien nach § 9 Abs. 2 PBefG erteilt.

Rahmenbedingungen für die Planung

Bei der planerischen Festlegung der Linienbündel sind nicht nur die raumstrukturellen Randbedingungen (z. B. zentralörtliche Gliederung), sondern auch das Zusammenspiel in der Angebotsgestaltung zwischen Linien mit eher regionalem oder eher lokalem Charakter sowie Aspekte der wirtschaftlichen Betriebsdurchführung zu berücksichtigen. Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen regionalen (Haupt-) und lokalen (Ergänzungs-) Linien sind bei der Linienbündelung grundsätzlich von Bedeutung. Mit der Bildung von Linienbündeln kann für die Aufgabenträger das Risiko wirtschaftlich schlechter Linien mit wirtschaftlich guten Linien kompensiert werden.

2.10.2 Zielsetzung des Aufgabenträgers

Im Bereich des Aufgabenträgers Landkreis Emsland werden zurzeit alle Linien eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen betrieben. Von der Festlegung von Linienbündeln im Nahverkehrsplan wird daher zurzeit seitens des Aufgabenträgers abgesehen.

3. Schienengebundener Personennahverkehr

3.1 Schienenverkehrsnetz

Sowohl in städtischen als auch in ländlichen Regionen ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wesentliche Voraussetzung für gleichwertige Entwicklungschancen und Lebensverhältnisse. Neben sozialen und kulturellen Angeboten bestimmen die Verkehrsverbindungen somit entscheidend die Lebens- und Umweltqualität sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Dem Schienenverkehr kommt dabei als schnelle Verbindung innerhalb der Region ebenso eine große Bedeutung zu wie bei der Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und der Einbindung in das bundesweite Fernverkehrsnetz. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen wie auch die Qualität des ÖPNV-Angebotes im Besonderen hängt demnach wesentlich von der Qualität des Schienenpersonenverkehrs ab.

Aus diesen Gründen setzt sich der Landkreis Emsland in Zusammenarbeit mit der VEJ intensiv für Verbesserungen im Schienenverkehr ein, auch wenn die rechtliche Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), außer im Gebiet der Region Hannover und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) in der Hand des Landes Niedersachsen liegt.

Für die Bestellung des gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind seit der Regionalisierung die Länder zuständig. Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz vom 28.06.1995 wird das Land grundsätzlich als Aufgabenträger für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bestimmt. Die Landesregierung hat für die Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit im SPPN die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gegründet. Neben der Planung und Koordination des SPPN erstreckt sich deren Zuständigkeit auch auf die Gewährung von Finanzhilfen.

Wie bereits zu Ziffer 1.2.5.2 ausgeführt, kann der Umfang des Schienennetzes im Emsland als gut bezeichnet werden. Von den beiden durch das Emsland verlaufenden Eisenbahnstrecken der

Deutschen Bahn AG, der Kursbuchstrecke 395 (Norddeich - Emden - Münster) und der Kursbuchstrecke 375 (Oldenzaal - Bad Bentheim - Rheine – Osnabrück - Löhne), hat die DB-Strecke 395 insgesamt eine herausragende Bedeutung für das Emsland. Der deutsch-niederländische Grenzraum wird durch diese Fernverkehrsstrecke mit den Wirtschaftsräumen im Südwesten der Bundesrepublik verbunden.

3.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Der Landkreis Emsland wird in Nord-Süd-Richtung von der DB-Strecke 395 Norddeich - Emden - Münster durchquert. Sie ist für das Emsland eine wichtige Verkehrsader für den Personen-, aber auch für den Güterverkehr in Richtung Süden.

In Ost-West-Richtung verläuft die DB-Strecke 375 Oldenzaal (NL) - Bad Bentheim - Rheine - Osnabrück - Löhne mit dem einzigen Haltepunkt Salzbergen im Emsland.

An der Strecke 395 befinden sich im Nahverkehrsraum insgesamt 10 Verkehrsstationen:

Salzbergen

Der Bahnhof Salzbergen liegt ca. 100 Meter vom Ortskern der Gemeinde Salzbergen entfernt.

Die Zugänge zu den Gleisen sind durch eine nicht behindertengerechte Unterführung zu erreichen. Auf dem Bahnsteig 1 ist ein DB-Plus-Punkt und ein Fahrscheinautomat vorhanden.

Eine Bushaltestelle sowie P + R- u. B + R -Anlagen am Bahnhof dienen der Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus, PKW, Fahrrad und Zug.

Leschede

Der Bahnhof Leschede umfasst ein älteres Empfangsgebäude und einen Bahnhofsvorplatz, der vor einigen Jahren neu gestaltet wurde.

Das Bahnhofsgebäude liegt ca. 900 Meter vom Ortskern entfernt. Vor dem Gebäude befindet sich eine Bushaltestelle sowie P+R- und B + R - Anlagen. Die Bahnsteige sind im Jahre 2012 als Außenbahnsteige behindertengerecht ausgebaut worden. Eine Brücke bzw. ein

Fußgängertunnel zum Erreichen des gegenüberliegenden Bahnsteigs ist nicht vorhanden. Die Fahrgäste müssen den ca. 150 Meter entfernten Bahnübergang nutzen.

Lingen / Ems

Das Bahnhofsgebäude liegt ca. 300 Meter vom Ortskern der Stadt Lingen entfernt. Das Gebäude ist vor einigen Jahren umfassend saniert worden. Der Bahnhofsvorplatz und die Pkw-Stellflächen wurden neu gestaltet und passen sich dem allgemeinen guten Erscheinungsbild an.

Im Bahnhofsgebäude befindet sich ein DB-Reisezentrum. Außerhalb der Öffnungszeiten können Fahrkarten am Fahrkartautomaten gelöst werden.

Die Bahnsteige wurden behindertengerecht ausgebaut. Der vor einigen Jahren gebaute Mittelbahnsteig ist über einen Tunnel mit einer Treppenanlage und einem Fahrstuhl behindertengerecht erreichbar.

Der im Jahre 2011 errichtete neue zentrale Busbahnhof für Linienbusse befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude. Auf dem Busbahnhof befindet sich die Geschäftsstelle der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd.



Geeste

Der Bahnhof Geeste wurde im Jahre 1993 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Fahrkarten können am Fahrkartautomat gelöst werden. Der Bahnhof ist ca. 3,5 Kilometer vom Ortsteil Geeste und ca. 6,5 Kilometer vom Ortsteil Dalum entfernt.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist zurzeit noch vorhanden, wird aber nicht mehr für Bahnzwecke genutzt. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist höhengleich über einen Bahnübergang möglich. Eine Bushaltestelle befindet sich in ca. 200 Meter Entfernung. P + R und B + R-Anlagen sind vorhanden.

Meppen

Das Bahnhofsgebäude ist 1998 von der DB AG veräußert worden und wurde im Jahre 1999 grundlegend saniert. Hier ist einer der attraktivsten Bahnhöfe in Niedersachsen und das attraktivste Empfangsgebäude im Emsland entstanden. Dabei ist ein neues Nutzungskonzept umgesetzt worden, wobei die eigentliche Funktion des Bahnhofs erweitert worden ist zu einem Reiseverkehrszentrum. Hier sind neben weiteren Nutzern das Reisezentrum der DB, die Mobilitätszentrale des Landkreises Emsland, ein Linienbusunternehmen, eine Autovermietung und ein Reisebüro integriert.

Das Bahnhofsgebäude liegt im Innenstadtbereich und verfügt über eine gute Busanbindung. P+R- und B+R- Anlagen sind in ca. 50 Meter Entfernung vom Bahnsteig vorhanden.

Der Zugang zum Gleis 1 ist höhengleich möglich, die Gleise 2 und 3 sind durch eine nicht behindertengerechte Tunnelzuführung erreichbar. Ein Fahrplan der DB AG hängt im Bahnhofsgebäude aus, die Busfahrpläne sind an den Bushaltestellen vorhanden.

Zurzeit wird ein neuer Fußgängertunnel zum Erreichen des Mittelbahnsteiges gebaut. Die Bahnsteige werden behindertengerecht gestaltet.

Der neue Bahnhofsvorplatz wird für den ÖPNV mit einer Busumfahrung, neuen Bushaltestellen, Kiss&Ride-Parkplätzen und einer bewirtschafteten Fahrradstation ausgebaut.



Haren / Ems

Das Bahnhofsgebäude in Haren, Ortsteil Emmeln, befindet sich in einem guten Zustand. Der Bahnhofsvorplatz wurde neu gestaltet. Die Entfernung zum Ortskern des Ortsteils Emmeln beträgt ca. 300 Meter und zum Stadtkern der Stadt Haren ca. 5 Kilometer. Fahrkarten können derzeit am Schalter sowie an Automaten, die sich auf den beiden Bahnsteigen befinden, gelöst werden. Ein Fahrplan der DB-AG hängt im Empfangsgebäude aus, die Busfahrpläne befinden sich an den Haltestellen. Die Bahnsteige sind behindertengerecht ausgebaut und mit einer Brücke, jedoch ohne Fahrstuhl, verbunden. Der gegenüberliegende Bahnsteig ist behindertengerecht nur über den ca. 200 Meter entfernten Bahnübergang zu erreichen. Fahrradunterstellmöglichkeiten sowie abschließbare Fahrradboxen und Stellplätze für Pkw's sind vorhanden.

Direkt am Bahnhof sind Bushaltestellen eingerichtet.

Lathen

Das Bahnhofsgebäude in Lathen befindet sich in ca. 500 Meter Entfernung vom Ortszentrum. Das Erscheinungsbild des Gebäudes ist gut. Der Bahnhof Lathen verfügt über einen Warteraum mit einer Fahrkartenverkaufsstelle und eine behindertengerechte WC-Anlage. In der Wartehalle befindet sich ein Fahrausweisautomat. Im Warteraum sind Fahrpläne der DB-AG und der Busunternehmen ausgehängt. Die Zugänge zu den Bahnsteigen sind höhengleich.

Der Bahnhofsvorplatz ist gut ausgebaut und P+R- und B+R-Anlagen sind vorhanden.

Die Bushaltestellen befinden sich beidseitig an der Straße, die unmittelbar vor dem Empfangsgebäude verläuft.

Dörpen

Die Bahnstation Dörpen liegt ca. 1.500 m vom Ortszentrum entfernt und wurde im Jahre 1993 in einen unbesetzten Bahnhof umgewandelt. Seitdem erfolgt der Fahrausweisverkauf über einen Automaten, der auf dem Bahnsteig untergebracht ist. Im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug II“ soll im Bahnhof Dörpen ebenfalls der höhengleiche Bahnsteigzugang beseitigt werden. Aufgrund der vorhanden Containerumschlagsanlage und des dort ebenfalls geplanten Ausbaus ist eine Verlegung des Bahnhofes in südliche Richtung vorgesehen. Geplant sind jeweils Außenbahnsteige für beide Fahrtrichtungen. Der Zugang erfolgt über den vorhandenen Bahnübergang an der Neudörpener Straße. Am geplanten neuen Standort an der Neudörpener Straße ist in diesem Zusammenhang auch die Neuanlage der Bushaltestelle sowie einer P+R u. B+R-Anlage notwendig.

Aschendorf

Der Bahnhof Aschendorf hat im Verhältnis zu den anderen Bahnhöfen ein neueres Gebäude in funktionaler Bauweise. Die Fahrkarten können direkt am Schalter gelöst werden. Ein Fahrkartautomat ist ebenfalls vorhanden.

Die Entfernung zum Ortskern beträgt rd. 400 Meter. Das Erscheinungsbild des Gebäudes ist gut. Die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgen über höhengleiche Übergänge.

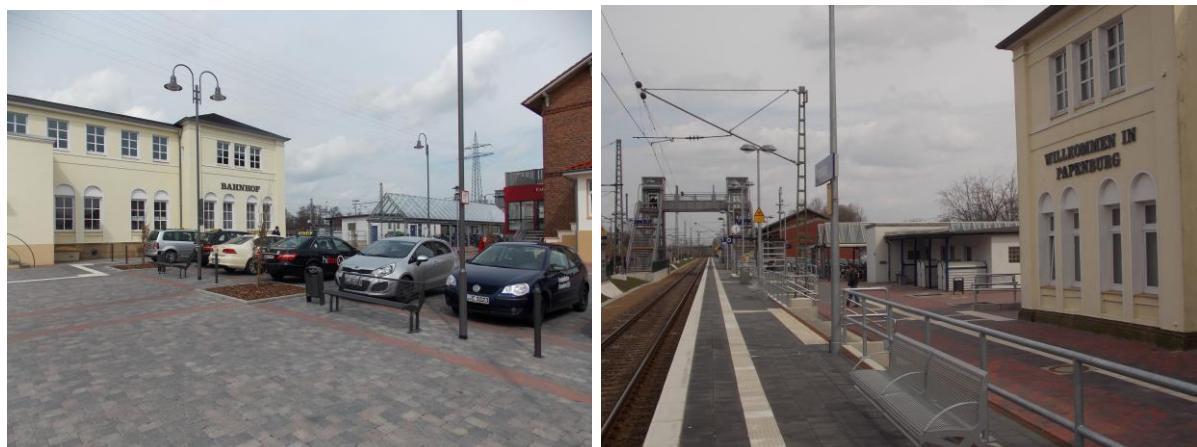
Eine Bushaltestelle mit einer neuen Wartehalle ist direkt vor dem Gebäude vorhanden. Eine überdachte Fahrradabstellanlage ist im Jahre 2012 neu errichtet worden.

Pkw-Stellplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe in ausreichender Anzahl direkt am Bahnhof.

Papenburg / Ems

Das Bahnhofsgebäude wurde von der Stadt Papenburg gekauft und einer anderweitigen Nutzung zugeführt. Das Gebäude befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Im Gebäude befindet sich die Fahrkartenausgabe und ein Warteraum für Bahnreisende. Die Bahnsteige sind im Jahr 2012 ausgebaut worden und über eine Brücke mit Aufzügen behindertengerecht erreichbar.

Für die Verknüpfung Bus/Bahn wurde im Jahre 2011 ein neuer Busbahnhof gebaut. Pkw- und Fahrradabstellplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe und sind neu gestaltet worden.



Im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug II“ werden bis 2014 im Nahverkehrsraum die Bahnhöfe Papenburg, Dörpen, Meppen und Leschede ausgebaut. Durch die Maßnahmen werden die Bahnsteige angehoben und die höhengleichen Bahnsteigzugänge beseitigt.

3.3 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr im Nahverkehrsraum wird zurzeit von der DB-AG im Auftrag der LNVG auf der Relation Münster-Rheine-Leer-Emden (Strecke 395/Emslandstrecke) angeboten. Auf dem Streckenabschnitt Rheine-Bad Bentheim (Strecke 375) ist die Westfalenbahn seit 2007 Betreiber des Verkehrsangebotes im Auftrag der LNVG.

Auf der Emslandstrecke verkehren im Stundentakt mit Abweichungen im Schülerverkehr montags bis freitags 19 Züge in der Fahrtrichtung Rheine > Leer und 19 Züge in der Fahrtrichtung Leer > Rheine.

Auf der Strecke Rheine - Bad Bentheim verkehren im Nahverkehr mit Halt in Salzbergen montags bis freitags in Fahrtrichtung Bad Bentheim 18 Züge und in der Gegenrichtung ebenfalls 18 Züge.

An Wochenenden und Feiertagen besteht auf beiden Strecken ein etwas geringeres Angebot.

Ob die Bedienungshäufigkeit und andere Merkmale des Angebotes in jedem Fall als ausreichend anzusehen sind, kann nur anhand von Nachfrageanalysen entschieden werden. Die Definition und Bestellung des Angebotes im Nahverkehr fällt in den Zuständigkeitsbereich der LNVG.

Das Fahrtenangebot im Fernverkehr wird von der DB Reise & Touristik AG in Eigenverantwortung erstellt.

Rollendes Material

Der im Schienenpersonennahverkehr eingesetzte Fahrzeugpark hat in den letzten Jahren eine deutliche Verjüngung erfahren. Auch auf der Emslandstrecke sind seit dem Jahre 2006 im Nahverkehr moderne, klimatisierte Doppelstockwagen im Einsatz. Die Doppelstockzüge verfügen ferner über ca. 50 Fahrradstellplätze.

Nach dem SPNV-Konzept der LNVG für Niedersachsen soll die in den letzten Jahren eingeleitete Standardisierung der Fahrzeugkonzepte weiter fortgesetzt werden. So sollen auf den Express-Linien vorrangig lokbespannte Doppelstock-Wendezüge eingesetzt werden. Weitere Neubeschaffungen von Fahrzeugen müssen sich an die geltenden gesetzlichen europaweiten Vorgaben halten. Hier ist vor allem die Verbesserung für mobilitätseingeschränkte Personen zu nennen. Hierbei geht es nicht mehr nur um einen behindertengerechten Zugang zum Fahrzeug oder zum behindertenfreundlichen WC. Durch die Erweiterung des Kreises auf alle mobilitätseingeschränkten Personen werden auch die Anforderungen an die optische und akustische Fahrgastinformation, die Bedienelemente, die Sitze oder auch die Toilette erhöht.

(Quelle: SPNV-Konzept 2013+ für Niedersachsen der LNVG, S.82).

Akzeptanz des Angebotes

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der Ein- und Aussteiger je Tag sowie die Anzahl der Ein- und Aussteiger je Zug für die DB-Strecken 375 und 395 im Landkreis Emsland.

Die durchschnittliche Nutzung der Stationen stellt sich demnach (Zählung 2011) wie folgt dar:

Stationen	Ein- /Aussteiger Gesamt/tägl.	Ein-/Aussteiger je Zug/tägl.		
			DB-Strecke 375	(Stand 2010)
Salzbergen	430	12	DB-Strecke 375	(Stand 2010)
	683	18	DB-Strecke 395	
Leschede	829	22		
Lingen (Ems)	2.369	62		
Geeste	269	7		
Meppen	1.800	47		
Haren (Ems)	462	12		
Lathen	584	15		
Dörpen	473	12		
Aschendorf	358	9		
Papenburg	1.065	28		

Das Bedienungsniveau der Stationen ist als durchschnittlich zu bezeichnen. Das Nachfrageniveau kann mit über 2000 Ein- und Aussteigern in Lingen und über 1000 Ein- und Aussteigern in Meppen, Papenburg und Salzbergen als sehr hoch angesehen werden.

Der nachfolgende Vergleich der durchschnittlichen täglichen Ein- und Aussteiger zeigt, dass die Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr in den letzten Jahren zu einer erheblichen Steigerung der Fahrgastzahlen geführt hat.

Bahnhof	Ein-/Aussteiger - tägl.		Steigerung	
	2007	2011	total	%
Salzbergen, KBS 375	550	430	-120	-21,82%
KBS 395	326	683	357	109,51%
Leschede	658	829	171	25,99%
Lingen (Ems)	1519	2.369	850	55,96%
Geeste	89	269	180	202,25%
Meppen	1255	1800	545	43,43%
Haren (Ems)	376	462	86	22,87%
Lathen	508	584	76	14,96%
Dörpen	328	473	145	44,21%
Aschendorf	308	358	50	16,23%
Papenburg	686	1065	379	55,25%

Weitere Aussagen können aufgrund nicht vorhandener Informationen hierzu nicht getätigt werden.

3.4 Schieneninfrastruktur

Neben den Investitionen in die Bahnhofsinfrastruktur hat sich das Land Niedersachsen auch beim Ausbau von Schienenstrecken finanziell engagiert. Teilweise waren die Investitionen in die Streckeninfrastruktur Voraussetzung für die Konstruktion eines neuen Betriebskonzeptes als Grundlage für ein Wettbewerbsverfahren im SPNV.

Insgesamt wurden vom Land Niedersachsen seit 1996 rd. 340. Mio. € in den Ausbau von Schienenstrecken investiert.

(Quelle: SPNV-Konzept 2013+ für Niedersachsen der LNVG, S.55).

„Von dem insgesamt 4.200 Kilometer langen Schienennetz in Niedersachsen werden ca. 3.070 Kilometer von Nahverkehrszügen befahren.

Für die Berechnung der Trassenpreise der DB Netz AG werden die Strecken in Abhängigkeit von ihrer Infrastrukturausrüstung sowie verkehrlichen Bedeutung in Kategorien eingeteilt. Danach besteht das SPNV-Streckennetz im Bereich der LNVG zu 15 % aus Mischbetriebsstrecken, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 bis 200 km/h ausgelegt sind. Ebenfalls im Mischbetrieb, aber für geringere Geschwindigkeiten von 100 bis zu 160 km/h werden ca. 30% der Strecken

betrieben. Dazu zählen u.a. die Strecken Bremen – Hannover oder die „Emslandstrecke“ Emden – Rheine (-Münster).“

(Quelle: SPNV-Konzept 2013+ für Niedersachsen der LNVG, S.84).

DB Strecke 395:

Die DB-Strecke 395 (Norddeich – Münster) ist im Nahverkehrsraum bis auf einen eingleisigen Abschnitt bei Dörpen zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 bis 140 km/h befahrbar. (siehe Abb. 3.1).

Quelle: SPNV-Konzept 2013+ für Niedersachsen der LNVG, S.85).

Abb. 3.1 Streckeninfrastruktur in Niedersachsen



Die hohen technischen Anforderungen, die an die Strecke zu stellen sind, resultieren aus der Bedeutung der Strecke für den Schienenpersonenfernverkehr. Als wichtige überregionale Strecke verbindet die DB-Strecke 395 den deutsch-niederländischen Grenzraum mit dem Ruhrgebiet und mit der Schieneninfrastruktur der West-Ost-Achse, der Eisenbahnstrecke Amsterdam (NL)- Berlin. Sie ist als zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn ausgebaut.

DB Strecke 375:

Die Strecke 375 (Amsterdam – Rheine – Osnabrück – Hannover) ist durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und ebenfalls mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 bis 140 km/h befahrbar. Diese DB-Strecke dient dem internationalen bzw. großräumigen Schnellverkehr auf der Achse Amsterdam - Osnabrück - Hannover - Berlin und dem Regionalverkehr. Sie ist eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn.

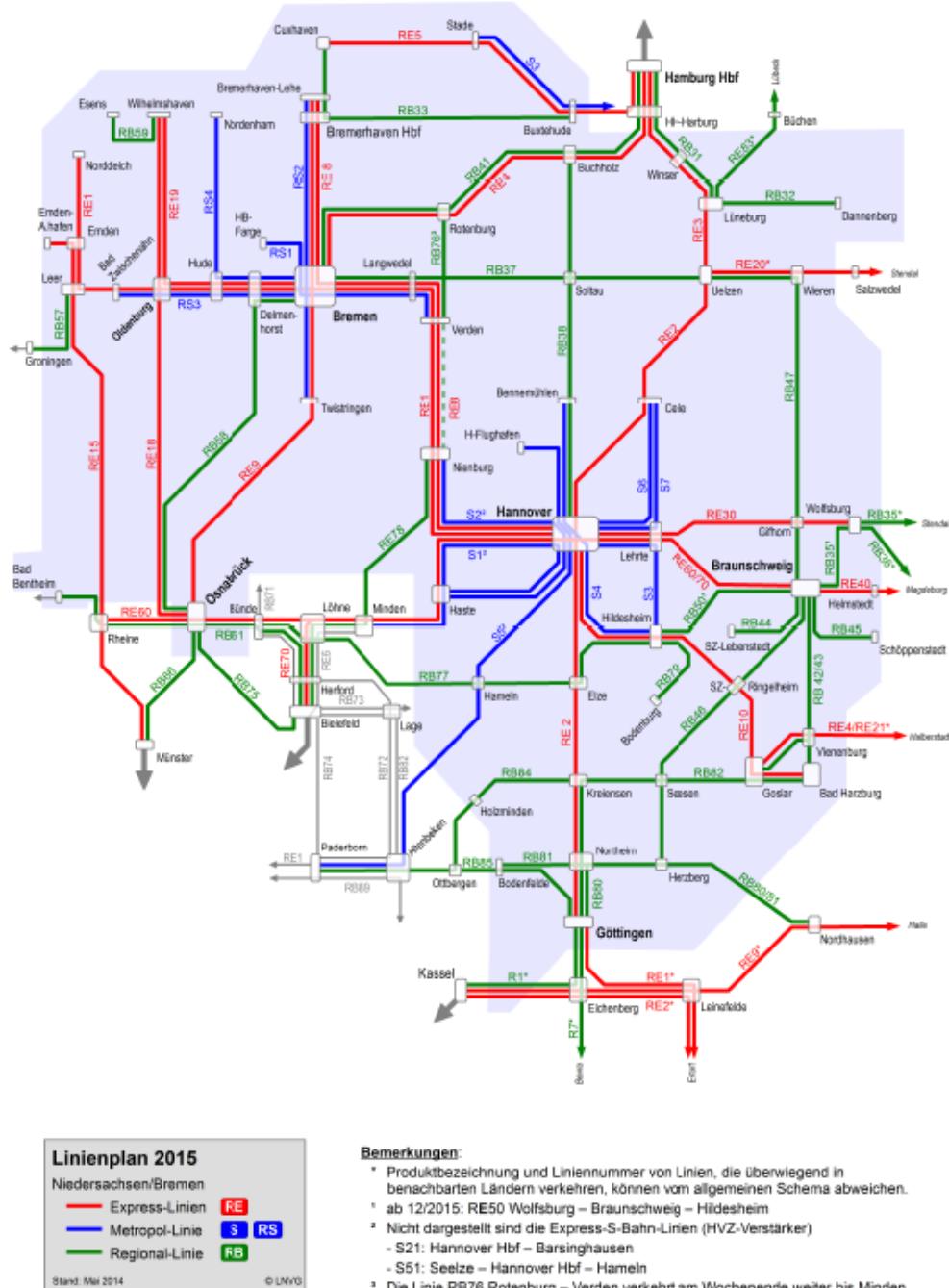
3.5 Weiterentwicklung

Liniennetz

Nach dem SPNV-Konzept 2013+ entspricht das Zielnetz 2013+ (siehe Abb. 3.2 / Auszug aus der Präsentation zum regionalen Planungsgespräch 2014) im Wesentlichen dem Liniennetz 2008, das sich in seiner Struktur bewährt hat und nun weiterentwickelt werden soll. Veränderungen im Liniennetz ergeben sich aus dem Wunsch nach zusätzlichen durchgehenden Angeboten in den Zentren, aus der Weiterentwicklung von Infrastruktur und Teilnetzen sowie aus der Notwendigkeit ökonomischer Optimierungen und dem Bedarf an nachfragegerechten Platzkapazitäten.

Nach dem SPNV-Konzept 2013+ sind für die Emslandstrecke keine Veränderungen vorgesehen.

Abb. 3.2 SPNV-Linienkonzept Linienplan 2015



Bedienungskonzept

Im SPNV-Konzept 2013+ ist in einer Übersicht der Bedienungsstandard auf den einzelnen SPNV-Strecken in Niedersachsen dargestellt. Die „Emslandstrecke“ verfügt mit einem Bedienungstakt von 60 Minuten über eine relativ gute Bedienung. Lediglich wenige Linien im Umfeld der Oberzentren verfügen über einen 30-Minuten-Takt.

Veränderungen im Angebotsvolumen sind auf der Emslandstrecke nicht vorgesehen. Hier sollten jedoch die Früh- und Spätverbindungen zwischen dem Emsland und den benachbarten Oberzentren verbessert werden.

Ferner sind die Wartezeiten für den Umstieg im Knotenpunkt „Bahnhof Leer“ von und in Richtung Oldenburg zu lang. Der Aufgabenträger wird sich weiterhin für eine Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im Bahnhof Leer einsetzen.

Im Hinblick auf den zum Fahrplanwechsel 2015 auf der Emslandstrecke anstehenden Wechsel des Betreibers des SPNV sollten rechtzeitig mit allen Beteiligten Gespräche zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung geführt werden.

Des Weiteren sollten weiterhin Direktverkehre zwischen der Region und Hannover gefordert werden.

Fahrzeuge

Nach dem SPNV-Konzept 2013+ soll die in den letzten Jahren eingeleitete Standardisierung der Fahrzeugkonzepte weiter fortgesetzt werden. Auf den Express-Linien sollen vorrangig lokbespannte Doppelstock-Wendezüge, auf den Metropol-Linien elektrische Triebwagen und auf den Regional-Linien Dieseltriebwagen eingesetzt werden.

Weitere Neubeschaffungen von Fahrzeugen müssen sich an die geltenden gesetzlichen europaweit gültigen Vorgaben halten. Hier sind vor allem die Verringerung der Schall- und Abgasemissionen und Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu nennen. Zu den Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen zählen nicht nur der behindertengerechte Zugang zu den öffentlichen Einrichtungen, sondern auch die Anforderungen an die optische und akustische Fahrgastinformation, die Bedienelemente (tasten und hören), die Sitze oder auch an die Toilette.

Zurzeit sind auf der Emslandstrecke klimatisierte Doppelstockzüge im Einsatz. Diese Qualität sollte auch nach dem Betreiberwechsel zum Fahrplanwechsel 2015 bestehen bleiben.

4 Projekt- und Investitionsplan

4.1 Allgemeines/Finanzierungsgrundlagen

Der Niedersächsische Landtag hat in seiner Sitzung am 16.12.2004 die Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) mit Wirkung zum 01.01.2005 beschlossen.

Die für die kommunalen Aufgabenträger wesentliche Änderung ist die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln für den ÖPNV. Bislang erhielten die Aufgabenträger für ihre Aufgaben einen Betrag in Höhe von jährlich 1,02 € je Einwohner. Mit der Änderung des NNVG wurde dieser Betrag auf 1,00 € reduziert. Gleichzeitig stehen den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV nunmehr erstmals Regionalisierungsmittel für die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Verfügung.

Gem. § 7 NNVG verteilt das Land von den Finanzmitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes ab 2005 auf die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV (ohne die Region Hannover und den Zweckverband Großraum Braunschweig) einen Anteil in Höhe von 7,5 % und an alle Aufgabenträger (einschl. Hannover u. Braunschweig) zusätzlich 2,5 %.

Die dem Landkreis Emsland zustehende Summe beläuft sich jährlich auf rd. 1,20 Mio. €.

Die Mittel sind nach dem Gesetz wie folgt zu verwenden:

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, einschl. des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen;
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger;
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünden, einschl. des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten;

4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im ÖPNV, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat;
5. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation;
6. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

Die Aufgabenträger haben dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen.

4.2 Investive Maßnahmen

Die Gremien des Landkreises Emsland haben in den vergangenen Jahren entsprechende Beschlüsse für die Verwendung der Regionalisierungsmittel gefasst:

Lfd-Nr.	Fördermaßnahme	Fördersatz des Landkreises Emsland
1	Förderung von Bushaltestellen a. Anträge mit förderfähige Kosten über 35.000,00 € b. Anträge mit förderfähige Kosten unter 35.000,00 €	12,5 % 87,5 %
2	Förderung von Fahrzeugausstattungen im ÖPNV a. Fahrscheindrucker b. Fahrzielanzeigen	50 % max. 2.000 € je Anlage
3	Förderung von Fahrradboxen	75 %
4	Förderung von Marketingmaßnahmen (Fahrplanhefte etc.)	75 %
5	Förderung von Niederflurtechnik bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge für den ÖPNV	75 %

Die Förderungen erfolgen unter dem Vorbehalt, dass ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen.

4.3 Konsumtive Maßnahmen

Im Bereich der konsumtiven Maßnahmen erfolgen seitens des Aufgabenträgers Zahlungen für:

- a. den Emsland-RADexpress sowie das Emsland-Touren-Ticket;
- b. Betriebskostendefizite im Rahmen einer Auferlegung von Fahrleistungen im Linienverkehr.

5 Anhang

Haltestellenübersicht des öffentlichen Linienverkehrs nach § 42 PBefG

- Einteilung nach Kategorien 1 bis 3 (Erläuterungen – siehe S. 177/178)

Stadt Papenburg

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
186	Ppbg.- Zeitspeicher Str. Alte Werft (Media-Markt)	1	1	7753	Ppbg.- Altenheim	1	2
317	Aschendorf, Gastst. Strack Bereich Hs Nr. 80	1	1	7755	Asd.- Sportplatz	2	2
595	Papenburg, Eck. Werthmannstr.	1	1	7756	Asd.- Kreishaus	1	1
5010	Papenburg, Kap-Herrm/Kap-Meerj	1	1	7757	Asd.- Realschule	1	2
5025	Papenburg, Hoffskanal	1	1	7758	ASD Klosterapotheke	1	2
5026	Papenburg,Friesenstr/v.Ahrenbg	1	1	7760	Aschendorf, Bokeler Str/Schule	1	1
5027	Papenburg,Friesenstr/Unterf. B70	1	1	7761	Ppbg.- Gastst. Bertelmann	1	1
5028	Papenburg, Kap.-Schönke-Str. 28	1	1	7762	Asd.- Bokeler Str./Fa. Rehnen	1	1
5030	Asd.-Moor, Papenburg Grenzweg	1	1	7763	Asd.- Große Str. / Bahnhof	2	2
5050	Papenburg, Lüchtenburg/Nr. 123	1	1	7764	Ppbg.- Spl. / Ecke Isern Porte	1	1
5051	Ppbg.-Lüchtenbg/Ecke Schw	1	1	7765	Ppbg.- Bahnhof	2	2
5052	Papenburg, Umländerw/Ecke Schw	1	1	7767	Ppbg.- Vogelsang	1	1
5059	Asd.-Moor, OldenbgStr./Barenberg	1	1	7768	Ppbg.- Schuhhaus Schmidt	1	1
5060	Asd.- Moor, Russelstr. 155	1	1	7769	Papenburg, Michaelschule	1	2
5063	Papenburg, Bokel Kirche	1	1	7771	Ppbg.- Forsthaus	1	1
5065	Ppbg.- Nostenbusch / Burenweg	1	1	7772	Ppbg.- Hotel Engeln	1	1
5066	Papenburg, Am Volkspark	1	1	7773	Ppbg.- Gaststätte Rolfes	1	1
5068	Nenndorf, Ecke Feldlanger Weg	1	1	7774	Ppbg.- Nee-Schipm.(Hockm.)	1	1
5069	Aschendorf,BokelerStr./HoogeF.	1	1	7775	Asd.- Wördemann	1	1
6013	Aschendorf, Combi	1	1	7776	Ppbg.- Keßling	1	1
6014	Aschendorf, Schuh Klahsen	1	1	7777	Ppbg.- Heyen	1	1
7035	Klosteroor, Kreuzung	1	1	7779	Ppbg.- Kleistraße	1	1
7114	Papenburg, Zw.Wieken/Peter-Jac	1	1	7780	Ppbg.- Doeden	1	1
7703	Papenburg, Jugendheim	1	1	7781	Tunxdorf	1	1
7746	Papenburg, BBS/Berufsschule	1	2	7782	Nenndorf, Kirche	1	2
7747	Papenburg, Ems Center/Mariengymnasium	2	2	7783	Nenndorf, Kreuzung	1	1
7749	Papenburg, Arbeitsamt	1	1	7784	Papenburg, Aschw. Schule	1	1
7750	Ppbg.- Rathaus	2	2	7785	Ppbg.- Dammann	1	1
7751	Ppbg.- Schulzentrum / Kleiststr.	2	2	7786	Ppbg.- AOK	1	1
7752	Ppbg.- Blumen Lenger	1	1	7787	Ppbg.- Ford Ahrens	1	1

Fortsetzung Stadt Papenburg

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7788	Ppbg.-Mühlenbrücke	1	1	7879	Asd.-Moor, Seitenkanal	1	1
7789	Ppbg.- Fahrschule Welle	1	1	7880	Aschd.Moor, Gärtnerei Schulz	1	1
7794	Ppbg.- Moorquelle	1	1	7881	Aschd.Moor, Gutshof/Gärtnerstr	1	1
7804	Ppbg.- Gaststätte Nordmann	1	1	7883	Papenburg, Dieckhausschule	1	1
7805	Ppbg.- Möhlmannsweg	1	1	7884	Papenburg, Birkenallee/Kirche	1	1
7806	Ppbg.- Erste Wiek li / Haus-Nr. 75	1	1	7888	Papenburg, Waldstr.	1	1
7807	Ppbg.- Ecke Forststraße	1	1	7891	Papenburg, Moorstr.	1	1
7809	Ppbg.- Schulte Lind	1	1	7899	Ppbg.- Friesenstr.	1	1
7810	Ppbg.- Uml.wiek / Haus-Nr. 133	1	1	7903	Papenburg, Forstr/E.Lüchtbg.	1	1
7811	Ppbg.- Landmaschinen Steenken	1	1	7918	Asd.- Bahnhof	1	1
7812	Ppbg.- Uml.wiek / Haus-Nr. 178	1	1	9470	Papenburg, Marg-Mein/Kap-Sandm	1	1
7814	Ppbg.- Michaelisplatz	1	2	9488	Papenburg, Marg-Mein/Kap-Venema	1	1
7815	Ppbg.- Gaststätte Schnieders	1	1	9645	Papenburg, Osterkanal/Herm-Heye	1	1
7816	Ppbg.- Speckmann / Gauthier	1	1	9933	Ppbg.-Rehbook	1	1
7818	Ppbg.- Getränkemarkt Poel	1	1	9933	Papenburg, Rehbock	1	1
7819	Ppbg.- Stellbrücke	1	1	9934	Papenburg, Fuhruntern. Rolfes	1	1
7820	Ppbg.- Meyerbrücke	1	1	9938	Papenburg, Alter Kindergarten	1	1
7821	Ppbg.- Köstersbrücke	1	1	10055	Papenburg, Forstr. 20	1	1
7824	Asd.- IBA	1	1	10071	Aschendorf, Fahrrad Menken	1	1
7825	Asd.- Zum weißen Bild	1	1	10076	Papenburg, Stadtpark	1	1
7828	Herbrum-B70 / Ecke Herzogstraße	2	2	10098	Papenburg, Parkplatz Giese	1	1
7831	Asd.- Behnes Wiesen	1	1				
7831	Aschendorf, Behnes Wiesen	1	1				
7832	Papenburg, Tunxdorfer Torfweg	1	1				
7833	Papenburg, Kirchschule	2	2				
7834	Papenburg, Mittelkanalschule	1	2				
7837	Ppbg.- Pestalozzischule	1	1				
7839	Papenburg, Bethlehem Schule Bereich Str. Am Berg	2	2				
7842	Asd.-Moor, Glatzer Str.	1	2				
7853	Ppbg.- Lüchtenburg / Haus Nr. 139	1	1				
7855	Papenburg, Birkenallee/Nr. 264	1	1				
7869	Papenburg, Zu den Bülten	1	1				
7872	Aschendorf, Tunxdorfer Torfweg	1	1				
7876	Tunxdorf, Grotestr	1	1				
7877	Papenburg, Birkenallee/Heymann	1	1				
7878	Asd.-Moor, Deverhof	1	1				

Gemeinde Rhede (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
669	Brahe Höftenfehn	0	1
7060	Brual Sandpoh	1	1
8269	Rhede Schafdrift	1	1
8275	Brahe	1	1
8275	Brahe Osseweg	0	1
8276	Brual - Schule	1	1
8277	Brual - Alte Schule	1	1
8278	Brualermoor - Mödden	1	1
8279	Siedlung - Deutsches Eck	1	1
8280	Siedlung Robben	1	1
8281	Siedlung Kirchner	1	1
8282	Rhederfeld - Wäldchen	1	1
8283	Rhederfeld - Thieke	1	1
8284	Rhederfeld - Osseweg	2	2
8285	Rhederfeld - Bergweg	1	1
8286	Rhederfeld - Pyrkensweg	1	1
8287	Rhede - Nintemann	2	2
8290	Brualermoor Ringstraße	1	1
8294	Rhede - Markt	2	2
8295	Rhede - Klosterweg	1	1
8296	Rhede - Kleeneweg	1	1
8297	Neuengland / Geiger	2	2
8298	Neurhede - Jansen	1	1
8299	Neurhede - Dickebohm / Post	1	1
8301	Neurhede - Assies	1	1
8302	Neurhede - Husmann "Dodte Man"	2	2
8303	Neurhede - Kuhweg	1	1
8304	Neurhede - Kirche	1	1
8305	Rhede Zollstraße	1	1
8307	Rhede - Friedenstr./Sinnigen	1	1
8308	Rhede Zollamt	1	1
8325	Borum Kassens	1	1
8327	Borsum Neemann	1	1
8328	Borsum Sande	1	1
8330	Borsum	1	1
9555	Brual Deichstraße / Schulte	1	1
10025	Borsum abzw Segelflugplatz	0	1
10026	Borsum Ecke Brookweg	0	1
10027	Borsum K-155/ kleine Marsch	0	1

Samtgemeinde Dörpen

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
5041	Ahlen Steinbild	1	1	8223	Lehe - Neuleher Str. / Mammes	1	2
5042	Athen Lücken kl	1	1	8224	Neubörger - Feldhaus	1	1
5053	Ahlen Plock	1	1	8225	Kluse - Bahnhof	1	1
7062	Kluse Siedlerdamm	1	1	8226	Heede - Neuheede / Nord-Süd Str.	1	1
7063	Dörpen Heimathaus	2	2	8227	Dersum - Neudersum / Lerchenweg	1	1
7706	Hasselbrock Kirche	1	1	8228	Dersum - Neudersum / Vossebrinksweg	1	1
8183	Hasselbrock - Bruns	1	1	8229	Dersum - Neudersum / Hasselbergstr.	1	1
8184	Hasselbrock - Kuhr	1	1	8230	Dersum Sportplatz	1	1
8185	Hasselbrock - Abzw. Neudersum	1	2	8231	Kluse - Bahnhofstr./ Abzw. Plock	1	1
8186	Hasselbrock - Reisige	1	1	8232	Ahlen Grundschule	1	1
8187	Walchum Gastst. Eiken	1	1	8233	Ahlen Schmitz	1	1
8188	Walchum - Krallmann (Post)	1	1	8235	Wachlum Zum Wald	1	1
8189	Steinbild - Sparkasse	2	2	8236	Walchum Grundschule	2	2
8190	Ahlen Neu Steinbild / Moormann	1	1	8237	Steinbild Kirche	2	2
8191	Ahlen - Stricker	1	1	8238	Neubörger Kirche	2	2
8192	Kluse - Bahnhofstr. / Leifert	2	2	8239	Dörpen Bf-Str./ Gaststätte Brauer	1	1
8193	Ahlen - Gansefort	1	1	8240	Neudörpen hintere Reihe	1	1
8194	Dörpen - Müll	1	1	8241	Neubörger Höge / Börger str	1	1
8195	Dörpen - Abzw. Kindergarten	2	2	8242	Neubörger Wöste	1	1
8196	Dörpen - Bus Schnieders	2	2	8243	Neubörger Thomes Kolping Str.	1	1
8197	Dörpen B70 / Schleuse	1	1	8245	Neudörpen Kramer	1	1
8198	Lehe B70 / Kirche	2	2	8246	Dörpen - Schulzentrum	1	2
8200	Heede Schuckenbrock / L 68	1	2	8255	Neudersum Hasselb / Moorstr.	1	1
8201	Heede Marsch	1	2	8256	Neudersum Moor - Vossebrink	1	1
8202	Heede - Marktplatz	1	2	8257	Neudersum, Moor-/Herzogstr.	1	1
8203	Heede Krzg. Jansen	1	2	8258	Dersum Windhorst Str .	1	1
8204	Heede Kleines Feld	2	2	8259	Dersum Mittelweg	1	1
8205	Dörpen Kirche	2	2	8260	Dersum Grundschule	1	1
8206	Dörpen Bahnhof	1	2	8261	Walchum Denkmal	1	1
8207	Dörpen Haar / Bauhof	1	1	8262	Wachlum Marinapark	1	1
8208	Neudörpen - Hunfeld	1	1	8263	Lehe - Neuleher Str./ Zumsande	1	1
8209	Wippingen Kzg. Hackmann	2	2	8264	Lehe - Neulehr Str./ Höttgepohl	1	1
8210	Wippingen Meyer / Düttmann	2	2	8265	Lehe, Grundschule	2	2
8211	Wippingen - Kirche	1	2	8266	Neulehe Heinrichstraße	1	1
8212	Ahlen Siedlung Robin	1	1	8267	Neulehe Altsiedlung Röwer	1	1
8213	Kluse Bahnhof / Abzw. Wippingen	1	1	8268	Neulehe Altsiedlung Ruberg	1	1
8214	Dersum Post	1	1	8269	Neulehe Montania /Grothaus	1	1
8215	Dersum Wehtannen	1	2	8488	Dörpen Industriegebiet	1	1
8217	Neudersum Alte Schule	1	2	8506	Wippingen, Heyenhorst	1	1
8219	Neubörger Abzw Kolping Str.	1	1	8703	Neudersum Wiemker	1	1
8219	Neubörger - Schuten	1	2	8802	Neusum Moor Colloepstr	1	1
8220	Neulehe A- Hof	1	1	9503	Neulehe Kirche	1	1
8221	Neulehe Steffens	1	1	9503	Neulehe Kirche Kindergarten	1	1
8222	Neulehe Glockenturm	1	1	9556	Neulehe Alte Schule	1	1

Samtgemeinde Nordhümmling

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
678	Esterwegen, Gedenkstätte	2	2	7958	Börgerwald - Querkanal / L51	1	2
682	Esterwegen, Industriegebiet	1	1	7963	Bockhorst Leegmoorstr	1	1
7920	Börgermoor - Behnen Pbg.-Str./Am Hafen	1	1	7964	Börgerwald Grundschule/Turnhalle	1	2
7922	Börgermoor Turnhalle	1	2	7964	Hilkenbrook - Kleiner Dorfplatz	1	1
7923	Börgermoor - Hauptstraße/Schulstraße	1	2	7965	Börgermoor Im Eichengrund	1	1
7924	Börgermoor - Rathaus	1	2	7966	Esterwegen Kuhdamm	1	1
7928	Börgerwald - Kirche Börger/Kirchstraße	1	2	7967	Breddenberg - Schule / Gaststätte Blanke	1	2
7929	Börgerwald - Kreuzallee	1	1	7968	Breddenberg - Heerweg/Schulstraße	2	2
7930	Börgerwald Weideweg	1	1	7969	Breddenberg - Abzw Brögerwald	1	1
7931	Börgerwald Lerchenweg	1	1	7974	Börgerwald - Ecke Esterw. Str./Kolpingstraße	1	1
7932	Börgerwald Musebergweg	1	1	7977	Esterwegen -Heidbrücker Str./Cundastraße	1	1
7933	Börgerwald Heuweg / Esterweger Str.	1	1	9419	Bockhorst Busbahnhof	1	1
7934	Bockhorst - Kirche	1	2	9432	Esterwegen Hinterm Busch	1	1
7935	Bockhorst - Schulstraße	2	2	9433	Esterwegen Hinterm Busch/Hinterm Berg	1	1
7936	Bockhorst - Melmstraße	2	2	9639	Esterwegen Heidbrücker Str. /Heidbrücker Str.	1	1
7937	Esterwegen - Einkaufszentrum	2	2	9939	Esterwegen Mühlenberg Nord	1	1
7938	Esterwegen - Mühlenberg	1	1	9941	Breddenberg - Heidbrücken	1	1
7939	Esterwegen - Schlachter Schmidt	1	2	10096	Esterwegen - Zum Erikasee	1	1
7940	Esterwegen Hinterm Berg Mühlenweg	1	1	10097	Esterwegen Hauptstraße / In den Dillen	1	2
7942	Esterwegen - Alte Post	2	2				
7943	Esterwegen - Heidbrücker Str.	1	2				
7944	Esterwegen - Lattensberg/Cundastraße	1	2				
7945	Esterwegen - Heidbrücken	1	2				
7945	Esterwegen Heidbrücken Olliges (Nähe Moorw)	1	2				
7946	Breddenberg - Kirche	1	2				
7948	Hilkenbrook - Dorfplatz	1	2				
7949	Hilkenbrook - Abzw. Gehlenberg	1	1				
7950	Börgerwald - Kirche Börger/Esterweger Str.	1	1				
7950	Esterwegen Vikar -Husmann -str	1	1				
7951	Börgermoor - Kempkers Brücke	2	2				
7952	Esterwegen Schulzentrum / Am Sportplatz	1	1				
7953	Bockhorst - Schule	1	1				
7954	Börgermoor -ev. Kirche	1	1				
7954	Börgermoor Pbg.-Str. Johannesburg	1	2				
7956	Börgerwald Birkenweg	1	1				
7957	Börgerwald - Kirche	2	2				

Samtgemeinde Lathen

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
8104	Sustrum-Moor / Ruten	2	2	8150	Sustrum - Moor / Kuhlmann	1	2
8105	Sustrum-Moor / Robin	1	2	8154	Ober-/ Niederlangen Grundsch.	2	2
8106	Sustrum-Moor / Wester	1	2	8157	Renkenberge / Wessels	1	2
8107	Sustrum-Moor / Pantke	1	2	8158	Renkenberge Schule	2	2
8108	Sustrum-Moor / Hilgefert	1	2	8159	Renkenberge / Niehaus	1	2
8109	Sustrum-Moor / Eiken	1	2	8160	Renkenberge Sportplatz	1	2
8110	Niederl. Siedl. - Kirche	1	2	8162	Dorfplatz Melstrup - Sdlg.	1	2
8111	Niederlangen- Lindenstr.	2	2	8171	Kathen - Dorfplatz	2	2
8112	Niederlangen - Krzg. Albers	2	2	8174	Lathen - Wahn / Gut Rupennest	1	2
8113	Oberlangen-Moor / Förster	1	2	8175	Lathen - Wahn / Westhus - L 53	2	2
8114	Oberlangen - Kapellenmoor	1	2	8176	Lathen - Wahn / Schule	1	2
8115	Oberlangen - Wilholte	2	2	8180	Dünefehn - Oldiges	1	2
8116	Oberlangen - Im Dreieck	2	2	8181	Dünefehn - Jansen	1	2
8117	Oberlangen - Dorfplatz	1	2	8182	Dünefehn - Meyer	1	2
8118	Niederlangen - Ahlers	1	2	7741	Hilter Hilterberg	1	1
8119	Lathen - Markt	2	2	9425	Kathen Kreisverkehr	2	2
8121	Sustrum - Haukenweg	1	2	9892	Niederlangen Siedlung Knevel	1	1
8122	Sustrum - Abz. Neusuстрum	1	2	9918	Lathen Transrapid	1	1
8123	Neusuстрum Nord / Schmiedestr.	1	2	8158	Renkenberge Schule	2	2
8124	Neusuстрum - Gaststätte zur Post	1	2	10080	Lathen Buschstraße	1	1
8125	Neusuстрum - Süd	1	2	7744	Lathen Grundschule	1	1
8127	Niederlangen - Erdhütte	1	2	10123	Lathen Kindergarten	1	1
8128	Niederlangen - Sand	1	2	7743	Kathen Frackel	1	1
8129	Niederlangen - Mehrzweckhalle	2	2	7742	Hilter Dorf	1	1
8130	Lathen - Busbahnhof	1	2				
8132	Lathen - Bahnhof	2	2				
8133	Lathen - Krankenhaus	1	2				
8135	Renkenberge - Kirche	1	2				
8136	Renkenberge - Wobbe	1	2				
8137	Renkenberge - Gutshof	1	2				
8139	Melstrup B70 / Ampel	1	2				
8140	Fresenburg - Abzw. Dorfplatz	2	2				
8142	Sustrum - Kirche	2	2				
8143	Sustrum - Mühle	1	2				
8144	Sustrum - A - Weg	1	2				
8145	Sustrum - B - Weg	1	2				
8146	Sustrum - Theisling	1	2				
8147	Sustrum - Moor / Hunfeld	1	2				
8148	Sustrum - Moor Grundschule	1	2				
8149	Sustrum - Moor / Boven	1	2				

Samtgemeinde Sögel

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
5022	Sögel Busbahnhof	2	3	8066	Stavern - Mühlenstraße	1	1
5023	Sögel Eisten / Lahner str .	1	1	8068	Stavern - Roßbrink	2	2
6001	Stavern Sparkel	1	1	8068	Stavern Roßbrink	2	2
7066	Sögel Neues Rathaus	2	2	8069	Sögel - Abzw. Stavern	1	1
7076	Sögel Puettkesberge	1	1	8070	Klein Berßen - Alte Molkerei	1	1
8034	Börger - Kirche	2	2	8071	Klein Berßen - Grundschule	2	2
8035	Börger - Siedlung	2	2	8074	Klein Berßen - Wösthoff	1	1
8036	Werpeloh - Kirche	1	2	8075	Klein Berßen - Waldstraße	2	2
8036	Werpeloh -Kirche	1	1	8076	Sögel - Berhard Schule	1	1
8037	Sögel - Mühle	2	2	8078	Stavern - Egels	1	1
8038	Sögel - Marktplatz	2	2	8079	Stavern - Glockenturm	2	2
8038	Sögel Markt	2	2	8080	Stavern - Kirchstraße	2	2
8039	Sögel - Erich-Kästner Schule	2	2	8081	Werpeloh - Gemeindebüro	2	2
8039	Sögel Erich -Käster Schule	2	2	8082	Werpeloh - Dinter	2	2
8042	Sögel - Eisten / Kapelle	2	2	8083	Stavern - Kindergarten	1	1
8043	Hüven - Kirche	1	2	8084	Stavern - Rode	2	2
8044	Hüven - Ost	1	1	8085	Stavern - Grundschule	1	1
8046	Spahnharrenstätte - Alte Schule	2	2	8086	Groß Berßen - Mersch	1	1
8047	Spahnharrenstätte - Kreuzung	2	2	8087	Groß Berßen - Többen	1	1
8048	Sögel - Jägerhof	1	2	8088	Groß Berßen - Schule	2	2
8049	Sögel - Krankenhaus	1	1	8090	Gut Spakel	1	1
8050	Waldhöfe - Bahnhof/Tälkers	1	1	8092	Sögel - Jägerhöhe	1	1
8051	Waldhöfe - Kreuzung/Bahnhof	1	2	8093	Sögel - Wahner Siedlung	1	1
8052	Hüven - Schule	2	2	8094	Spahnharrenstätte Gemeindebüro	2	2
8053	Hüven - West	1	1	8095	Sögel / Eisten - Raddeweg	1	1
8054	Hüven - Többen	1	1	8097	Groß Berßen - Knoll	1	1
8055	Groß Berßen - Behnen	1	1	8099	Stavern - Schützenstraße	2	2
8056	Groß Berßen - Geers	2	2	8100	Stavern - Bruneforth	1	2
8057	Groß Berßen - Deimann	2	2	8589	Börger Breddenberger str.	2	2
8058	Groß Berßen - Purk	1	1	9420	Stavern Holtberg	2	2
8059	Groß Berßen - Meyer	2	2	9501	Klein Berßen - Kirche	2	2
8061	Groß Berßen - Pethan	1	1	9855	Klein Berßen Kirche	2	2
8062	Groß Berßen - Ficker	1	1				
8063	Stavern - Düthmann	2	2				
8063	Stavern Duettmann	2	2				

Samtgemeinde Werlte

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7010	Werlte, Bockholter Str.	1	1	8011	Vrees, Kirche	2	2
7097	Werlte, Markt/Marktstiege	1	1	8012	Ostenwalde, Emslandstr.	1	1
7978	Ostenwalde, Hünenstein	1	1	8014	Lahn, Schule	1	1
7979	Lahn, Kirche	2	2	8015	Vrees, Grenzenhöhe	2	2
7980	Lahn, Lahner Busch	1	1	8016	Rastdorf, Nord/Alte Schule	1	1
7982	Wehm, Schule	2	2	9565	Werlte, Markt	1	1
7983	Wehm, Menschenberg	1	1	9944	Rastdorf, Nord Krzg. Hilkenbrook	1	1
7984	Werlte, Bahnhof	2	2	9945	Rastdorf, Nord Wittjansmoor	1	1
7985	Werlte, Busbahnhof	2	2	9946	Rastd. Nord,Nord-Süd-Str.oben	1	1
7986	Werlte, Staggenborg	1	2	9948	Rast.Süd,Nord-Süd-Str.unten	1	1
7988	Werlte, Mühlenberg	1	2	9949	Rastdorf, Süd	1	1
7989	Bockholte, Kapelle	1	2	7981	Wieste, alte Schule	2	2
7991	Lorup, Krull's Hus	2	2	10018	Vrees, Deters	1	1
7993	Lorup, Struckmeier	1	2				
7994	Lorup, Waldeslust	1	2				
7995	Rastdorf, Kirche	1	2				
7996	Rastdorf, Magazin	1	1				
7998	Lorup, Kreutzjans (Busbahnhof)	2	2				
8000	Vrees, Alte Heide	1	1				
8004	Wieste, An der Klause	2	2				
8007	Rastdorf, Süd/ Büter	1	1				
8008	Rastdorf, Nord/Borchers	1	1				
8010	Rastdorf, Nord/Rensen	1	1				

Stadt Haren (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
449	Tinnen, Lohesch	2	2	8566	Schwartenberg - Mitte	2	2
673	Altenberge Plaatzenweg	2	2	8567	Schwartenberg - Süd	2	2
6010	Wesuwe West str.	1	2	8568	Lindloh - H. Grönniger Str.	2	2
6011	Wesuwe Clemenschule	1	2	8569	Lindloh - Kapellenstr./ Mitte	1	2
7064	Rütenbrock Kocks Geers	1	2	8570	Lindloh - Kapellenstr./ Ost	1	2
7096	Haren Wesuweerstr Dress	1	2	8572	Lindloh - Weinansbrücke	1	2
8528	Haren - Rathaus	2	2	8573	Lindloh - Altensloot / Lindenallee	2	2
8529	Haren - Nordring	2	2	8574	Lindloh - Lindenallee / Suelmann	1	2
8530	Haren - Mittelstr.	2	2	8575	Rütenbrock - Kirche	2	2
8531	Haren - Emsbrücke	2	2	8577	Rütenbrock - Billereibrücke	2	2
8532	Haren - Hallenbad	2	2	8578	Rütenbrock - Zum Gewerbegebiet	2	2
8534	Haren - Holterhausbrücke	1	2	8580	Rütenmoor - Krzg. (Hölscher)	2	2
8535	Ansgarischule Busbahnhof	2	2	8581	Rütenmoor Hahnentange	1	2
8536	Altharen - Hagen	2	2	8582	Rütenmoor - Barenfleer	1	2
8537	Altha.- Wesuwer Str. / Georgstr.	1	2	8583	Lindloh - Schützenplatz	1	2
8538	Altharen - Georgschule/Adenauerstr.	1	2	8584	Schwartenberg - Nord	1	2
8539	Altharen - Judenfriedhof	2	2	8585	Rütenmoor - Hinterm Busch / B 40	1	2
8540	Neppenkamp	2	2	8586	Rütenmoor - Hinterm Busch / Mitte	1	2
8541	Hebel	1	2	8587	Rütenbrock Maximilianschule	1	2
8542	Düne	1	2	8592	Erika - B 408 / Ampel	2	2
8543	Segberg - Jansen	1	2	8598	Altenberge - Süd Nord Str. / Ost	1	2
8543	Segberg	2	2	8599	Altenberge - Dorfstr. / Tebbe	1	2
8544	Langenberg - Krzg.	1	2	8600	Altenberge - Kirche	1	2
8545	Langenberg - Abzw. Haar	1	2	8601	Altenberge - Fliesen Center	1	2
8546	Haar Kzg. - / Süd - Nord Str.	1	2	8602	Altenberge - Zur Mühle	2	2
8548	Pool	1	2	8603	Erika - Gosebrockstr. / Waldstr.	2	2
8549	Dankern-Schule	1	2	8604	Erika - Werk Röchling	1	2
8550	Hümmelsberg	1	2	8610	Altenberge - Dorfstr. / Wiesenstr.	1	2
8551	B 408 / Knepper	1	2	8611	Erika - B 408 / Tieben	1	2
8552	B 408 / Harener Berg	1	2	8612	Erika Kirche	2	2
8553	Schleuse 68	2	2	8613	Tinnen Esterkamp	1	2
8554	Haren Golfpark Düneburg	1	2	8614	Tinnen Kirche	1	2
8557	Segberg - Krzg. / Süd Nord Str.	1	2	8615	Tinnen Gaststätte Robbers	1	2
8558	Segberg - Brücke A 31	1	2	8616	Tinnen Goldene Lisbeth	1	2
8559	Segberg - Abzw. Neulandstr.	1	2	8617	Emmeln - Wacholderweg	1	2
8560	Landegge - Mühlenberg	1	2	8618	Emmeln - Haren Bahnhof	2	2
8561	Landegge - Am Berg	2	2	8619	Emmeln - Sparkasse	2	2
8562	Landegge - Alte Schule	2	2	8621	Emmeln - von Herz	2	2
8563	Landegge Moor	1	2	8622	Emmeln - Rakener Str.	2	2
8564	Landegge Tenge	1	2	8627	Wesuwemoor - Nord	1	2

Fortsetzung Stadt Haren (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
8628	Wesuwemoor - Gaststätte Thesir	1	2
8629	Wesuwemoor - Brücke	1	2
8630	Wesuwemoor - Schwenen	1	2
8631	Wesuwemoor - Ginsterweg	1	2
8632	Wesuwe - Siedlung / Heuer	1	2
8633	Wesuwe-Siedl., St. Georg-Str.	2	2
8634	Wesuwe - Siedlung / Kathmann	1	2
8638	Wes.- Sdl. / Süd Nord Str./ Wittenb. Str.	1	2
8640	Wesuwe Fuchsweg	1	2
8644	Wesuwe - Bersede / Niehaus	2	2
8645	Wesuwe - Am Markt	2	2
8646	Wesuwe - Schützenstr.	2	2
8647	Wesuwe - Geest	2	2
8648	Wesuwe - Waldbergstr.	1	2
8653	Fehndorf - Süd	1	2
8654	Fehndorf - Kirche	2	2
8655	Fehndorf - Schleuse	1	2
8655	Fehndorf / Kirche / Große Straße	2	2
8656	Fehndorf - Kremer	1	2
8657	Fehndorf - Zur Heide	1	2
9223	Erika Ärztehaus	1	2
9474	Emmeln Autohaus Dulle	2	2
10013	Fehndorf Nord	1	2

Stadt Meppen

Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll	Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll
8777	Meppen - Windthorstplatz	2	2	8820	Fullen - Schö.-dorfer Str. / A31	1	1
8778	Meppen - Busbahnhof	2	2	8821	Meppen - Musikschule	1	2
	Meppen - Busbahnhof (Bussteig A)	2	2	8822	Meppen - Schönstatt Kapelle	2	2
	Meppen - Busbahnhof (Bussteig B)	2	2	8823	Meppen - ev. ref. Gemeindehaus	1	2
8779	Meppen - Bahnhof	2	3	8824	Meppen - Waldstadion	2	2
8780	Meppen - Kard. von Galen Schule	1	2	8825	Meppen - Feuerdornweg	1	2
8781	Meppen - Hasebrink	2	2	8826	Meppen - Versener Straße	2	2
8782	Meppen - Pauluskirche	2	2	8827	Versen - Auf dem Marsch(Herbers)	2	2
8783	Meppen - Windthorststr.	1	2	8828	Versen - Frankfurter Str.	2	2
8784	Meppen - Waldstr.	1	2	8829	Versen - Abbemühlen	2	2
8785	Meppen - Görrestr.	2	2	8830	Meppen - Emslandstadion	2	2
8786	Bokeloh - Ort	2	2	8831	Versen - Tuntel	1	2
8787	Bokeloh - Heidesiedlung	2	2	8832	Hemsen - Ort	2	2
8788	Bokeloh - Glunz	2	2	8833	Hemsen - B70	2	2
8789	Bokeloherfeld - Terborg	2	2	8834	Meppen - Feldkamp	2	2
8790	Bokeloherfeld - Raddefeld	1	1	8835	Meppen - Finkenstr.	2	2
8791	Apeldorn - Hünengrab	2	2	8836	Meppen - Teglinger Straße	2	2
8792	Apeldorn - Hubertushof	2	2	8837	Meppen - Industriestr. / Marktkauf	2	2
8793	Apeldorn - Apeldornerfeld	2	2	8838	Meppen - Borsigstr.	2	2
8794	Meppen - Domhof	2	2	8839	Meppen - Otto Hahn Str.	2	2
8795	Meppen - Bahnhof (Unterführung)	1	1	8840	Meppen - Max Planck Str.	2	2
8796	Meppen - Gymnasium Marianum	2	2	8841	Meppen - Landwehr	2	2
8797	Meppen - Emsbrücke	2	2	8842	Meppen - Nödiker Str.	2	2
8798	Vormeppen - Kreuzung(Dürenkämpe)	1	1	8843	Meppen - Auf der Herrschwiese	2	2
8799	Röhle - Dorf	1	2	8844	Meppen - Esterfeld / Friedhof	2	2
8801	Bokeloh - Kreuzung	1	1	8845	Meppen - Im Haseknie	2	2
8802	Meppen - Schwefingen	1	2	8846	Meppen - Mühlenstr.	1	2
8803	Meppen - Exter Düne	2	2	8847	Meppen - Georg Wesener Str.	1	2
8804	Meppen - Marktkauf	2	2	8848	Meppen - Dammstr.	1	2
8805	Meppen - Wallstr.	2	2	8849	Meppen - In den Kämpen	2	2
8806	Röhle - RWE	2	2	8850	Meppen - Mozartstr.	1	1
8807	Meppen - Schullendamm	2	2	8851	Meppen - Brandenburger Str.	1	2
8808	Röhle - Abzw. Riedeweg	1	1	8852	Röhle - Dorfstr. / Aepken	2	2
8809	Röhle - Mühlenberg	1	1	8853	Röhle - Dorfstr. / Friese	2	2
8810	Meppen - Fullener Str.	2	2	8854	Teglingen - Molkerei	1	2
8811	Meppen - Friedhof / Marktstiege	2	2	8855	Teglingen - Kirche	2	2
8812	Klein Fullen - Hagen	2	2	8856	Teglingen - Siedlung	2	2
8813	Groß Fullen - Kamp	1	1	8857	Teglingen - Haar	2	2
8814	Groß Fullen - Thyen	2	2	8858	Teglingen - Schleuse	1	2
8815	Groß Fullen - Auf der Heide	2	2	8859	Hemsen - Am Seitenkanal	2	2
8816	Versen - Pappelallee	2	2	8860	Hemsen - Rübenweg	2	2
8817	Versen - Jongebloed	1	2	8861	Hemsen - In den Vogesen	2	2
8818	Groß Fullen - Tuntel	1	1	8862	Hemsen - Heidlandstr.	1	2
8819	Versen - JVA	1	2	8863	Hemsen - Albers	1	2

Fortsetzung Stadt Meppen

Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll	Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll
8864	Hemsen - Hünensand	2	2	9921	Meppen - Schlaunstr.	1	2
8865	Hüntel - Brücke	2	2	9900	Meppen - Marienstr.	2	2
8866	Holthausen - Osterfeldstr.	2	2	9930	Meppen - Uhlandstr.	2	2
8867	Holthausen - Grütker	2	2	9435	Meppen, Bramharer Weg	2	2
8868	Holthausen - Wehrstr.	1	2	8614	Hemsen Kirche	1	2
8869	Borken - Hofstr.	1	2	7075	Borken zur Borkener Brücke	2	2
8870	Helte - Mühlenmoor	2	2	7705	Meppen Teglinger Str Gimpelweg	2	2
8871	Helte - Feldstr.	2	2	8874	Helte Kamphaus	1	1
8872	Helte - Bruns	2	2	1044	Helte Lammersfelde	1	1
8873	Helte - Tönjes	1	1	7074	Meppen Kreishaus	1	2
8874	Bokeloh - Kamphaus	2	2	5019	Apeldorn Mitte	2	2
8875	Teglingen - Bauer Jansen	1	1	8791	Apeldorn Steingrab	2	2
8876	Meppen - Wallstraße	2	2	9929	Versen zuschläge	1	1
8877	Meppen - Provinz / Stroot	1	1	7113	Versen Dr - Eberle str.	2	2
8878	Meppen - Rühlerfeld / BEB	1	1	7103	Hüntel Lammering	1	1
9505	Bokeloh - Kossehof	1	1	7104	Hüntel abzw IND Park	1	1
8310	Bokeloh - Vogelpohlstr.	2	2	7105	HüntelFun Park Meppen	1	1
9516	Meppen Schlagbrückener Weg	2	2	9865	BorkenHemsenschule Borkenerstr	1	1
7044	Meppen - Gropiusplatz	2	2	9920	Meppen Breslauerstr	1	1
7043	Meppen - Jugend- u. Kulturgästehaus	1	2	9865	Meppen Pestalozischule	1	1
8781	Meppen - Hasebrink (Aldi)	1	2	9958	Rühle Gaststätte Jasper	1	1
9916	Meppen - Maienhaus	1	2	7014	Teglingen Diekstr	1	1
9919	Meppen - An der Schaftrift	1	1				

Gemeinde Twist

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
8628	Hebelermeer - Thesing	1	1	8704	Hebelermeer - Ottens	1	1
8659	Neuringe - Lucas	2	2	8707	Rühlermoor - Schmees	2	2
8660	Neuringe - Stroot	2	2	8708	Rühlermoor - Schlömer	2	2
8661	Neuringe - Ter Heide	1	1	8709	Rühlerfeld - Schule	2	2
8662	Neuringe - Alte Schule	2	2	9415	Adorf - Grundschule	1	1
8663	Neuringe - Ströer	1	1	8711	Adorf - Arens	2	2
8664	Neuringe - Abzw. Adorf	2	2	8712	Adorf - Eilders	1	1
8665	Neuringe - Bathorner Diek	2	2	8713	Adorf - Schollau	1	1
8666	Twist - An der Wieke / Bäckerei	2	2	8714	Adorf - Vietmarscher Twist	1	1
8667	Twist - An der Wieke / Holzbrücke	2	2	8533	Twist - Schwarzer Weg/Hallenbad	2	2
8668	Twist - Ansgarkirche	2	2	8586	Twist - Schwarzer Weg / Schaftrift	2	2
8669	Twist - Ansgarschule	2	2	7015	Hebelermeer Niehaus	1	1
8670	Twist - Hesepelerstr. / Birkenweg	2	2	9924	HebelermeerBölle	1	1
8671	Twist - Lauensteinstr. / Brüterei	2	2	7106	Hebelermeer Albers	1	1
8672	Twist - Am Kanal / van Zoest	2	2	7109	Hebelermeer Zollstraße / neue Brücke	1	1
8673	Alt-Rühlertwist - Krzg. Lauensteinstr.	2	2	5017	Twist Mitte Schulzentrum	2	2
8674	Alt-Hesepertwist - Hengstkamp	2	2	714	Twist an der Wieke	2	2
8675	Alt-Hesepertwist - Keen	2	2	8670	Twist - Siedlung Birkenweg	2	2
8676	Alt-Hesepertwist - Heet	2	2	9874	Twist - Bült Wiesengrund	2	2
8677	Alt-Hesepertwist - Drees	2	2	9873	Twist- Bült Schaftrift	2	2
8678	Alt-Hesepertwist - Dulle	2	2				
8679	Twist Bült - Georgstr.	1	1				
8680	Twist Bült - Marktplatz	2	2				
8685	Twist Bült - Marienschule	2	2				
8686	Twist - Zentrum / Busbahnhof	2	2				
8687	Twist - Zentrum / Am Kanal	2	2				
8688	Schöninghsdorf - Snijders	2	2				
8689	Schöninghsdorf - Klecha	2	2				
8690	Schöninghsdorf - Schule	2	2				
8692	Provinz - Pott	2	2				
8694	Provinz - Wurz	2	2				
8695	Schöninghsdorf - Jansen / Brücke	2	2				
8696	Schöninghsdorf - Griendtsveen	2	2				
8697	Schöninghsdorf - Süd	2	2				
8698	Hebelermeer - Kirche	2	2				
8699	Hebelermeer - Backs	1	1				
8701	Hebelermeer - Robben	1	1				

Stadt Haselünne

Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll	Hast.-Nr.:	Haltestellenbezeichnung :	Ist	Soll
340	Haselünne KIGA St. Ursula	1	1	8382	Eltern, B 213/Dorf	1	2
341	Andrup Grenzweg	1	1	8383	Eltern, Stationsweg	1	1
375	Andrup Mittelkamp	1	1	8387	Flechum, Pohlmann	1	1
387	Lahre, Kindergarten	1	1	8388	Flechum, B 213	1	1
422	Lohe, Raddegrund	1	1	8389	Andrup, Vähning	1	1
577	Haselünne, Hallenbad	1	2	8390	Andrup Lage, Meyer	1	1
6000	Haselünne, Steintorstraße	1	1	8391	Andrup Lage, Schule	1	1
6000	Haselünne, Steintorstr.	1	1	8392	Andrup Lage, Beelmann	1	1
6003	Flechum, Kirche	1	1	8393	Lagerfeld, Transformator	1	1
7012	Haselünne, Lonnemann	1	1	8394	Lotten, Burke	1	1
7035	Klostermoor, Kreuzung	1	1	8401	Haselünne, Realschule	1	1
7077	Lotten, Poller Esch	1	1	8412	Haselünne, Krankenhaus	1	2
8312	Haselünne, West Bachor	1	1	8417	Haselünne, West/Hensen	1	1
8313	Haselünne, West Spielplatz	1	1	8425	Lehrte, Kreyenburg	1	1
8314	Haselünne, Bramland/Rosenstr.	1	1	8426	Haselünne, Hammer Straße	1	1
8320	Haselünne, Bramland/Köhne	1	1	8427	Haselünne, Bahnhof	2	2
8321	Haselünne, Bramland/Kuddes	2	2	8428	Bückelner Feld, Heitker	1	1
8322	Haselünne, Wichelmann	1	1	8429	Lehrter Feld, Künneken	1	1
8331	Dörgener Feld, Schütte/B402	1	1	8430	Lehrter Feld, Lake	1	1
8332	Dörgen, Abzw./B402	1	2	8431	Lehrter Feld, Bölle	1	1
8333	Schleper, Bahnhof	1	2	8434	Bückelte, Dorf	1	1
8334	Dörgen, Dachsbau	1	1	8436	Haselünne, Markt	1	1
8335	Klein Dörgen	1	1	8439	Flechum, Siedlung	1	1
8336	Schleper, Abzw. Lahre	1	1	8445	Haselünne, Klosterholte	1	1
8337	Lahre, Siedlung	1	1	8445	Klosterholte	1	1
8338	Lahre, Dorf	1	1	8446	Klosterholte, Haverbeck	1	1
8339	Lahre, Neuer Kamp	1	1	9293	Lohe, Suttruper Str.	1	1
8340	Huden, Dorf	1	1	9294	Lohe, Surmann	1	1
8341	Huden, Dühnen	1	1	9402	Haselünne, Stadthalle	1	1
8342	Haselünne, Abz. Huden	1	2	9403	Haselünne, Balster	2	2
8343	Haselünne, Paulusschule	1	1	9404	Haselünne, B213/Stürenberg	1	1
8344	Haselünne, Metting	2	2	9405	Haselünne, Johannishof	1	1
8345	Lahre, Schütte	1	1	9406	Haselünne, Haverbeck-Ort	1	1
8346	Haselünne, Donboscoschule	1	1	9408	Haselünne, Kämpe	1	1
8349	Hamm, Dorf	1	1	9409	Haselünne, Gelshof	1	1
8350	Hamm, Hammer Sand	1	1	9410	Haselünne, Stürenberg	1	1
8352	Bückelte, Dröge Pütt	1	1	9411	Haselünne, Lotterfeld	1	1
8355	Lehrte, Schule	1	1	9504	Haselünne, Meerstr.	1	1
8356	Lehrte, Friedhof	1	1	9517	Eltern, Elternerfeld	1	1
8357	Lehrte, Siedlung	1	1	9616	Eltern, Sportplatz	1	1
8358	Lehrte, Krzg. Helter Straße	1	1	9618	Bückelner Feld, Borken	1	1
8364	Lohe, Siedlung	1	1	9650	Haselünne, Marienstr.	1	1
8365	Lohe, Dorf	1	1	9863	Lehrte, Kirche	1	1
8367	Loher Feld, Marianenhof	1	1	9935	Klostermoor	1	1
8368	Loher Feld, Glockenturm	1	1	9960	Flechum, Bahnhof	2	2
8369	Loher Feld, Struckmann	1	1	10078	Bückelte, Osterbrockerstr.	1	1
8370	Loher Feld, Abeln	1	1	10079	Haselünne, Plessestr.	1	1
8373	Westerl.mühlen,Glockentu.	1	1	10083	Haselünne, Lingener Str.	1	1
8376	Westerloh, Ort	1	1	10084	Haselünne, Auf dem Höwel	1	1
8377	Haselünne, Stadtmark	1	1	10086	Haselünne, Lähdener Str.	1	1
8378	Haselünne, Überf.Andruper Str.	1	1	10087	Flechum, Feldhausen	1	1

Samtgemeinde Herzlake

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7048	Vinnen Holtland	2	2	8500	Lähden - Grundschule	1	1
7049	Lastrup Wöstemühle	2	2	8503	Lastrup - Dorfstr.	1	2
7050	Dohren Abzw Pappelweg	2	2	8504	Lastrup - Auf der Blanke	2	2
7112	Felsen Torfwerk	2	2	8505	Holte - Ziegelei	2	2
8398	Lähden Mallemoor	1	1	8506	Holte - Schule	1	1
8449	Dohren - Ecke Wellenstr.	2	2	8507	Holte - Ort / Pleus	1	2
8451	Dohren Neuer Grund	2	2	8508	Holte - Lewes Kamp	1	1
8452	Dohren - Krzg. Dohren - Wettrup	2	2	8509	Herßum - Vinner Kirchweg	2	2
8456	Dohren Schützenstr	2	2	8510	Herßum - Westend	2	2
8457	Dohren Kirche	1	2	8511	Herßum - Teepohl	2	2
8458	Dohren Lemkuhle	2	2	8512	Herßum - Ostend	2	2
8459	Neuenlande, Am Felde	2	2	8513	Ahmsen - Sportplatz	2	2
8464	Bookhof, Andruper Str.	2	2	8514	Ahmsen - Vinner Str.	2	2
8465	Bookhof Schule	1	1	8515	Vinnen - Upn Sande	2	2
8466	Felsen - Brüggen	2	2	8516	Vinnen Riehen	1	2
8467	Felsen Alte Dorfstr	2	2	8517	Vinnen - Kirche	2	2
8467	Felsen Alte Dorfstr	2	2	8520	Vinnen - Kriegerdenkmal	2	2
8470	Hahnenmoor - Hamann	1	1	8521	Lastrup - Melmeringen	2	2
8471	Felsen Abzw. An der Högede	2	2	8522	Herzlake - Kindergarten	1	1
8473	Herzlake - Kluse / Aselage	2	2	8523	Holte Kindergarten	1	1
8474	Herzlake - Aselage / Abzw. Ehren	2	2	8524	Dohren - Grundschule	1	1
8476	Herzlake - Bakerder Str.	2	2	8525	Dohren - Hauptstr.	2	2
8477	Herzlake - Abzw. Bakerder Str.	2	2	9481	Holte Am Markt	1	1
8478	Herzlake Schulzentrum	1	2	9917	Hahnenmoor Friesenstr.	2	2
8479	Herzlake - "Hotel Flora"	2	2				
8480	Herzlake - "Kirche"	2	2				
8481	Herzlake - Grundschule	1	1				
8482	Herzlake - "Busemühle"	2	2				
8483	Hölze - Ort	2	2				
8484	Westrum - Kirche	2	2				
8485	Westrum Boomeer	2	2				
8486	Westrum - Krzg. B 213	2	2				
8487	Lähden - Bökenfeld	2	2				
8489	Lähden Stau Str.	2	2				
8490	Lähden - Holtmann	2	2				
8491	Lähden - Berßener Str.	2	2				
8492	Lähden - Tannenkamp	2	2				
8493	Lähden - Hertumstr.	2	2				
8495	Ostlähden - Hüvenerstr.	1	1				
8497	Ostlähden - Kreisverkehr	2	2				
8499	Lähden - Abzw. Industriestr.	2	2				

Gemeinde Geeste

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
6007	Dalum Wasserwerk	1	1	8757	Groß Hesepe - Moormitte	2	2
8715	Geeste - Varloher Str.	2	2	8759	Groß Hesepe - Moor / Herzog	1	1
8716	Varloh - Schwefinger Str.	2	2	8760	Gr- Hesepe Geestemoor / Korte	1	1
8717	Vahloh Zur Schleuse	1	1	8761	Gr-Hesepe Geestemoor / Tieben	1	1
8718	Vahrloh Feld	2	2	8763	Groß Hesepe - Geestmoor	1	1
8720	Osterbrock - Siedlung/Steinkamp	2	2	8764	Osterbrock Klosterholter Str	1	1
8721	Osterbrock - Elbergstr.	2	2	8767	Dalum Bonifatiusschule	1	1
8724	Bramhar - Dorf	2	2	8768	Dalum Geschwister -scholl Schule	2	2
8725	Bramhar - Zum Wald	2	2	8769	Gr- Hesepe Torfwerk Josefschule	1	1
8726	Bramhar - Am Sportplatz	2	2	8770	Geeste - Bahnhof	2	2
8728	Osterbrock - Gebr. Grimm Schule	2	2	8771	Groß Hesepe - Moormuseum	1	1
8729	Osterbrock - B70	2	2	8773	Bramhar - Abzw. Dorfstr.	1	1
8730	Geeste - Siedlung	2	2	8776	Dalum Süd Nordstr	1	1
8731	Geeste - Post	2	2	9572	Geeste Speicherbecken	1	1
8733	Geeste - Dorf/Winkeler	2	2	9573	Dalum ZOB	2	2
8734	Dalum - Busbahnhof	2	2	9581	Groß Hesepe - 2 Krzg. / Torfbahn	1	1
8736	Dalum - Wietmarscher Damm	2	2	9858	Osterbrock Bramberg Bojer	1	1
8737	Dalum - Großer Sand	2	2	9962	Kl. Hesepe Ort	2	2
8738	Dalum Lerchen str	1	2	10030	Dalum Höving	1	1
8739	Dalum Lehman	1	1	10036	Dalum Industriegebiet	1	1
8740	Dalum - Siedlung / Meiners	2	2	10036	Dalum Industriegebiet Bruns	1	1
8741	Dalum - Siedlung / Holt	2	2	10036	Dalum Bauernsiedlung	1	1
8743	Dalum Rull Kreuzung	1	1	10037	Dalum Kottheide	1	1
8744	Dalum - Kastanienallee	2	2	10038	Dalum Kottheide Lingenerstr	1	1
8745	Dalum - Danziger Str.	2	2	10039	Dalum Lingenerstr	1	1
8746	Dalum - Breier / Neuer Kamp	2	2	10040	Dalum Mühlen str	1	1
8747	Dalum - Meppener Str.	2	2	10041	Dalum Ölwerk str	1	1
8748	Groß Hesepe - Dorf/Germer	2	2	10043	Dalum Verbrauchermarkt	1	1
8749	Gr- Hesepe Ludgerieschule	2	2	10053	Osterbrock Teglinger Str	1	1
8750	Klein Hesepe	2	2	10058	Vahrloh Dorf	2	2
8754	Groß Hesepe - Will	2	2	10063	Gr- Hesepe Torfwerk - Brücke	2	2
8755	Gr. Hesepe - Hakengraben / Brücke	2	2	10065	Gr -Hesepe Geestemoor / Heinze	1	1
8756	Groß Hesepe - Torfwerk	2	2	10073	Bramhar Wietmarscherstr	1	1

Stadt Lingen (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7039	Estringen - Moß	1	1	8933	Bramsche - Gleesener Str.	1	1
7040	Rottum – Rottumer Str.	1	1	8934	Lingen - Burgstr.	1	1
7059	Holthausen-Biene, Bruchstr.	1	1	8935	Lingen - BBs	1	1
7739	Lingen – Friedensschule	2	2	8936	Lingen - Pestalozzischule	2	2
7845	Ramsel – Am Berg/Buscher	1	1	8937	Lingen - Delpstr.	2	2
7852	Ramsel – Zur Rehtlage	1	1	8938	Lingen - von-Stauffenberg-Str.	2	2
7892	Ramsel – Am Berg/Ferich	1	1	8939	Lingen - Ahrensstr.	1	2
7900	Ramsel – Osnabrücker Str./Schwermann	1	1	8940	Lingen - Narzissenweg	1	2
8030	Lingen - Linus	2	2	8941	Lingen - Nansenstr.	1	2
8448	Lingen – Auguststr.	1	1	8942	Lingen - Friedlandstr.	1	1
8887	Lingen – Nordstr.	1	1	8943	Lingen - Feldkamp	1	1
8899	Lingen - Rehtränke	1	2	8944	Lingen - Östliche Stadtflur	1	1
8900	Lingen - Großer Sand	1	1	8945	Lingen - Gerbertstr.	2	2
8901	Lingen - Forstweg	2	2	8946	Lingen - Kolpingstr.	2	2
8902	Lingen - Burtenweg	1	1	8947	Lingen - Kohlrauschstr.	1	1
8903	Lingen - Heuberge	2	2	8948	Lingen - An der Seilerei	1	1
8906	Lingen - Meppener Str.	1	1	8950	Lingen - Am Dachsbau	1	1
8907	Lingen - Zum Neuen Hafen	2	2	8951	Lingen - Im Erlengrund	1	1
8908	Lingen - Konrad-Adenauer-Ring	2	2	8953	Lingen - Hermelinweg	1	1
8909	Lingen - ZOB	3	3	8954	Lingen - Im Heidegrund	1	1
8911	Lingen - Birkhuhnstr.	1	2	8955	Lingen - Am Wachtelring	1	2
8912	Lingen - Waldstr. / Am Telgenkamp	1	1	8956	Lingen - Gauerbach / Jägerplatz	1	2
8913	Lingen - Fichtenweg	1	2	8957	Lingen - Schulstr.	1	1
8914	Lingen - Hainbuchenweg	2	2	8958	Lingen - Pferdeweg	1	2
8915	Lingen - Weizenweg	1	1	8959	Lingen - Josefstr.	1	1
8916	Lingen – Breslauer Str.	2	2	8965	Lingen - Thüringer Str.	1	1
8917	Lingen - Hermann-Heuking-Str.	1	1	8967	Lingen - Klaas	1	2
8918	Lingen - Josef-Terstiege-Str.	2	2	8968	Lingen - Ludwigstr.	2	2
8919	Lingen - Rembrandtstr.	1	2	8969	Lingen - Georgstr.	2	2
8920	Lingen - Kurt-Schumacher-Brücke	1	1	8970	Lingen - Tecklenburger Str.	1	1
8921	Lingen - Nachtigallenstr.	1	1	8971	Lingen - Sachsenstr.	1	1
8922	Lingen - Birkenallee	1	1	8973	Lingen - Kiesbergstr.	2	2
8923	Lingen - Meisenstr.	2	2	8974	Lingen - Göttinger / Rheiner Str.	2	2
8924	Lingen - Gebrüder-Grimm-Schule	1	1	8975	Lingen - Mindener Str.	1	1
8925	Lingen - Josef-Kaiser-Str.	1	1	8976	Lingen - Am Alten Flugplatz	1	2
8926	Lingen - Filmpalast	1	2	8977	Lingen - Marthastr.	1	2
8927	Lingen - Wilhelmstr.	1	2	8978	Lingen - Schützenstr.	2	2
8928	Lingen - Damaschkestr.	1	2	8979	Lingen - Auf der Loos	1	1
8932	Lingen - Nöldekestr.	1	1	8980	Lingen - Hügelweg	1	1

Fortsetzung Stadt Lingen (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
8981	Lingen - In den Strubben	1	1	9030	Clusorth-Bramhar / Haus der Vereine	2	2
8982	Lingen - Drei Berge	1	1	9031	Clusorth-Bramhar / Busbahnhof	2	2
8983	Lingen - Am Forst	2	2	9032	Clusorth-Bramhar / Möllenweg	1	2
8984	Lingen - Am Kaninchenberg	1	2	9033	Clusorth - B 213	1	1
8985	Lingen - Diepholzer Str.	1	1	9034	Brögborn - Niedersachsenstr.	2	2
8986	Lingen - Löninger Str.	1	1	9035	Brögborn - Sandbrinkerheidestr.	1	1
8988	Lingen - Bernhard-Lohmann-Str.	2	2	9036	Brögborn - Bülten	2	2
8989	Lingen - Herrenkamp	2	2	9037	Brögborn - Stationsweg	1	2
8990	Lingen - Emsufer	1	2	9038	Brögborn - Ortsverwaltung	2	2
8992	Lingen - Kohspiek	2	2	9039	Brögborn - Feldhuhnweg	1	1
8993	Lingen - Lohner Str.	1	1	9040	Brögborn - Am Kindergarten	1	2
8994	Lingen - Brombeerweg	1	1	9041	Brögborn - Christuskirche	1	2
8995	Lingen - Birkenstr.	1	1	9042	Brögborn - Im Eck	1	2
8996	Lingen - Baumblütenweg	1	1	9043	Lingen - Anemonenstr.	1	2
8997	Lingen - Pfarrtannen	1	1	9044	Münnigbüren - In der Bauernschaft	1	1
8998	Lingen - Kiefernstr.	1	1	9045	Münnigbüren – Osterberg/Holzkamp	1	1
8999	Lingen - Falterweg	1	1	9045	Münnigbüren, Osterberg	1	1
9000	Lingen - Nordlohner Str.	1	2	9046	Münnigbüren - Brockortstr.	1	1
9002	Lingen - Joker	1	1	9047	Münnigbüren - Zwischenweg	1	1
9008	Lingen - Strootstr.	2	2	9048	Baccum - Zum Heuland	1	1
9009	Lingen - Darme - Kirche	2	2	9049	Baccum - Ortsverwaltung	2	2
9010	Holths.-Biene - Brögberner Str.	2	2	9050	Baccum - Schule	2	2
9011	Holths.-Biene - Rabergweg	2	2	9051	Ramsel - An der Schonung	2	2
9013	Holths.-Biene - Bahnstr.	2	2	9052	Bramsche - Mölln / Heide	1	1
9014	Holths.-Biene - Seerosenweg	1	1	9053	Ramsel, Haarweg	1	1
9015	Holths.-Biene - Wollglasweg	1	2	9054	Lingen - Brookstr. / Ramseler Str.	1	1
9016	Holths.-Biene - Am Biener Sand	2	2	9055	Estringen - Schotte	1	1
9017	Holths.-Biene - Am Mühlenberg	2	2	9056	Hüvede - An den Höfen	1	1
9018	Holths.-Biene - Geester Str.	1	2	9057	Hüvede - Mundesumer Str.	1	1
9019	Holths.-Biene - Kirche	1	1	9058	Bramsche - Surhook	1	1
9020	Holths.-Biene - Sporthallen	2	2	9058	Bramsche - Surhook	1	1
9021	Holths.-Biene - M.-Luther-Str.	1	1	9059	Bramsche - Otto-Hahn-Str.	2	2
9022	Brögborn - Duisenburger Str.	1	1	9059	Bramsche - Otto-Hahn-Str.	2	2
9023	Lingen - Altenlingen Dorf	1	1	9060	Bramsche - Grundschule	2	2
9024	Lingen - Altenlingen Brücke	2	2	9060	Bramsche - Grundschule	2	2
9025	Lingen - Oberhofstraße	1	1	9061	Bramsche - Ortsverwaltung	2	2
9026	Lingen - Friedensweg	1	1	9061	Bramsche - Ortsverwaltung	2	2
9028	Clusorth-Bramhar / Dorfstr.	1	1	9062	Bramsche - Kopernikusstr.	2	2
9029	Clusorth-Bramhar / Hohlweg	2	2	9062	Bramsche - Kopernikusstr.	2	2

Fortsetzung Stadt Lingen (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
9063	Lingen - Möddelbrücke	1	1	9478	Baccum - Zur Schöttmer / Tieke	1	1
9064	Lingen - Am Grabenkamp	1	1	9479	Baccum - Zur Schöttmer / Baccumer Berg	1	1
9065	Lingen - Zum Kanalufer	1	2	9492	Brögbers - Sperver	1	1
9066	Lingen - Kohschultenbrücke	1	1	9496	Lingen - Wohnanlage Darme	2	2
9067	Lingen – Erdgas-Kraftwerk	1	2	9550	Lingen - Nordlohner Str. / K 320	1	1
9068	Lingen - Hanekenfähr	1	1	9551	Lingen - Kotte	1	1
9069	Lingen - BBS, Beckstr.	1	2	9575	Holths.-Biene - Bookhof	1	1
9070	Ramsel – Am Papenbruch	1	1	9576	Holths.-Biene - Zum Feuerwehrhaus	2	2
9071	Ramsel – Baccumer Berg	1	1	9578	Lingen - In den Sandbergen	1	1
9072	Wachendorf - Pott	1	1	9584	Lingen - Moss	1	1
9073	Wachendorf - Grotte	2	2	9585	Lingen - Meschweg	1	1
9074	Wachendorf - Lüppers	2	2	9587	Lingen - Krankenhaus	1	2
9075	Wachendorf - Dalumer Str.	1	1	9965	Münningbüren, Zum Niederfeld	1	1
9076	Altenlingen, Grundschule	1	1	9969	Lingen – Altenlingen - Timmer	1	1
9077	Mundersum - Ort	1	1	9970	Altenlingen, Gasthof Thien	1	1
9078	Mundersum	2	2	10017	Lingen, Marien-Apotheke	1	1
9079	Mundersum - Wulfekotte	1	1	10108	Münningbüren, Barenkamp	1	1
9081	Sommeringen - Kreuzung	1	1	10110	Clusorth-Bramhar, Bramharstr.	1	1
9082	Sommeringen - Estringer Str.	1	1	10112	Clusorth-Bramhar, Schulkampstr.	1	1
9083	Rottum	1	1	10121	Brögbern, Heimathaus	1	1
9084	Estringen - Ort	1	1	10122	Brögbern, Azaleenstr.	1	2
9085	Estringen - Rohstr.	1	1	10123	Lingen, Grenzweg	1	1
9086	Bramsche - Polle	1	1	10124	Lingen, JVA	1	2
9087	Bramsche - Am Markengrund	1	1	10125	Lingen, Immenweg	1	1
9090	Wachendorf, Mühlengraben	1	1	10126	Lingen, Bienenweg	1	1
9094	Wesel - Trafo	1	1	10127	Lingen, Vennwiske	1	2
9419	Lingen - Marienschule	1	1	10128	Lingen, Rüskenweg	1	1
9443	Brockhausen - Stickkamp	1	1	10129	Lingen, Pferdemarkt	1	2
9444	Brockhausen	2	2	10130	Lingen, Am Kirckblick	1	1
9445	Lingen - Am Strubbenberg	2	2	10137	Bramsche, Einsteinstraße	1	1
9445	Lingen - Jugendherberge	2	2	10138	Bramsche, Keplerstraße	1	1
9462	Baccum - Siedlung	1	2	10139	Bramsche, Bachstraße	1	1
9463	Baccum - Overhoff	1	2	10140	Bramsche, Geersstraße	1	1
9464	Baccum - Brömmelkamp	1	2	10141	Bramsche, Sportanlage	1	1
9466	Ramsel - Fehren	1	2	10142	Lingen, Innovationszentrum	1	1
9467	Lingen - Hedonklinik / B 214	2	2	10143	Lingen, Aldi/Rosen	1	1
9468	Lingen - Hedonklinik	1	2	10144	Lingen, Mainka	1	1
9476	Mundersum - Flinkersweg	1	1	10145	Lingen, EMP	1	1
9477	Mundersum - Zur Schöttmer	1	1	10146	Lingen, Reholand	1	1

Fortsetzung Stadt Lingen (Ems)

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
10147	Lingen, Zum Heidhof	1	1
10148	Lingen, Famila	1	1
10149	Lingen, Emsauenpark	1	2
10150	Lingen, Emslandarena	1	2
10151	Lingen, Wilh.Berning-Str.	1	1

Samtgemeinde Lengerich

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7037	Langen – Hermeling	1	1	9355	Langen - Schwerdt	1	1
7038	Langen Wentker	1	1	9356	Langen - Burke	1	2
9318	Bawinkel - Böcker	1	1	9357	Langen - Nordholte	1	2
9319	Bawinkel - Kock	1	2	9358	Langen – Olle Nordholter Schule	1	2
9320	Bawinkel - Schule	2	2	9359	Langen - Uhlenberg	1	2
9321	Bawinkel - Bahnhof	1	2	9360	Lengerich - Post	1	1
9322	Bawinkel - Mäske	1	2	9361	Lengerich - Jägerstr.	1	1
9323	Gr. Bawinkel - Möllering / L 66	1	2	9362	Lengerich - Zum Raming	1	2
9324	Gr. Bawinkel - Schule	1	2	9363	Lengerich - Am Mühlenteich	1	2
9325	Gersten - Bregenbeck / L 66	1	2	9364	Lengerich - Raming's Mühle	2	2
9326	Gersten - Droepe / BW-Depot	1	2	9372	Lengerich - Fasanenweg	1	1
9327	Gersten - Droepe / Alte Schule	1	2	9370	Bawinkel - Plankorth / Schule	1	2
9328	Gersten - Droepe / Ort	2	2	9371	Langen - Grumsmühlen / Parkplatz	1	2
9329	Gersten - Sparkasse	1	1	9373	Wettrup - Dallherm	1	2
9330	Lengerich - Völkernhoek	1	2	9374	Wettrup - Vorstr.	1	2
9331	Lengerich - Busbahnhof	1	1	9375	Wettrup - Nord	1	2
9332	Lengerich - Maria-Anne-Hospital	1	2	9365	Handrup - Hestrup / Andervenn. Str.	1	2
9333	Lengerich - Kloster/Parkplatz	1	2	9366	Handrup - Hestrup	1	2
9334	Handrup - Schulte-Südhof	1	2	9367	Handrup - Neuengraben	2	2
9335	Handrup - Grundschule	1	1	9368	Bawinkel - Braune-Moor-Str.	1	2
9336	Handrup - Gymnasium	1	1	9369	Handrup – Handruper Str.	1	2
9337	Handrup - Steppenberge	1	2	9376	Wettrup - Walddamm	1	2
9338	Wettrup - Moorhook	1	2	9377	Wettrup - Buschweg	1	2
9339	Wettrup - Heidfeld	1	2	9378	Wettrup - Pennighuesen	1	2
9340	Wettrup - Kirche	1	2	9379	Langen - Wittefeln	1	2
9341	Wettrup - Schultenhof	1	2	9380	Langen - Rentrup	1	2
9342	Wettrup - Diekwall	1	2	9381	Langen - Sopenhook / Feldkämpe	1	2
9343	Wettrup - Im Felde	2	2	9382	Langen - Sopenhook / Gerling	1	2
9344	Handrup - Hundehövel	1	2	9383	Langen - Sopenhook / Kessens	1	2
9345	Lengerich - Kleinbahndamm	1	2	9384	Lengerich - Waldsiedlung	1	2
9346	Lengerich - Bruch	1	2	9386	Lengerich - Sallersee	1	2
9347	Lengerich - Zur Berlage	1	1	9387	Lengerich - Abzweg. Sudderweh	1	2
9348	Lengerich - Berlagenhoek	1	1	9388	Langen - Kirche	2	2
9349	Lengerich - Lagerhoek	1	2	9389	Wettrup - Kreuzung / B 402	1	1
9350	Lengerich - Horststr.	1	2	9390	Lengerich - Peddenhoek	1	2
9351	Bawinkel - Altersheim	1	2	9391	Handrup - Schwarze	1	1
9352	Bawinkel - Bruchweg	1	2	9392	Lengerich - Sudderweh	1	2
9353	Duisenburg - Gerling	2	2	9393	Gersten - Grundschule	1	2
9354	Duisenburg - Reicksmann	1	2	9394	Gersten - Stroothook	1	2

Fortsetzung Samtgemeinde Lengerich

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
9395	Gersten - Theisling	1	2	9423	Langen - Kindergarten	1	1
9396	Langen - Kölker	1	2	9426	Gersten - Weltring	1	2
9397	Langen - Espel	1	2	9427	Gersten - Brüggemann	1	1
9398	Gersten - Walge / Zum Free	1	2	9430	Gersten - Bregenbeck	1	2
9400	Gersten - Untergersten	1	2	9431	Bawinkel - Bramweg	1	2
9401	Gersten - Strickhook	1	2	9438	Handrup - Dorf	1	2
9412	Gr. Bawinkel - Schwindeler	1	2	9620	Langen - Gemeindezentrum	1	2
9413	Bawinkel - Plankorth / B 213	1	1	9621	Gersten – Gasthof Lindemann	1	2
9414	Bawinkel - Kindergarten	1	1	9622	Lengerich - Slump	1	1
9415	Bawinkel - Degenfeld	1	2	9624	Handrup – Gaststätte Els	1	1
9421	Langen - Sopenhook	1	2	9632	Langen - Grundschule	1	2
9422	Langen - Hülsmann	1	1				

Samtgemeinde Freren

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
7041	Suttrup - Weggert	1	1	9273	Feldhoek - Teppker	1	2
9229	Andervenne - Feuerwehr	2	2	9274	Feldhoek - Feldhoek/Wiemerslage.	1	1
9237	Freren - Sunderberg	1	2	9275	Feldhoek	1	2
9238	Freren - Engelbertz	2	2	9276	Thuine - Felsberg	1	2
9239	Freren - Schulzentrum	2	2	9277	Thuine - Bruns	2	2
9240	Freren - Stadtschänke	1	1	9278	Thuine - Krankenhaus	2	2
9241	Freren - Markt	2	3	9279	Thuine - Kloster	2	2
9242	Freren - Lindenstr.	1	1	9280	Thuine - Hollenhorst	1	2
9243	Overwater	1	1	9281	Thuine - Kunkenbecke	1	2
9244	Freren - Kaiserstr.	1	2	9282	Thuine - Rickermann	2	3
9245	Freren - Venslage	1	2	9283	Messingen - Brookhoffweg	1	2
9246	Freren - Geringhusen	1	2	9284	Messingen - Köttering	1	2
9247	Andervenne - Brambergstr.	2	2	9285	Messingen - Schultenhöfe	1	2
9248	Andervenne - Rolfes	2	2	9286	Messingen - Schule	1	3
9249	Andervenne - Kirche	2	2	9287	Messingen - Heugrabenstr.	1	2
9250	Andervenne - Lehmkuhle	2	2	9288	Messingen - Schoppe	1	2
9251	Andervenne - Niederdorf / Setlage	1	1	9289	Messingen - Auf der Haar	1	2
9252	Gut Hange - Rötger	1	2	9290	Messingen - Auf der Horst	1	2
9253	Andervenne - Völken	1	1	9291	Messingen - Stehmann / Hennekes	1	2
9255	Andervenne - Handruper Str.	1	1	9292	Messingen - Feuerwehr	1	2
9256	Andervenne - Midden	1	1	9293	Lohe - Kirchstr..	1	2
9257	Andervenne - Am Meßberg	1	2	9294	Lohe - Surmann	1	2
9258	Andervenne - Fürstenauer Str.	2	2	9295	Beesten - Stroothookstr.	1	1
9259	Andervenne - Holt	2	2	9296	Beesten - Bahnhof	2	2
9260	Andervenne - Bolsmann	2	2	9297	Beesten - Dorf	2	3
9261	Andervenne - Ostwierstr.	1	2	9298	Beesten - Talge / Wilsten	2	2
9262	Andervenne - Deeterhok	2	2	9299	Beesten - Moosbeckeweg	1	1
9263	Andervenne - Kirchstr.	2	2	9300	Beesten - Raiffeisenstr.	2	2
9264	Andervenne - GS / Kindergarten	1	2	9301	Beesten - Varenroder Str.	1	1
9265	Andervenne - Fuchsbergstr.	1	1	9302	Beesten - Stadtmoorstr.	1	2
9266	Andervenne - Auf der Heese	2	2	9303	Beesten - Niehaus	1	1
9267	Andervenne - Am Queckeberg	1	2	9304	Beesten - Kiefernweg	1	1
9268	Andervenne - Kampstraße	1	1	9305	Beesten - An der Dose	1	1
9269	Andervenne - B 214 / Am Gallenberg	2	2	9306	Beesten Heetbergweg	1	2
9270	Gut Hange	1	2	9307	Beesten - Talger Str.	1	2
9271	Setlage - Alte Schule	1	1	9308	Beesten - Loher Str.	1	2
9272	Setlage - Wecks	1	2	9309	Beesten - Jägerstr.	1	1

Fortsetzung Samtgemeinde Freren

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
9310	Beesten - Wilster Str.	1	2	9458	Andervenne - Kralage	1	1
9311	Beesten - Auf der Stroot	1	1	9459	Andervenne - Lehmkuhle / B 214	2	2
9312	Suttrup - Pelle	1	2	9460	Freren - Polizei	2	2
9313	Suttrup - Kirche	1	2	9461	Freren - Venslage / Keuter	1	2
9314	Suttrup - Siedlung	1	2	9588	Suttrup - Tönnies	1	2
9315	Suttrup - Langenhorst	1	2	9589	Suttrup - Overhoff	1	2
9316	Holthofe - Am Springberg	1	1	9590	Andervenne - Hundelstr.	1	1
9317	Holthofe - In der Wöste	1	1	9598	Freren - Els	1	1

Gemeinde Emsbüren

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
5062	Mehringen, Hulsmeyer	2	2	9209	Ahilde - Wintering	2	2
5064	Berge, Ratering	1	1	9210	Ahilde - Möschter	2	2
5070	Berge, Emsflower	1	2	9211	Ahilde - Lohaus	2	2
5072	Emsbüren - Kindergarten, St. Josef	1	1	9212	Ahilde - Rohmann / Teipen	2	2
7058	Ahilde, Schümer	1	1	9213	Ahilde - Homeyer	2	2
8009	Gleesen-Rammes	1	1	9214	Ahilde - Geißing	1	1
9174	Emsbüren - Richthofstr.	2	3	9215	Ahilde - Borken Kreuz	2	2
9175	Emsbüren - Schulzentrum	2	2	9216	Ahilde - Ehrenmal	2	2
9176	Emsbüren - Kespelweg	1	1	9217	Ahilde - Ziegelei	1	1
9177	Emsbüren – Elisabeth-Haus	1	1	9218	Hesselte - Ehrenmal	2	2
9179	Emsbüren - Lefeling	2	2	9219	Gleesen - Abzwg. Feriengebiet	2	2
9180	Leschede - Rakel / Kreuz	2	3	9220	Hesselte - Löcken	2	2
9181	Leschede - Bahnhof	2	3	9221	Emsbüren - Kindergarten, St. Andreas	1	1
9182	Leschede - Grundschule	2	2	9222	Leschede - Kindergarten	1	1
9183	Leschede - Schulte	1	1	9223	Hesselte - Eillermann	2	2
9184	Leschede - Zum Fernen Sand	2	2	9226	Hesselte - Schleuse	2	2
9185	Leschede - Wintering	1	1	9227	Gleesen - Trafo	2	2
9186	Leschede - Meyer-Arning	1	1	9228	Gleesen - Schule	2	2
9187	Bernte - Ort	2	2	9229	Gleesen - Schleuse	2	2
9188	Bernte - Nord / Wilbers	2	2	9230	Mehringen - Kathmann	1	1
9189	Elbergen - Süd / Hasken	2	2	9231	Mehringen - Bauernschaft	2	2
9190	Elbergen - Post	2	2	9232	Mehringen - Ehrenmal	2	2
9191	Elbergen - Klüsener	2	2	9233	Mehringen - Lüken	2	2
9192	Elbergen - Heßbergstr.	2	2	9234	Emsbüren - Mehringer Str.	2	2
9193	Elbergen - Müller	1	2	9235	Emsbüren - Drente / Welling	2	2
9194	Elbergen - Tebbel	2	2	9236	Berge - Hölscher	2	2
9195	Bernte - Osthues	2	2	9448	Emsbüren - Evering	1	1
9196	Bernte - Hörtel	2	2	9486	Gleesen-Feriengebiet	2	2
9197	Helschen - Ehrenmal	2	2	9506	Listrup - Dinkun	1	1
9198	Helschen - Hölscher	2	2	9507	Elbergen - Böske	1	1
9199	Listrup - Kruse	2	2	9508	Elbergen - Friedhof	2	2
9200	Listrup - Trafo	2	2	9529	Ahilde - Laumann	1	1
9201	Listrup - Kirche	2	2	9530	Emsbüren - Msgr-Scheperj.-Sied.	2	2
9202	Listrup - Waldsiedlung	2	2	9636	Listrup-Schwis	2	2
9203	Listrup - Tewes	2	2	9974	Moorlage-Raum	2	2
9204	Listrup - Cardyn-Haus	2	2				
9205	Listrup - Arens	2	2				
9206	Moorlage - Hüsing	2	2				
9207	Moorlage - Schule	2	2				

Samtgemeinde Spelle

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
507	Schapen, Schwerdt	1	1	9129	Schapen - Huilmann's Möörken	1	1
5076	Schapen, Brookweg	1	1	9130	Schapen - Barwöste	1	1
7054	Lünne, Wintermann	1	1	9131	Schapen - Schniedergers	2	2
7065	Lünne, Blauer See	1	1	9132	Schapen - Greve	1	1
9096	Schapen - Abzwg. Kirchhof	2	2	9133	Schapen - Sportzentrum	1	2
9097	Schapen - Rosken	1	2	9134	Schapen - Kirchhof	1	1
9098	Lünne - Kirche	1	2	9135	Schapen - Frerener Str.	1	1
9099	Lünne - Aa-Brücke	1	1	9136	Schapen - Bramhof	1	1
9100	Lünne - Hermes	1	2	9137	Schapen - Abzwg. Koppelweg	1	1
9101	Heitel - DGH	1	1	9138	Schapen - Grundschule	1	2
9102	Heitel - Ehrenmal	1	1	9139	Schapen, Borken/Vaal	1	1
9103	Varenrode - Dorf	1	2	9140	Schapen, Borken/Waldhaar	1	1
9104	Varenrode - Brinker	2	2	9141	Schapen, Borken/Nöring	1	1
9105	Spelle - Englandstr.	1	1	9142	Schapen - Küking	1	1
9107	Spelle - Bahnhof	1	2	9219	Schapen-Schöttmer	1	1
9108	Schapen - Siedlung	1	1	9475	Schapen - Brüggemann	1	1
9109	Schapen - Torheiden	1	1	9480	Spelle - Nordring	1	1
9110	Schapen - Dorf	1	2	9482	Varenrode - Alter Sportplatz	1	1
9111	Spelle - Schulzentrum	2	2	9483	Lünne - Aa-Brücke / B 70	1	2
9113	Spelle - Am Sportplatz	1	2	9487	Heitel - Noe	1	1
9114	Spelle - Marienstr.	1	2	9490	Lünne - Schule	1	2
9115	Venhaus - Grundschule	2	2	9491	Lünne - Kindergarten	2	2
9116	Venhaus - Rheiner Str.	2	2	9635	Varenrode-Hummelstr.	1	1
9117	Venhaus - Berkemeyer	1	1	9967	Schapen-Robbert	1	1
9118	Lünne - Auf der Brinkwehr	1	1	10057	Spelle, Rathaus	2	2
9119	Varenrode - Schoppe	1	1	10116	Lünne, Lünner See	1	2
9120	Varenrode - Schiering	1	1	9634	Varenrode-Hüsing	1	1
9121	Spelle - Räkers	2	2				
9122	Spelle - Hauptstr.	2	2				
9123	Venhaus - Schleuse	1	1				
9124	Venhaus - Schleusenstr.	1	1				
9125	Venhaus - Listruper Str.	1	1				
9126	Venhaus - Imming	1	1				
9127	Spelle - Schweer	2	2				
9128	Spelle - Voß	1	1				

Gemeinde Salzbergen

Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll	Hast-Nr.	Haltestellenbezeichnung	Ist	Soll
8013	Salzbergen – Lindenstr.	2	2	9166	Öchtel - Brüning	1	2
9143	Salzbergen - Ahlder Str.	1	2	9167	Steide - Vennweg	1	2
9144	Salzbergen - L 39 Mühlendamm	1	2	9168	Steide - Am Keienvenn	1	2
9145	Salzbergen - Wieschebrink	1	2	9169	Steide - DGH	1	2
9146	Salzbergen - Emsstr.	1	1	9170	Salzbergen - Holde / Rotthaus	1	2
9147	Salzbergen – Am Bahnhof	1	2	9171	Hummeldorf - Wanning	1	2
9148	Salzbergen - Schulzentrum	2	2	9172	Hummeldorf - Weddenhoek	1	2
9150	Salzbergen - Emsbrücke	1	1	9173	Hummeldorf - Diekenhookstr.	1	2
9151	Vorbexten	2	2	9447	Salzbergen - Kröger	1	1
9152	Bexten - Holstener Weg	1	2	9519	Salzbergen - Grundschule	1	2
9153	Holsten-Bexten - Grundschule	1	2	9520	Öchtel - Schümersdamm	1	2
9154	Bexten - Feldhookstr.	1	1	9595	Holsterfeld - Wittenweg / B 70	1	2
9155	Holsten - Auf dem Plage	1	2	9596	Hummeldorf - Devesstr.	1	2
9156	Bexten - Eschstr.	1	2				
9157	Bexten - Duitz	1	2				
9158	Holsten - Achteresch	1	2				
9159	Gut Venhaus	1	2				
9160	Gut Holsterfeld -	1	2				
9161	Holsterfeld - Wittenweg	1	2				
9162	Steide - Schütterer Str.	1	2				
9163	Hummeldorf – L 39/ Dieselstr.	1	2				
9164	Hummeldorf - L 39 / Devesstr.	1	2				
9165	Öchtel - Jansen	1	1				

Nahverkehrsplan für den Landkreis Emsland

Inhaltsverzeichnis: Seite

Vorwort	3-4
Gliederung	5-7
Quellenverzeichnis	9
Abbildungsverzeichnis	11
Kartenverzeichnis	13-14
Tabellenverzeichnis	15-16
Abkürzungsverzeichnis	17-18

Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Gesetzliche Grundlagen

Rechtliche Vorgaben	19
Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union	19-20
Nahverkehrsrelevante Gesetze	20-21
Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz	21-22
Behindertengleichstellungsgesetz	22-23
Rahmenvorgaben aus der Landesplanung	23
Aufgabenträgerschaft	24-25
Finanzierung	26

Regionale Struktur des Nahverkehrsraumes

Allgemeines	27
Kommunale Gliederung	27-29
Bevölkerungsentwicklung	31-38
Verteilung nach Arbeitsplätzen	39-40
Verteilung der Schüler	41-45
Motorisierungsgrad und Verkehrsaufkommen	46-49
Siedlungsstruktur	50
Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen	51-55
Vorhandene Verkehrsanlagen	
Straßenverkehr	56-61
Schienenverkehr	62-64
Wasserstraßen/Häfen	65-66
Luftverkehr	66
Güterverkehrszentren	67

Organisationsstrukturen im ÖPNV

Aufgabenträger	69
Die Verkehrsregion Ems-Jade	70-71
Organisation des ÖPNV im Nahverkehrsraum	73
Emsland-Süd	73-74
Emsland-Mitte und –Nord	75-76
Busverkehr Emsland-Mitte/Nord	76-78
Sonstige Verkehrsunternehmen	79
Verkehrsunternehmen	80
Demographie	81-89
Klimaschutz	91-93
Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr	
Allgemein	95
Linienetz	
Aktuelle Situation	96-112
Überregionale Verbindungen	113-115
Sonderverkehre	116
Linienetz des Straßengebundenen ÖPNV	117-121
Weiterentwicklung	122-123
Verknüpfungspunkte im ÖPNV	
Aktuelle Situation	125-133
Weiterentwicklung	134
Differenzierte Bedienungsweisen	
Aktuelle Situation	135
Differenziert Bedienungsformen	135-139
Weiterentwicklung	139
Fahrplanangebot	
Aktuelle Situation	141-152
Nachtbussysteme	153-154
Weiterentwicklung	155
Tarif	
Tarifarten	157-158
Aktuelle Situation	159-162
Weiterentwicklung	162-163
Vernetzung von ÖPNV und Tourismus	
Emsland-RADexpress	165-167
Emsland-Touren-Ticket	168
Weiterentwicklung	168
Verkehrsanlagen	
Haltestellen	169
Ausstattung der Haltestellen	170-178

Haltestellenbeschilderung	179-180
Weiterentwicklung	181-182
Fahrzeuge	
Fahrzeugtyp	183-184
Fahrzeugausstattung	184-185
Weiterentwicklung	186-187
Marketing	
Allgemeines	189-190
Fahrgastinformationen	190-193
Marketingaktivitäten	194
Weiterentwicklung	194-195
Linienbündelung	
Allgemeines	197-198
Zielsetzung des Aufgabenträgers	198
Schienengebundener Personennahverkehr	
Schienenverkehrsnetz	199-200
Bahnhöfe und Haltepunkte	200-205
Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	205-208
Schieneninfrastruktur	208-210
Weiterentwicklung	210-212
Projekt- und Investitionsplan	
Allgemeines/Finanzierungsgrundlagen	213-214
Investive Maßnahmen	215
Konsumtive Maßnahmen	215
Anhang	
Haltestellenübersicht	217- 243