

---

# TITELBLATT

---

---

**Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven**  
**für den Zeitraum 2008 bis 2012**  
**beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Cuxhaven am**  
**01.10.2008**

In Zusammenarbeit mit



*Verkehrsmanagementgesellschaft  
der Landkreise Cuxhaven,  
Harburg, Lüchow-Dannenberg,  
Lüneburg, Rotenburg, Soltau-  
Fallingb., Stade und Uelzen*

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....</b>	<b>6</b>
1.1 Nahverkehrsplan.....	6
1.2 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG).....	7
1.3 Organisation des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	7
1.3.1 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen.....	7
(1) Organisation der Aufgabenträger.....	7
(2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen.....	7
1.3.2 Organisation des ÖPNV im Raum Bremen/Niedersachsen.....	8
(1) Organisation der Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen.....	8
(2) Organisation der Verkehrsunternehmen: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen.....	8
1.3.3 Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven.....	9
1.4 Finanzierung des ÖPNV.....	9
1.4.1 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz.....	9
1.4.2 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	10
1.4.3 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN.....	10
1.4.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	11
1.5 Genehmigungswettbewerb im Landkreis Cuxhaven.....	12
<b>2. Bestandsdarstellung.....</b>	<b>14</b>
2.1 Einwohnerzahl und demografische Entwicklung.....	14
2.1.1 Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte.....	14
2.1.2 Demografische Entwicklung.....	14
(1) Ursachen und Folgen des demografischen Wandels.....	14
(2) Auswirkungen auf den ÖPNV.....	15
(3) Handlungsansätze zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen.....	16
(4) Handlungsempfehlungen.....	17
2.2 Pendler.....	17
2.3 Schüler und Schulen.....	21
2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße.....	23
2.4.1 Schienenverkehr.....	23
2.4.2 Fährverbindungen.....	25
2.4.3 Straßengebundener ÖPNV.....	26
(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung.....	26
(2) Darstellung des allgemeinen Linienverkehrs im Landkreis Cuxhaven...	26
(3) Teilnetze im Landkreis Cuxhaven.....	27
Teilnetz 1 Stadt Cuxhaven.....	31
Teilnetz 2 Bereich Nordholz, Land Wursten und Langen.....	33
Teilnetz 3 Bereich Hadeln und Sietland.....	37
Teilnetz 4 Bereich Am Dobrock, Hemmoor und Lamstedt.....	39
Teilnetz 5 Bereich Bederkesa.....	41
Teilnetz 6 Bereich Beverstedt, Hagen, Loxstedt und Schiffdorf.....	43
(4) Schülerbeförderung (ohne Zuordnung zu einem Teilnetz).....	45
(5) Anruf-Sammel-Taxi – Verkehre im Landkreis Cuxhaven.....	46

2.5	Tarife.....	47
2.6	Fahrgastinformation.....	48
2.6.1	Bedeutung der Fahrgastinformation.....	48
2.6.2	Informationsmedien.....	48
2.6.3	Pendlerportal.....	49
2.6.4	Liniennummerierung.....	49
2.6.5	Fahrgastinformation an den Haltestellen.....	49
2.6.6	Fahrgastinformation an den Fahrzeugen.....	50
<b>3.</b>	<b>Bewertung und Mängelanalyse.....</b>	<b>51</b>
3.1	Einleitung.....	51
3.2	Verkehrsangebot.....	51
3.2.1	Erschließungsqualität.....	51
3.2.2	Bedienungsqualität.....	54
3.2.3	Verbindungsqualität.....	55
	(1) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Am Dobrock	57
	(2) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Bederkesa...	62
	(3) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Beverstedt....	66
	(4) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgem. Börde Lamstedt...	69
	(5) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Stadt Cuxhaven.....	72
	(6) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Hadeln.....	75
	(7) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Hagen.....	77
	(8) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Hemmoor.....	80
	(9) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Land Wursten	83
	(10) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Stadt Langen.....	86
	(11) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Gemeinde Loxstedt.....	89
	(12) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Gemeinde Nordholz.....	92
	(13) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Gemeinde Schiffdorf.....	94
	(14) Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Sietland.....	97
3.3	Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse.....	99
3.3.1	ÖPNV-Bedienung an Schultagen zwischen den Orten und Grundzentren.....	99
3.3.2	ÖPNV-Bedienung an schulfreien Tagen zwischen Orten und Grundzentren..	100
3.3.3	Bedienungs- und Verbindungsqualitäten Grundzentren ↔ Mittel- und Oberzentren.....	101
3.4	Tarifangebot.....	102
3.5	Fahrgastinformation im Landkreis Cuxhaven.....	102
3.5.1	Informationsmedien.....	102
3.5.2	Liniennummerierung.....	103
3.5.3	Fahrgastinformation an den Haltestellen.....	103
3.5.4	Fahrgastinformation an den Fahrzeugen.....	103
<b>4.</b>	<b>Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung.....</b>	<b>104</b>
4.1	Allgemeine Definition / Festlegung.....	104
4.2	Sicherstellung von Fördermaßnahmen.....	104
4.3	Wettbewerbliche Position des Landkreises.....	107
4.4	Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität.....	108
4.5	Tarif.....	119

4.6	Fahrgastinformation.....	120
4.7	Haltestellen.....	124
4.8	Fahrzeuge.....	126
4.9	Fahrweg.....	127
4.10	Ziele und Maßnahmen der Stadt Cuxhaven.....	129
<b>5.</b>	<b>Anlagen.....</b>	<b>135</b>
5.1	Abbildungsverzeichnis.....	135
5.2	Tabellenverzeichnis.....	136
5.3	Abkürzungsverzeichnis.....	138
5.4	ZVBN – Förderkatalog.....	140
5.5	Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	142

**Hinweis:**

Sämtliche Abbildungen (siehe Abbildungsverzeichnis S. 135) können bei Bedarf auch als Farbversion zur Verfügung gestellt werden

# 1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1 Nahverkehrsplan

Der Landkreis Cuxhaven hat gemäß § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) als Aufgabenträger für den ÖPNV jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen.

Im NVP soll dargestellt werden,

1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der geplanten Investitionen auf den SPNV und den sonstige Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen ergibt,
7. wie der dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der NVP ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben. Des Weiteren ist der NVP an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des SPNV oder – mangels einer solchen Planung – an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

Er ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, kreisangehörigen Gemeinden, Samtgemeinden und Städte, Straßenbaulastträger, Interessenverbänden der Fahrgäste sowie der LNVG aufzustellen. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven nach § 4 Abs. 2 NNVG ist das Einvernehmen der Stadt Cuxhaven zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich.

Der erste NVP des Landkreises Cuxhaven, der am 11.03.1998 verabschiedet und durch Beschluss des Kreistages am 27.06.2001 modifiziert worden ist, galt für den Zeitraum von 1998 bis 2002. Am 09.07.2003 ist der zweite NVP des Landkreises für den Zeitraum von 2003 bis 2007 durch den Kreistag des Landkreises Cuxhaven beschlossen worden. Durch Beschluss des Kreistages am 18.07.2007 ist die Gültigkeit des zweiten NVP bis zum Inkrafttreten des dritten NVP für den Zeitraum 2008 bis 2012 verlängert worden.

Der NVP ist das Bindeglied zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde und stellt somit das zentrale Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers dar. Mit der Festlegung im NVP übt der Aufgabenträger die ihm übertragenen Aufgaben der Daseinsvorsorge aus, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen - § 8 Abs. 3 PBefG. Dies geschieht durch die Definition des örtlichen, öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Definition findet wiederum über die Genehmigungsbehörden Eingang in das Konzessionswesen, da die Genehmigungsbehörden die Vorgaben des Aufgabenträgers zu berücksichtigen haben - § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG.

Im straßengebundenen ÖPNV gewinnt zunehmend der Wettbewerb an Bedeutung. Dies gilt sowohl für Verfahren nach dem Genehmigungswettbewerb (§ 13 PBefG) als auch nach dem Ausschreibungswettbewerb (§ 13a PBefG).

## **1.2 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)**

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) hat zur Ergänzung des PBefG geführt. Nach § 8 Abs. 3 PBefG sind „die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger, soweit vorhanden, anzuhören.“ Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weit reichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll. (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

## **1.3 Organisation des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven**

### **1.3.1 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen**

#### **(1) Organisation der Aufgabenträger**

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

Gegenstand des in Stade ansässigen Unternehmens (Pferdemarkt 5, 21682 Stade) ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind – sofern seitens der Aufgabenträger gewünscht – insbesondere die

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

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

#### **(2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen**

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der 26 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Uelzen angehören, hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

Wichtigste Ziele der VNN (Harburger Str. 96, 21680 Stade) sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordost-niedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des Hamburger Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Bremen / Niedersachsen und zum schienenungebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vor-

stand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Geschäftsstellen der VNN befinden sich im Hause der KVG in Stade und im Hause der EVB in Zeven.

### **1.3.2 Organisation des ÖPNV im Raum Bremen/Niedersachsen**

#### **(1) Organisation der Aufgabenträger:**

##### **Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen**

Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) wurde 1996 gegründet. Damit wurde die gesetzlich definierte Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg zusammengeführt. Zweckverbandsmitglieder sind die Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Wesermarsch und Verden. Darüber hinaus gibt es assoziierte Gebietskörperschaften, Gemeinden bzw. Städte aus angrenzenden Landkreisen. Aus dem Landkreis Cuxhaven sind dies die Samtgemeinden Beverstedt, Hagen und Land Wursten, die Stadt Langen sowie die Gemeinden Loxstedt und Schiffdorf. Die wesentlichen Aufgaben des ZVBN:

- Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (zuständige Behörde gemäß EG-VO 1191/69 bzw. 1370/2007)
- Aufstellung des Nahverkehrsplanes;
- Entscheidung über vorgeschlagene VBN-Tarife;
- Leistung von Abgeltungszahlungen für die Anwendung des VBN-Tarifes;
- Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder;
- Entwicklung von Qualitätsstandards.

Organe des ZVBN (Willy-Brandt-Platz 7, 28215 Bremen) sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter. In der Verbandsversammlung ist jeder Landkreis bzw. jede Stadt mit zwei Mitgliedern vertreten.

Die mit dem ZVBN assoziierten Kommunen des Landkreises Cuxhaven sind zusammen durch ein Mitglied vertreten.

#### **(2) Organisation der Verkehrsunternehmen:**

##### **Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)**

Im Jahr 1997 haben sich 34 Verkehrsunternehmen zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) zusammengeschlossen. Der VBN (Willy-Brandt-Platz 7, 28215 Bremen) ist eine Service- und Managementgesellschaft zur Organisation des ÖPNV im Verbundgebiet. Aufgaben des VBN:

- Verbund-Marketing, die Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie die Fahrgastinformation;
- Erarbeitung eines Vorschlages für den ZVBN über Höhe und Struktur des VBN-Tarifes;
- Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- Zahlung von Abgeltungsleistungen für Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste;
- Koordination und Optimierung des Verkehrsangebotes;
- Erarbeitung einer kundenfreundlichen, verständlichen Tarifstruktur.

Das Zusammenwirken von Zweckverband (ZVBN) und Management- und Servicegesellschaft (VBN) sowie die jeweiligen Rechte und Pflichten sind vertraglich vereinbart.

---



### 1.3.3 Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven ist Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis. Für den ÖPNV im Stadtgebiet Cuxhaven wurde die Aufgabenträgerschaft der Stadt im Jahr 1998 auf deren Wunsch nach § 4 Abs. 2 NNVG übertragen. Der Nahverkehrsplan des Landkreises unterzieht auch den ÖPNV im Gebiet der Stadt Cuxhaven einer Bewertung nach den landkreisweit einheitlich geltenden Kriterien. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven ist das Einvernehmen der Stadt zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten dieses NVP erforderlich.

Als nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger stehen der Stadt Cuxhaven keine Finanzmittel nach dem NNVG zu. Der Landkreis reicht derzeit – obwohl er rechtlich dazu nicht verpflichtet ist – Regionalisierungsmittel anteilig nach Bevölkerungszahl und Fläche an die Stadt Cuxhaven weiter, die damit in die Lage versetzt wird, den ÖPNV im Stadtgebiet nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können.

## 1.4 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

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

### 1.4.1 Finanzmittel für den ÖPNV nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

1. für Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünden einschließlich 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.

Nach § 7 Abs. 8 NNVG gewährt das Land nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums auf Grundlage der Nahverkehrspläne

- Zuwendungen für Investitionen aus den Investitionshilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem ReG erhält, soweit diese nicht nach Abs. 5 verteilt werden.

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

### 1.4.2 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Den Ländern stehen jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt zu, weil Finanzbeihilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) abgeschafft wurden und dadurch die Finanzierungsanteile des Bundes wegfallen sind. Nach dem bis zum 31.12.2013 geltenden Entflechtungsgesetz erhält Niedersachsen 9,248% von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des GVFG ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen.

### 1.4.3 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN

Die Förderrichtlinien des ZVBN sind zunächst an bestimmte Zuwendungsvoraussetzungen gekoppelt. Voraussetzung für eine Förderung ist die Beachtung

- des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG),
- des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG),
- des Nahverkehrsplans des ZVBN in seiner gültigen Fassung,
- der von der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte in der jeweils gültigen Fassung,
- der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie der Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Eine weitere Voraussetzung ist die Sicherstellung des durch den Antragsteller zu tragenden Eigenanteils. Es können nach den Förderrichtlinien auch Maßnahmen finanziert werden, für die Zuwendungen nach dem GVFG, dem NNVG, dem BremÖPNVG oder aus Mitteln des Aufbaufonds der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) oder anderer Institutionen (z.B. EU-Projekte oder Sponsoring durch Dritte) beantragt wurden.

Antragsberechtigt sind die zum Verbandsgebiet des ZVBN gehörenden Gebietskörperschaften einschließlich der durch einen Assoziierungsvertrag mit dem ZVBN verbundenen Gebietskörperschaften. Außerdem sind antragsberechtigt die VBN GmbH oder die mit der VBN GmbH kooperierenden Verkehrsunternehmen, die Leistungen des SPNV im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) oder des ÖPNV im Sinne des § 42 und 43 (2) PBefG erbringen.

Die Zuwendungen des ZVBN werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.

Die förderfähigen Vorhaben untergliedern sich nach

- Förderung von Leistungsverbesserungen,

- Förderung von Haltestellenmaßnahmen,
- Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation,
- Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfraganalyse und
- Förderung von sonstigen Maßnahmen.

(ZVBN-Förderkatalog siehe S. 140)

#### 1.4.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Cuxhaven

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2004 bis 2009 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009*
<b>RegG §7 (4)</b>	210.149	206.302	205.628	204.764	203.641	203.000
<b>RegG §7 (5)</b>	-	838.745	836.376	791.635	811.921	820.000
<b>Gesamt</b>	<b>210.149</b>	<b>1.045.047</b>	<b>1.042.004</b>	<b>996.399</b>	<b>1.015.562</b>	<b>1.023.000</b>

\* 2009 Schätzung

Tab. 1: Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Cuxhaven 2004 – 2009

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

- ⇒ **Haltestellenmaßnahmen und sonstige GVFG-Maßnahmen (P+R / B+R), für die seitens des Landes Niedersachsen Finanzierungshilfen zur Verbesserung des ÖPNV oder SPNV gewährt werden:** Aufstockung der GVFG-Förderung um 12,5%. Werden gemeindliche Maßnahmen auf landkreiseigenem Grund durchgeführt beträgt der Fördersatz 18,75%.
- ⇒ **AST-/Rufbus-Verkehre:** Förderung nach den „Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV – im Landkreis Cuxhaven“ (s. Anlage). Förderfähig sind die Kosten für die Grob- und Detailplanung von AST-/Rufbus-Verkehren sowie – unter bestimmten Voraussetzungen – die Betriebskosten. Die Grobplanung wird zu 100% vom Landkreis bezuschusst, die Detailplanung bis zu einem Höchstbetrag von 5.112,92 €. Betriebskosten werden in den Ortschaften, in denen das Bedienungsangebot in der Bedienungsqualität I nicht dem definierten Standard entspricht, bis zu 50%, maximal jedoch mit 15.000,- €/Jahr, bezuschusst. Die Begrenzung auf einen Höchstbetrag der Bezuschussung auf 15.000,- €/Jahr sowie der Höchstbetrag zur Förderung der Detailplanung sind derzeit ausgesetzt.
- ⇒ **Fahrgast-Information (I):** Finanzierung von Einrichtung, Marketing und Betrieb der Cuxland-Infoline.
- ⇒ **Fahrgast-Information (II):** Herausgabe und Finanzierung des Kreisfahrplans zu über 50%.
- ⇒ **Pendlerportal:** Kosten für Einrichtung und Betrieb.
- ⇒ **Finanzierung ZVBN-Beiträge:** Der Landkreis gewährt den im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften (Gemeinden/Samtgemeinden Beverstedt, Hagen, Langen, Land Wursten, Loxstedt und Schiffdorf) seit 2005 einen Zuschuss in Höhe von 50% zu den jährlich anfallenden ZVBN-Finanzierungsbeiträgen.
- ⇒ **Förderung Stadt Cuxhaven:** Der Stadt Cuxhaven ist im Jahr 1998 nach § 4 Abs. 2 NNVG auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV übertragen worden. Da die Stadt im Sinne des NNVG nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger ist, sieht das NNVG keine Finanzhilfen für die Stadt Cuxhaven vor. Um der Stadt jedoch die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, wird der Stadt jährlich der Anteil, der ihr aufgrund des Schlüssels Einwohner/Fläche zustehen würde (rund 150.000 €/p.a.) für Maßnahmen nach § 7 Abs. 7 NNVG zur Verfügung gestellt.
- ⇒ **Finanzierung Übergangstarife in den HVV und VBN.**
- ⇒ **VNO:** Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten.

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

	2004	2005 [1]	2006	2007	2008
<b>Gesamt</b>	<b>7.585.536</b>	<b>7.498.440</b>	<b>7.730.000</b>	<b>7.967.876</b>	<b>7.950.000 [2]</b>

[1] Erhöhung der Kilometer-Grenzen auf 3 km ab Kl. 5 und auf 4 km ab Kl. 7

[2] Haushaltsansatz

Tab. 2: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven

## 1.5 Genehmigungswettbewerb im Landkreis Cuxhaven

Auf europäischer Ebene hat es seitens der EU-Kommission in den letzten Jahren mehrere Versuche gegeben, die EU-Verordnung 1191 zu überarbeiten und den Ausschreibungswettbewerb im straßengebundenen ÖPNV stärker zu verankern. Die Vorschläge der Kommission wurden dabei immer wieder diskutiert, verändert, so dass letztlich erst am 23.10.2007 die neue VO EG Nr. 1370/2007 verabschiedet worden ist und am 03.12.2009 in Kraft tritt. Sie gilt gem. Art. 249 Abs. 2 EGV unmittelbar und bedarf keiner Umsetzung in nationales Recht. Insbesondere für das PBefG treten hierdurch Änderungserfordernisse auf, die sich aus der unmittelbaren Anwendung des neuen Ordnungsrechts ergeben. Die Auswirkungen der neuen VO auf den bestehenden nationalen Ordnungsrahmen sind derzeit noch nicht absehbar. Dennoch werden voraussichtlich unternehmensinitiierte, eigenwirtschaftliche Erbringungen von Verkehrsleistungen sowie Direktvergaben weiterhin möglich bleiben.

Auch die Rechtssprechung der bundesdeutschen Gerichte war in der Vergangenheit in Bezug auf die Frage nach Vergabeverfahren im ÖPNV höchst unterschiedlich.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Landkreis Cuxhaven zunächst durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche Wettbewerbsverfahren vorbereitet.

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- ⇒ Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
- ⇒ Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
- ⇒ Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- ⇒ Bei der Bildung von Linienbündeln sind als Randbedingungen u. a. zu beachten:
  - die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte
  - die Einzugsbereiche der einzelnen Schulen.

Aufgrund der unsicheren Rechtslage hat sich der Landkreis zudem frühzeitig entschlossen, zum Genehmigungswettbewerb um diese Linienbündel aufzurufen. Das Auslaufen der gebündelten Genehmigungen in den Teilnetzen wird im Amtsblatt für den Landkreis Cuxhaven und auf der Homepage des Landkreises veröffentlicht und es wird um die Abgabe von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen gebeten.

Die Teilnetze 3 (Bereich Hadeln und Sietland), 4 (Bereich Am Dobrock, Hemmoor und Lamstedt), 5 (Bereich Bederkesa) und 6 (Bereich Beverstedt, Hagen, Loxstedt und Schiffdorf) sind bereits im Genehmigungswettbewerb vergeben worden. In den Teilnetzen 3, 4 und 6 haben die bisherigen Genehmigungsinhaber die Konzessionen erhalten – da keine Konkurrenzansträge vorlagen bzw. diese im Laufe des Verfahrens zurückgezogen wurden. Für das Teilnetz 5 haben zwei Unternehmen Genehmigungsanträge gestellt. Die Konzession ist dem bisherigen Subunternehmen erteilt worden, so dass sich ein örtliches Unternehmen als neuer Konzessionär gegen den bisherigen Genehmigungsinhaber durchgesetzt hat.

Für das Teilnetz 2 (Bereich Nordholz, Land Wursten, Langen) ist im August 2007 zum Genehmigungswettbewerb aufgerufen worden, da die Genehmigungen für sämtliche Buslinien des Teilnetzes 2 zum 31.07.2008 auslaufen. Der Genehmigungswettbewerb für das Teilnetz 1 (Bereich Stadt Cuxhaven) wird in Abstimmung mit der Stadt Cuxhaven als Aufgabenträgerin ÖPNV für den Bereich der Stadt im August 2008 eingeleitet werden, da alle Linien dieses Teilnetzes zum 31.07.2009 auslaufen.

Sofern in Bereichen des Landkreises Cuxhaven der VBN-Tarif gilt, soll dieser grundsätzlich weiter Anwendung finden. Ggf. gleicht der Landkreis Cuxhaven auf Nachweis Tarifierungsverluste, die durch die Anwendung des VBN-Tarifs entstehen, in Bezug auf die Schülersammelzeitkarten aus. Es ist beabsichtigt, für den Ausgleich dieser Tarifierungsverluste eine Satzung zur Unterstützung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen gemäß § 8 Abs. 4 PBefG im Landkreis Cuxhaven zu erlassen. Leistungsempfänger gemäß der Satzung werden die jeweiligen Verkehrsunternehmen sein, die mit eigenwirtschaftlichen Konzessionen das jeweilige Linienbündel betreiben.