

D	Finanzierung.....	D-1
D 1	Maßnahmen zur Sicherung des ÖPNV-Angebotes	D 1-1
D 2	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes	D 2-1
D 3	Fahrzeuge.....	D 3-1
D 4	Haltestellen und Fahrweg	D 4-1
D 4.1	ÖPNV-Haltestellen	D 4-1
D 4.2	Fahrweg	D 4-1
D 4.3	SPNV-Haltestellen.....	D 4-2
D 5	Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb	D 5-1
D 6	Tarif.....	D 6-1
E	Prioritäten	D 6-1
E 1	Prioritätensetzung - Kriterien	E 1-1
E 2	Prioritätensetzung für den Maßnahmenteil	E 2-1
E 2.1	Stadt Bremen	E 2-1

D Finanzierung

D 1 Maßnahmen zur Sicherung des ÖPNV-Angebotes

Finanzielle Grundlage für die Sicherung des ÖPNV-Angebotes sind die in Teil A dargestellten Finanzierungsinstrumente (vergleiche Kapitel A Finanzierung).

Während die Finanzierung des SPNV-Angebotes bei den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen als SPNV-Aufgabenträger liegt, tragen die Verbandsglieder sowie deren kreisangehörigen Gebietskörperschaften die Verantwortung für die ggf. notwendigen Zuschussungen von ÖPNV-Leistungen in ihrem Gebiet, sofern diese Leistungen von den jeweiligen Gebietskörperschaften für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienun g für notwendig betrachtet werden.

Berühren zuschussbedürftige ÖPNV-Verkehrsleistungen das Gebiet mehrerer Verbandsglieder oder kreisangehöriger Gemeinden, kann sich die Aufteilung des zu leistenden Zuschusses auf die beteiligten Gebietskörperschaften im Grundsatz an dem in Kapitel D 2 dargestellten Finanzierungsmodell orientieren. Unabhängig hiervon besteht jedoch auch die Möglichkeit, andere Regelungen zwischen den Gebietskörperschaften zu vereinbaren. Entscheidend ist, dass ein Finanzierungsmodell gefunden wird, welches von allen beteiligten Gebietskörperschaften akzeptiert wird.

D 2 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Sofern für die Umsetzung der in Teil C dargestellten Leistungsverbesserungen Zuschüsse von Gebietskörperschaften erforderlich sind, werden mit den von den Leistungsverbesserungen berührten Verbandsgliedern und kreisangehörigen Gebietskörperschaften Regelungen zur Aufteilung des zu leistenden Zuschusses auf die beteiligten Gebietskörperschaften erarbeitet.

Bei Leistungsverbesserungen ist eine Orientierung an nachstehendem Finanzierungsmodell möglich, das bereits in mehreren Fällen im ZVBN-Raum Anwendung findet.

Der von den an der Finanzierung beteiligten Gebietskörperschaften zu tragende Zuschuss wird zunächst zu 50 % im Verhältnis der in den jeweiligen Gebietskörperschaften erschlossenen Einwohner (zum Beispiel Radius von 600 m um eine Haltestelle im Regionalbusbereich) aufgeteilt. Die verbleibenden 50 % werden im Verhältnis der zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten in den jeweiligen Gebietskörperschaften aufgeteilt.

Unabhängig von diesem Finanzierungsmodell besteht jedoch auch die Möglichkeit, andere Regelungen zwischen den Gebietskörperschaften zu vereinbaren. Entscheidend ist, dass ein Finanzierungsmodell gefunden wird, welches von allen beteiligten Gebietskörperschaften akzeptiert wird.

Auf der Grundlage der vom ZVBN beschlossenen Richtlinien für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen¹ ist auch eine Förderung durch den ZVBN möglich. Gefördert werden

- Angebotsverbesserungen auf der Bedienungsebene 1 und 2,
- Einrichtung oder Verbesserungen von Nachtlinienverkehren,
- Einrichtung von AST- und ALT-Verkehren,
- Einrichtung von Bürgerbussen.

¹ Vgl. hierzu im Detail die auf www.zvbn.de/bibliothek veröffentlichten Förderrichtlinien.

D 3 Fahrzeuge

Niedersachsen

Die Beschaffung von Bussen für den Linienverkehr wird seit 2006 vom Land Niedersachsen nicht mehr gefördert. Damit ist auch die daran gebundene und bis dahin mögliche Förderung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen entfallen. Lediglich für die Beschaffung von Fahrzeugen für Bürgerbusse erfolgt noch eine Förderung von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch eine Förderung von 45.000 €².

Für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen ist eine Förderung von 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben möglich.

Bremen

Vom Land Bremen wird zurzeit noch die Beschaffung von besonders emissionsarmen Linienbussen auf der Grundlage der Regelungen des ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) gefördert.

Das Land Bremen fördert zurzeit die Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe. Die Förderung erfolgt auf der Grundlage der Regelungen des § 2 Abs. 1 Nr. 6 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (ab dem 01.01.2007 gem. § 5 Abs. 3 EntflechtG) sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG).

² Zudem können zusätzlich Mehrausgaben für eine behindertengerechte Einstiegshilfe bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch 4.500 €, gefördert werden.

D 4 Haltestellen und Fahrweg

D 4.1 ÖPNV-Haltestellen

Niedersachsen

Ab dem Jahr 2008 stellt das Land Niedersachsen die bisherige Förderung von Haltestellenmaßnahmen im Grundsatz ein. Gefördert werden im Rahmen des ÖPNV-Landesförderprogrammes nur noch Maßnahmen mit Kosten über 35.000 €³. Hinsichtlich der Förderung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen an Haltestellen ist eine Förderung mit dem Land im Einzelfall zu klären.

Bremen

Im Land Bremen werden Haltestellenmaßnahmen auf der Grundlage der Regelungen des ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), jetzt Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) gefördert.

ZVBN

Seitens des ZVBN erfolgt eine Förderung von Haltestellenmaßnahmen auf der Grundlage seiner Richtlinien für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen⁴.

D 4.2 Fahrweg

Ausbau und Verlängerung von Straßenbahnlinien

Die im Teil C dargestellten Ausbauvorhaben im Bereich der Straßenbahn werden von den jeweiligen Vorhabenträgern bzw. den beteiligten Gebietskörperschaften unter Berücksichtigung möglicher Förderungen durch EU-Programme, durch den Bund sowie das Land Niedersachsen und das Land Bremen finanziert.

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (z. B. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA))

³ Vgl. hierzu im Detail die auf www.lnvg.de veröffentlichten Merkblätter für Antragsteller.

⁴ Vgl. hierzu im Detail die auf www.zvbn.de/bibliothek veröffentlichten Förderrichtlinien.

Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben⁵

Bremen

Im Land Bremen werden Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fahrweg für den straßengebundenen ÖPNV auf der Grundlage der Regelungen des ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), jetzt Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) gefördert.

D 4.3 SPNV-Haltestellen

Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert Maßnahmen mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben in nachstehenden Bereichen⁶.

- Modernisierung von Bahnhofsgebäuden
- Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und SPNV
- Bike-and-ride-Anlagen
- Park-and-ride-Anlagen.

Die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen sowie die Neueinrichtungen oder Verlegungen von SPNV-Haltestellen erfolgt - unter Berücksichtigung möglicher Förderungen durch den Bund - im Grundsatz im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Land Niedersachsen und der DB AG.

Bremen

Im Land Bremen werden Maßnahmen an SPNV-Haltestellen auf der Grundlage der Regelungen des ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG), möglicher Förderungen durch den Bund sowie Finanzierungsbeiträgen Dritter (z. B. DB AG) gefördert.

ZVBN

Ergänzend zur Förderung der beiden Länder unterstützt auch der ZVBN auf der Grundlage seiner Förderrichtlinien Maßnahmen insbesondere in nachstehenden Bereichen⁷.

- Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und SPNV

⁵ Vgl. hierzu im Detail die auf www.lnvg.de veröffentlichten Merkblätter für Antragsteller.

⁶ Vgl. hierzu im Detail die auf www.lnvg.de veröffentlichten Merkblätter für Antragsteller.

⁷ Siehe hierzu im Detail die auf www.zvbn.de/bibliothek veröffentlichten Förderrichtlinien.

- Bike-and-ride-Anlagen
- Park-and-ride-Anlagen
- Wegeleitsysteme/Beschilderungen.

D 5 Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb

Seitens des ZVBN werden auf der Grundlage seiner Förderrichtlinien⁸ insbesondere nachstehende Maßnahmen gefördert:

- VBN-Infopunkte an SPNV-Haltestellen, an zentralen ÖPNV-Haltestellen und an Orten mit hohem Publikumsverkehr
- Einrichtung von Mobilitätszentralen
- Fahrgastberatung und Fahrgastinformation in Bürgerbüros
- Verbesserung der elektronischen Fahrplanauskunft (insbesondere im Bereich Echtzeitinformation).

Als Vertragspartner der „Connect-Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen GbR“ beteiligt sich der ZVBN auch an der Finanzierung des Datenmanagements für die elektronische Fahrplanauskunft in Niedersachsen und Bremen⁹.

Für die Umsetzung der in Teil C dargestellten Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation, -beratung und des Vertriebes sind insbesondere mit den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen Möglichkeiten einer finanziellen Förderung zu klären.

⁸ Siehe hierzu im Detail die auf www.zvbn.de/bibliothek veröffentlichten Förderrichtlinien.

⁹ Siehe hierzu www.connect-info.net.

D 6 Tarif

Auf der Grundlage des zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH geschlossenen Rahmenvertrages vom 04.10.2005 sowie dem Durchführungsvertrag vom 31.05.2006 gleicht der ZVBN den Verkehrsunternehmen die durch die Anwendung des Verbundtarifes entstehenden Mindererträge aus. Sofern durch die Umsetzung der in Teil C dargestellten Tarifmaßnahmen auf Seiten der Verkehrsunternehmen zusätzliche Mindererträge geltend gemacht werden, werden diese nach den Regelungen der genannten Verträge vom ZVBN durch eine Anpassung des vom ZVBN zu leistenden Finanzierungsbeitrages ausgeglichen. Hierbei ist hervorzuheben, dass Änderungen des Verbundtarifes und des Verbundraumes nach den Regelungen der Verträge der Zustimmung des ZVBN bedürfen.

Bei Erweiterungen des Verbundgebietes sowie der Schaffung von Tarifkooperationen wird der ZVBN mit dem Land Niedersachsen bzw. der LNVG Möglichkeiten einer finanziellen Förderung der Maßnahmen klären.

E Prioritäten

E 1 Prioritätensetzung - Kriterien

Die im Teil C beschriebenen Maßnahmen erstrecken sich zeitlich mindestens auf den Gültigkeitszeitraum des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans, also die Jahre 2008 bis 2012.

Das Verfahren der Reihenfolge und Abarbeitung bezüglich der Umsetzung stellt sich im Zweckverbandsgebiet unterschiedlich dar: Während einige Verbandsglieder vor allem bei investiven Maßnahmen bereits eine Prioritätenreihung für eigene Maßnahmen vorgenommen haben (Stadt Bremen), sind in anderen Fällen die Maßnahmen - auch vor dem Hintergrund noch zu klärender Finanzierungsfragen - zunächst ohne zeitliche Reihenfolge aufgeführt (Städte Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch).

Die Frage der Finanzierung und damit der Prioritätensetzung wird insbesondere von den Finanzierungsquellen für bestimmte Maßnahmen beeinflusst: Investive Maßnahmen, deren Förderung häufig klassischen Finanzierungsmöglichkeiten mit geregelter Verfahren folgt, lassen sich hinsichtlich ihrer Kosten leichter einordnen als Maßnahmen zur Angebotsverbesserung. Für diese gilt es vor allem in den Landkreisen Prioritäten zu setzen, da der Umfang der Angebotsmaßnahmen keinem festen Finanzierungs- bzw. Fördertatbestand mit entsprechend bereits verfügbaren Mitteln zugeordnet werden kann.

Für die Bildung der Prioritäten können folgende Kriterien herangezogen werden, die am Beispiel einiger Fragestellungen erläutert werden:

- Erschließungsqualität

Wo gibt es noch „weiße Flecken“ auf der ÖPNV-Karte eines Landkreises oder einer Stadt/Gemeinde?

- raumstrukturelle Kriterien

Welche Maßnahme ist z. B. aufgrund der zentralörtlichen Gliederung erforderlich, welches Grundzentrum hat noch keine Anbindung an sein zugeordnetes Mittelzentrum? Wo fehlen zwischen einem Mittelzentrum und den umgebenden Gemeinden generell öffentliche Verkehrsangebote oder wo gibt es kein Angebot außerhalb der Schulzeit?

- planerische oder betriebliche Abhängigkeiten

Welche Linie muss, weil sich zum Beispiel die Zubringerlinie ändert oder die SPNV-Taktlagen verschoben werden, zuerst angepasst werden? Sollen erst alle Linien, die einer bestimmten Bedienungsebene zugeordnet werden, verbessert werden?

- Herstellung der Barrierefreiheit

Wo gibt es noch Verbesserungsbedarf zur Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit?

- Kosten-Nutzen-Betrachtungen

Von welcher Maßnahme werden im Verhältnis zu den Kosten die meisten Fahrgäste profitieren?

- Kostenbetrachtung und Finanzierbarkeit von Maßnahmen

Welche Maßnahme kostet absolut und unabhängig von der erwarteten Wirkung am wenigsten, was kann sich eine Gebietskörperschaft leisten? Welche Maßnahmen lassen sich unter Umständen kostenneutral durchführen? Wo ist seitens der am Linienweg liegenden Städte oder Gemeinden am ehesten eine Mitfinanzierung möglich? Ist eventuell schon im Vorfeld Beteiligungsbereitschaft signalisiert worden?

Bei der Auswahl von Maßnahmen zur Umsetzung empfiehlt es sich, vorher anhand der oben aufgestellten Kriterien ein Bewertungsraster zur Prioritätenfindung anzuwenden.

Bei Maßnahmen, die das Gebiet mehrerer Verbandsglieder berühren, wird der Zweckverband mit den betroffenen Verbandsgliedern die Gespräche hinsichtlich einer gemeinsam abgestimmten Prioritätensetzung führen.

E 2 Prioritätensetzung für den Maßnahmenteil

E 2.1 Stadt Bremen

Nachfolgend werden die im Abschnitt C für die Stadt Bremen dargestellten Maßnahmen nach ihrer Priorität aufgeführt. Dabei wird unterschieden zwischen Priorität I und II. Für Maßnahmen der ersten Priorität wird deren Umsetzung oder deren Umsetzungsbeginn während der Laufzeit des NVP 3 zwischen 2008 - 2012 angestrebt, der angestrebte Umsetzungszeitraum für die zweite Prioritätsstufe beginnt ab 2013. Maßnahmen der Stadt Bremen ohne Angabe einer Priorität haben einen unbestimmten Umsetzungszeitpunkt.

E 2.1.1 Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNV

Priorität I

Maßnahmen der ersten Priorität		
Nr.	Projekt/Art	Maßnahme
1	Betriebssteuerung	Weiterentwicklung Verkehrssteuerung im Rahmen des Verkehrsmanagementsystems (VMS)
2	Betriebssteuerung	Lichtsignalansteuerung durch ÖPNV
3	Streckennetz Straßenbahn	Strecken Anpassungen für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnen
4	Streckennetz Straßenbahn	Bahnkörper Schwachhauser Heerstraße von Hollerallee bis Bismarckstraße
5	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld bis zur Landesgrenze
6	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting
7	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße zum Bf. Mahndorf über Weserpark
8	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 als Abzweig der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 (Mittelshuchting) bis Landesgrenze
9	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von Sebaldsbrück bis zur Osterholzer Landstraße
10	Streckennetz Straßenbahn	Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 von Sebaldsbrück bis Hermann-Koenen-Straße/Daimler AG
11	Maßnahmen Busnetz	Folgemaßnahmen im Busnetz nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien 2 und 10
12	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Bf. Mahndorf
13	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Maßnahmen der ersten Priorität		
Nr.	Projekt/Art	Maßnahme
14	Maßnahmen Busnetz	Folgemaßnahmen nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
15	Maßnahmen Busnetz	Folgemaßnahmen nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf
16	Fahrzeuge	Ersatzbeschaffung von 35 Straßenbahnfahrzeugen bis 2009. In Verbindung mit der Umsetzung der aufgeführten Straßenbahnverlängerungen sind weitere elf Fahrzeuge (sieben in/für Bremen, vier in/für Niedersachsen) erforderlich Ersatzbeschaffung von 100 Bussen nach EEV Standard bis 2010 (2007 wurden bereits 40 Busse nach EEV Standard beschafft, davon 22 Gelenkbusse)
17	Streckennetz Straßenbahn	Verknüpfungspunkt Sielhof

Priorität II

Maßnahmen der zweiten Priorität		
Nr.	Projekt/Art	Maßnahme
18	Streckennetz Straßenbahn	Gleisverbindung Richard-Dunkel-Straße zwischen Duckwitzstraße und Flughafendamm
19	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Blumenthal
20	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Bf. Vegesack

Unbestimmte Priorität

Maßnahmen ohne Priorität		
Nr.	Projekt/Art	Maßnahme
21	Streckennetz Straßenbahn	Gleisverbindung Julius-Brecht-Allee - Steubenstraße - Stresemannallee - Bennigsenstraße - Georg-Bitter-Straße
22	Streckennetz Straßenbahn	Gleisverbindung Malerstraße - Weserwehr
23	Streckennetz Straßenbahn	Gleisbogen Gustav-Deetjen-Allee
24	Streckennetz Straßenbahn	Straßenbahnverbindung Oberneuland - Delmenhorst / Linie 11 (Prüfauftrag)
25	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Bf. Huchting
26	Verknüpfung ÖPNV/SPNV	Verknüpfungspunkt Bf. Arbergen
27	Maßnahmen Busnetz	Mitbenutzung der Gleistrasse der Straßenbahn durch die Buslinie 25 ab Haltestelle Daniel-von-Büren-Straße bis Faulenstraße
28	Maßnahmen Busnetz	Anbindung Handelshäfen im Bereich ehem. Überseehafen/Europahafen
29	Maßnahmen Busnetz	Anbindung Osterholzer Feldmark
30	Maßnahmen Busnetz	Anbindung Gewerbegebiet Mahndorfer/ Arberger Marsch

Maßnahmen ohne Priorität		
Nr.	Projekt/Art	Maßnahme
31	Maßnahmen Busnetz	Anbindung Bremer Vulkan
32	Maßnahmen Busnetz	Anbindung JUB / Science Park
33	Busbeschleunigungs- und Haltestellenmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Habenhauser Brückenstraße • Gröpelinger/Oslebshäuser Heerstraße • Ortsdurchfahrt Burg • August-Bebel-Allee • Gartenstadt Vahr
34	zeitliches Angebot	Angebotsgestaltung Straßenbahn: Grundlage ist der Fahrplan 2004 gemäß Betrauung BVG/Stadtgemeinde
35	zeitliches Angebot	Angebotsgestaltung Buslinien: Grundlage ist der Fahrplan 2004 gemäß Betrauung BVG/Stadtgemeinde