

<b>A</b>	<b>Bestandsaufnahme und Bewertung .....</b>	<b>A-1</b>
<b>A 1</b>	<b>Räumliche Struktur des Planungsgebietes .....</b>	<b>A 1-1</b>
A 1.1	Abgrenzung des Planungsgebietes.....	A 1-1
A 1.2	Verwaltungsmäßige und raumstrukturelle Gliederung .....	A 1-1
<b>A 2</b>	<b>Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur .....</b>	<b>A 2-1</b>
A 2.1	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	A 2-1
A 2.2	Beschäftigtenentwicklung und Wirtschaftsstruktur .....	A 2-6
A 2.3	Pendlerverflechtung .....	A 2-14
<b>A 3</b>	<b>Schienenpersonennahverkehr .....</b>	<b>A 3-1</b>
A 3.1	SPNV-Haltestellen.....	A 3-2
A 3.2	Fahrzeuge .....	A 3-3
A 3.3	Räumliches und zeitliches SPNV-Verkehrsangebot .....	A 3-4
A 3.4	Bewertung des Schienenpersonennahverkehrs.....	A 3-7
<b>A 4</b>	<b>Hinweise zur verwendeten Datenbasis .....</b>	<b>A 4-1</b>
<b>A 5</b>	<b>Stadt Bremen .....</b>	<b>A 5-1</b>
A 5.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 5-1
A 5.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 5-5
A 5.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 5-14
A 5.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 5-15
A 5.5	Übersicht des Verkehrsaufkommens in Bremen-Stadt .....	A 5-22
A 5.6	Übersicht des Verkehrsaufkommens in Bremen-Nord .....	A 5-24
A 5.7	Bewertung .....	A 5-26
<b>A 6</b>	<b>Stadt Bremerhaven .....</b>	<b>A 6-1</b>
A 6.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 6-1
A 6.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 6-3
A 6.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 6-6
A 6.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 6-6
A 6.5	Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Bremerhaven.....	A 6-13
A 6.6	Bewertung .....	A 6-15
<b>A 7</b>	<b>Stadt Delmenhorst .....</b>	<b>A 7-1</b>
A 7.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 7-1

A 7.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 7-3
A 7.3	Verknüpfungen im ÖPNV.....	A 7-5
A 7.4	Übersicht Verkehrsaufkommen.....	A 7-6
A 7.5	Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Delmenhorst .....	A 7-12
A 7.6	Bewertung.....	A 7-14
<b>A 8</b>	<b>Stadt Oldenburg .....</b>	<b>A 8-1</b>
A 8.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur.....	A 8-1
A 8.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 8-4
A 8.3	Verknüpfungen im ÖPNV.....	A 8-7
A 8.4	Übersicht Verkehrsaufkommen.....	A 8-8
A 8.5	Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Oldenburg... .....	A 8-14
A 8.6	Bewertung.....	A 8-16
<b>A 9</b>	<b>Landkreis Ammerland.....</b>	<b>A 9-1</b>
A 9.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur.....	A 9-1
A 9.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 9-3
A 9.3	Verknüpfungen im ÖPNV.....	A 9-4
A 9.4	Übersicht Verkehrsaufkommen.....	A 9-4
A 9.5	Linienbündel im Landkreis Ammerland .....	A 9-8
A 9.6	Nachtverkehr.....	A 9-20
A 9.7	Bewertung.....	A 9-21
<b>A 10</b>	<b>Landkreis Diepholz .....</b>	<b>A 10-1</b>
A 10.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur.....	A 10-1
A 10.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 10-3
A 10.3	Verknüpfungen im ÖPNV.....	A 10-4
A 10.4	Übersicht Verkehrsaufkommen.....	A 10-5
A 10.5	Linienbündel im Landkreis Diepholz .....	A 10-9
A 10.6	Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre .....	A 10-24
A 10.7	Bewertung.....	A 10-24
<b>A 11</b>	<b>Landkreis Oldenburg .....</b>	<b>A 11-1</b>
A 11.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur.....	A 11-1
A 11.2	Übersicht Verkehrsangebot.....	A 11-3

A 11.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 11-4
A 11.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 11-4
A 11.5	Linienbündel im Landkreis Oldenburg .....	A 11-8
A 11.6	Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre .....	A 11-20
A 11.7	Bewertung .....	A 11-20
<b>A 12</b>	<b>Landkreis Osterholz .....</b>	<b>A 12-1</b>
A 12.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 12-1
A 12.2	Übersicht Verkehrsangebot .....	A 12-2
A 12.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 12-4
A 12.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 12-5
A 12.5	Linienbündel im Landkreis Osterholz .....	A 12-8
A 12.6	Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre .....	A 12-19
A 12.7	Bewertung .....	A 12-20
<b>A 13</b>	<b>Landkreis Verden .....</b>	<b>A 13-1</b>
A 13.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 13-1
A 13.2	Übersicht Verkehrsangebot .....	A 13-3
A 13.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 13-4
A 13.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 13-4
A 13.5	Linienbündel im Landkreis Verden .....	A 13-8
A 13.6	Nachtverkehr und Bedarfsorientierte Verkehre .....	A 13-17
A 13.7	Bewertung .....	A 13-18
<b>A 14</b>	<b>Landkreis Wesermarsch .....</b>	<b>A 14-1</b>
A 14.1	Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur .....	A 14-1
A 14.2	Übersicht Verkehrsangebot .....	A 14-2
A 14.3	Verknüpfungen im ÖPNV .....	A 14-3
A 14.4	Übersicht Verkehrsaufkommen .....	A 14-4
A 14.5	Linienbündel im Landkreis Wesermarsch .....	A 14-8
A 14.6	Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre .....	A 14-17
A 14.7	Bewertung .....	A 14-17
<b>A 15</b>	<b>Finanzierung .....</b>	<b>A 15-1</b>
<b>A 16</b>	<b>Tarif .....</b>	<b>A 16-1</b>
A 16.1	Tarifstruktur .....	A 16-1

A 16.2	Ticketsortiment.....	A 16-2
A 16.3	Ticketvertrieb.....	A 16-3
A 16.4	Bewertung .....	A 16-5
A 17	Fahrgastinformationen.....	A 17-1
A 17.1	Printmedien .....	A 17-2
A 17.2	VBN-Call Center.....	A 17-2
A 17.3	Internet .....	A 17-2
A 17.4	Bewertung .....	A 17-3
Abbildungsverzeichnis .....		1
Tabellenverzeichnis .....		1
Kartenverzeichnis .....		1
Anlagenverzeichnis .....		1

## **A Bestandsaufnahme und Bewertung**

### **A 1 Räumliche Struktur des Planungsgebietes**

#### **A 1.1 Abgrenzung des Planungsgebietes**

Das Planungsgebiet ist das Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN). Es umfasst eine Fläche von ca. 6.600 km<sup>2</sup> (vergleiche Karte A-1) und wird begrenzt im

- Norden von den Landkreisen Friesland und Cuxhaven
- Osten/Südosten von den Landkreisen Rotenburg und Soltau-Fallingb.ostel
- Süden von den Landkreisen Nienburg und Osnabrück und dem Kreis Minden-Lübbecke sowie
- Südwesten/Westen von den Landkreisen Vechta, Cloppenburg und Leer.

#### **A 1.2 Verwaltungsmäßige und raumstrukturelle Gliederung**

Der Zweckverband wird durch vier kreisfreie Städte und sechs Landkreise gebildet. Im Einzelnen sind dies:

- die bremischen Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven
- die niedersächsischen kreisfreien Städte Delmenhorst und Oldenburg
- die niedersächsischen Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch.

Nach dem niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP, Stand: Entwurf 2007) ist die regionale Siedlungsentwicklung auf ein System von Zentralen Orten (Ober-, Mittel- und Grundzentren) ausgerichtet. Ober- und Mittelzentren werden im LROP ausgewiesen. Grundzentren sind in den jeweiligen regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) der Landkreise enthalten. An deren Standorten werden zur Erhaltung der Daseinsvorsorge je nach Funktion in abgestufter Form zentrale Einrichtungen wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Art vorgehalten. Zentrale Orte höherer Ordnung haben zugleich auch die Versorgungsaufgaben nachrangiger zentraler Orte zu erfüllen.

Die zentralörtlichen Funktionen der Ober- und Mittelzentren haben im Zweckverbandsgebiet folgende Städte (Entwurf LROP 2007):

- Oberzentren
  - Bremen, Bremerhaven und Oldenburg

- Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums
  - Delmenhorst
- Mittelzentren
  - Bremen-Nord: Bremen-Vegesack
  - LK Ammerland: Bad Zwischenahn, Rastede und Westerstede
  - LK Diepholz: Diepholz, Stuhr, Sulingen und Syke
  - LK Oldenburg: Wildeshausen
  - LK Osterholz: Osterholz-Scharmbeck
  - LK Verden: Achim und Verden
  - LK Wesermarsch: Brake und Nordenham.

Ergänzend zu der raumstrukturellen Gliederung des Verbandsgebiets durch das LROP sind die Verbandsmitglieder des ZVBN zusammen mit der Stadt Wilhelmshaven sowie den Landkreisen Cloppenburg, Friesland und Vechta Mitglieder der Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten e. V. (vergleiche Karte A-1). Eines der wesentlichen Ziele der Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten e. V. ist die Verbesserung der Struktur und Entwicklung des gemeinsamen Kooperationsraumes durch Vernetzung und Interaktion von kommunalen Gebietskörperschaften<sup>1</sup>.

Eine Reihe kreisangehöriger Städte und Gemeinden aus den Landkreisen Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch sowie die Städte Bremen und Delmenhorst gehören außerdem dem Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. an. Ziele des Kommunalverbundes sind eine wirtschaftliche und strukturelle Stärkung der Region, eine abgestimmte Siedlungs- und Flächenplanung, die Erhaltung der ökologischen Situation und die Förderung der kulturellen Belange<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Siehe auch: [www.metropolregion-bremen-oldenburg.de](http://www.metropolregion-bremen-oldenburg.de).

<sup>2</sup> Siehe auch: [www.kommunalverbund.de](http://www.kommunalverbund.de).

## A 2 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Verbandsgebiet hat einen wesentlichen Einfluss auf das beobachtbare Verkehrsaufkommen. Gemeinsam mit dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität bestimmt sie Art und Menge der Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum. Nachfolgend sind der Aufbau und die Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur für den Zeitraum von 1994 bis 2006 zusammengestellt und beschrieben.

### A 2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

#### A 2.1.1 Siedlungsstruktur

Die verwaltungsstrukturelle Gliederung des Verbandsgebiets spiegelt sich auch in der Siedlungsstruktur wider. Den hochverdichteten, kreisfreien Städten stehen die weniger dicht besiedelten Landkreise gegenüber.

Gebietskörperschaft	Fläche		Bevölkerung		Bevölkerungsdichte
	km <sup>2</sup>	in Prozent von Gesamt	Absolut	in Prozent von Gesamt	Einwohner/km <sup>2</sup>
Stadt Bremen	318 <sup>3</sup>	4,8 <sup>3</sup>	547.853	32,3	1.723
Stadt Bremerhaven	78	1,2	116.406	6,9	1.492
Stadt Delmenhorst	62	0,9	75.672	4,5	1.213
Stadt Oldenburg	103	1,6	158.600	9,3	1.540
<b>Städte gesamt</b>	<b>561</b>	<b>8,5</b>	<b>898.531</b>	<b>52,9</b>	<b>1.492</b>
Landkreis Ammerland	728	11,0	116.314	6,8	160
Landkreis Diepholz	1.988	30,1	217.963	12,8	110
Landkreis Oldenburg	1.063	16,1	125.893	7,4	118
Landkreis Osterholz	651	9,9	112.587	6,6	173
Landkreis Verden	788	11,9	134.013	7,9	170
Landkreis Wesermarsch	822	12,5	93.441	5,5	114
<b>Landkreise gesamt</b>	<b>6.039</b>	<b>91,5</b>	<b>800.211</b>	<b>47,1</b>	<b>141</b>
<b>ZVBN gesamt</b>	<b>6.601</b>	<b>100,0</b>	<b>1.698.742</b>	<b>100,0</b>	<b>257</b>

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 30.06.2006

Tabelle A-1: Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte

Das Zweckverbandsgebiet umfasst eine Fläche von mehr als 6.600 km<sup>2</sup>. Insgesamt entfallen mehr als 90 Prozent dieser Fläche auf die sechs Landkreise. Mit fast 2.000 km<sup>2</sup> (30 Prozent) hat der Landkreis Diepholz die größte Fläche im Zweckverbandsgebiet, gefolgt vom Landkreis Oldenburg mit mehr als 1.000 km<sup>2</sup> (16,1 Prozent). Im Zweckver-

<sup>3</sup> Flächenangabe exklusive der bremischen Überseehafengebiete.

bandsgebiet leben insgesamt 1.698.742 Einwohner (Stand: 30.06.2006, siehe Tabelle A-1). Die Siedlungsschwerpunkte liegen erwartungsgemäß in den Städten Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg. Allein in diesen vier Städten leben mit rund 900.000 Einwohnern mehr als die Hälfte der gesamten Bevölkerung des Zweckverbandsgebietes, wobei Bremen mit rund 550.000 Einwohnern eine deutlich herausgehobene Stellung einnimmt. In den sechs Landkreisen leben insgesamt rund 800.000 Einwohner. Eine Übersicht der Bevölkerungszahlen der Städte, Landkreise und Gemeinden im Zweckverbandsgebiet liefert die Anlage A-1 (vergleiche Anlage A-1).

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Zweckverbandsgebiet beträgt 257 Einwohner/km<sup>2</sup> (E/km<sup>2</sup>) und liegt damit deutlich über dem Vergleichswert für das Land Niedersachsen mit 168 E/km<sup>2</sup>. Die Bevölkerungsdichte der kreisfreien Städte liegt deutlich über der Bevölkerungsdichte in den Landkreisen und schwankt zwischen 1.723 E/km<sup>2</sup> (Bremen) und 1.213 E/km<sup>2</sup> (Delmenhorst). Im Gegensatz zu der hohen Bevölkerungsdichte der kreisfreien Städte weisen die Landkreise im Verbandsgebiet, trotz der verdichteten Umlandbereiche der Städte, eine insgesamt geringere Bevölkerungsdichte auf.

Allerdings sind auch hier Unterschiede vorhanden. Während die Landkreise Diepholz und Oldenburg eine Bevölkerungsdichte von nur 110 bzw. 118 E/km<sup>2</sup> aufweisen, besitzen die Landkreise Verden und Osterholz mit jeweils 170 E/km<sup>2</sup> und 173 E/km<sup>2</sup> die höchste Bevölkerungsdichte der Landkreise. Innerhalb der Landkreise bilden Orte mit einer relativ hohen Verdichtung wie Nordenham (Landkreis Wesermarsch), Rastede (Landkreis Ammerland), Diepholz (Landkreis Diepholz) und Achim (Landkreis Verden) die Siedlungsschwerpunkte. Im Gegensatz dazu stehen die dünn besiedelten Räume in den Landkreisen, wobei der südliche Teil des Landkreises Diepholz mit 52 E/km<sup>2</sup> und der nordwestliche Teil des Landkreises Wesermarsch mit 56 E/km<sup>2</sup> eine extrem geringe Siedlungsdichte aufweisen.

In der Karte A-2 ist die Bevölkerungsdichte bezogen auf alle Städte, Landkreise und Gemeinden im Zweckverbandsgebiet dargestellt. Die absoluten Zahlen sind der Anlage A-2 zu entnehmen (vergleiche Anlage A-2).

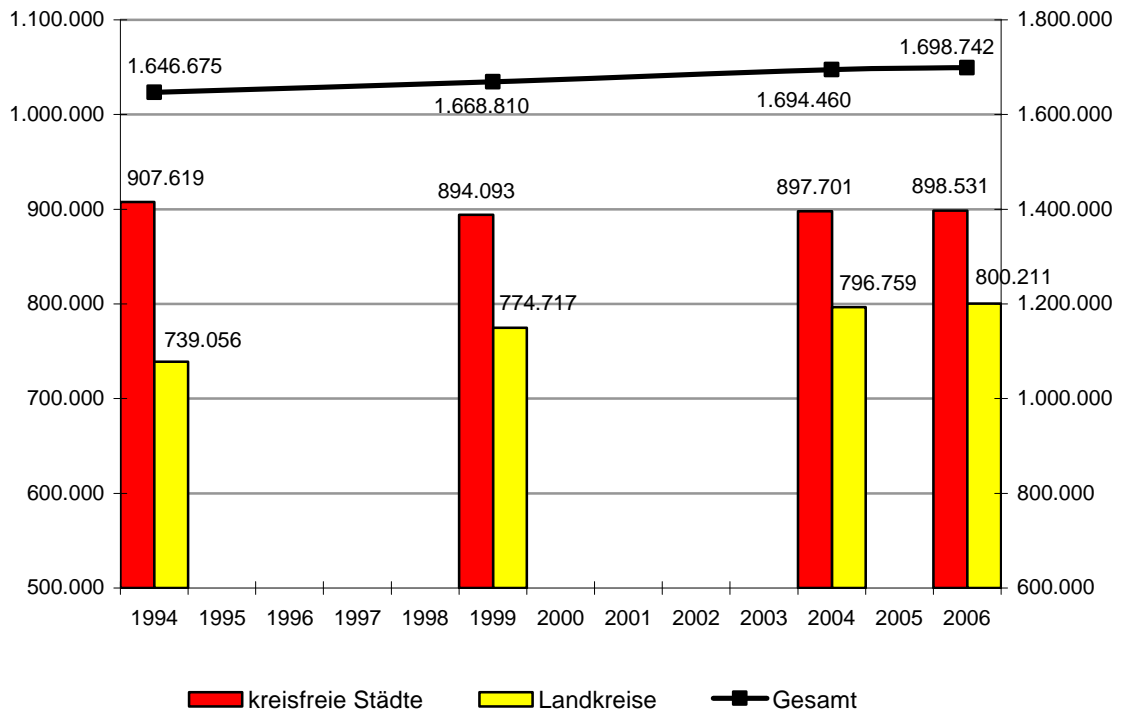
### **A 2.1.2 Bevölkerungsentwicklung 1994 bis 2006**

Die Entwicklung der Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise für den Zeitraum 1994 bis 2006<sup>4</sup> ist in Abbildung A-1 zusammenfassend dargestellt. Eine detaillierte Übersicht der Bevölkerungsentwicklung bezogen auf die Städte, Landkreise und Gemeinden im Zweckverbandsgebiet gibt die Anlage A-1 wieder.

---

<sup>4</sup> Basierend auf den vorangegangenen Nahverkehrsplänen des ZVBN erfolgt die Fortschreibung im 5-Jahres-Zeitraum. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen herzustellen, werden die Bevölkerungszahlen von 1994, 1999 und 2004 verglichen. Die aktuell verfügbaren Daten von 2006 sind zusätzlich dargestellt.





Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand: 30.06.2006

Abbildung A-1: Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Zweckverbandsgebiet von 1994 bis 2006

Insgesamt hat die Bevölkerung im Zweckverbandsgebiet in den zwölf Jahren von 1994 bis 2006 um rund 52.000 Personen (3 Prozent) zugenommen. Dabei haben sich die kreisfreien Städte und die Landkreise zunächst gegensätzlich entwickelt. Während die kreisfreien Städte zwischen 1994 und 2006 insgesamt einen Rückgang von rund 9.000 Einwohnern (1 Prozent) verzeichneten, stieg die Zahl der Einwohner in den Landkreisen im gleichen Zeitraum um rund 61.000 Personen (8 Prozent) an. In dem Zeitraum zwischen 1999 und 2006 ist jedoch auch für die kreisfreien Städte mit einem Zuwachs von 4.438 Einwohnern wieder eine positive Tendenz zu erkennen.

Gebietskörperschaft	Entwicklung der Bevölkerung					
	1994 bis 1999		1999 bis 2004		1994 bis 2004	
	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Stadt Bremen	-8.852	-1,6	5.602	1,0	-3.250	-0,6
Stadt Bremerhaven	-8.112	-6,2	-5.454	-4,7	-13.566	-10,4
Stadt Delmenhorst	-996	-1,3	-809	-1,1	-1.805	-2,3
Stadt Oldenburg	4.434	3,0	4.269	2,7	8.703	5,8
<b>Städte gesamt</b>	<b>-13.526</b>	<b>-1,5</b>	<b>3.608</b>	<b>0,4</b>	<b>-9.918</b>	<b>-1,1</b>
Landkreis Ammerland	6.966	6,8	5.718	5,0	12.684	12,4
Landkreis Diepholz	8.490	4,2	5.269	2,4	13.759	6,8
Landkreis Oldenburg	8.388	7,6	5.873	4,7	14.261	12,9
Landkreis Osterholz	4.964	4,7	3.255	2,9	8.219	7,9
Landkreis Verden	5.795	4,6	1.982	1,5	7.777	6,1
Landkreis Wesermarsch	1.058	1,1	-55	-0,1	1.003	1,1
<b>Landkreise gesamt</b>	<b>35.661</b>	<b>4,8</b>	<b>22.042</b>	<b>2,8</b>	<b>57.703</b>	<b>7,8</b>
<b>ZVBN gesamt</b>	<b>22.135</b>	<b>1,3</b>	<b>25.650</b>	<b>1,5</b>	<b>47.785</b>	<b>2,9</b>

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 31.12.2004

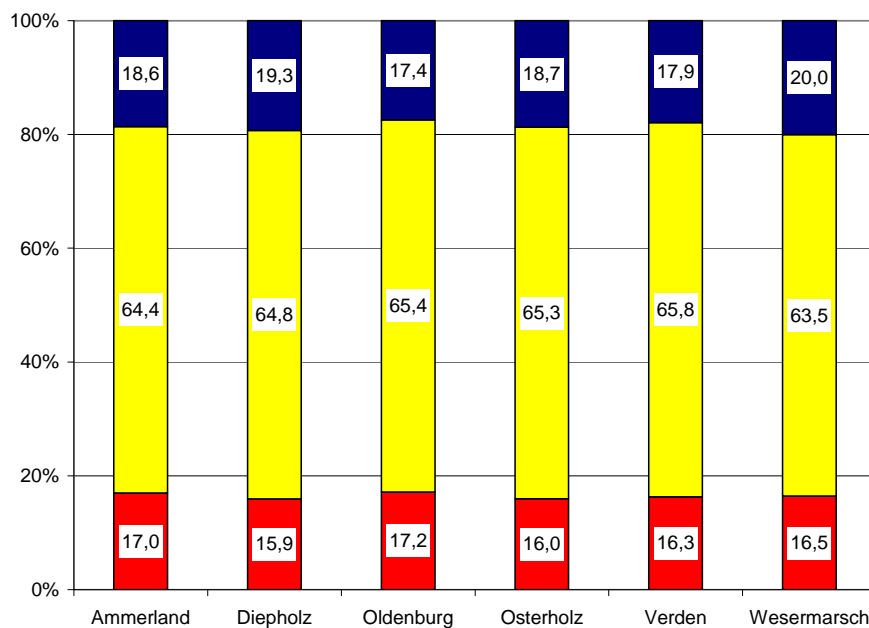
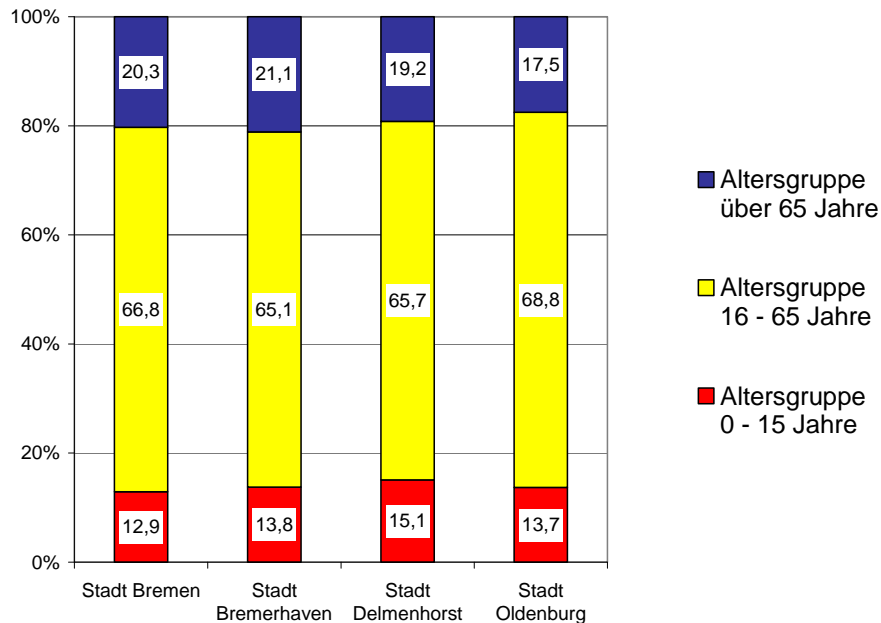
Tabelle A-2: Entwicklung der Bevölkerung im Zweckverbandsgebiet 1994 bis 2004

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung der Städte im Einzelnen, so haben Bremen und Oldenburg zwischen 1999 und 2004 einen Zuwachs an Einwohnern erfahren. Die Städte Bremerhaven und Delmenhorst hingegen hatten einen Einwohnerrückgang zu verzeichnen. Die Bevölkerung der Landkreise hat, mit Ausnahme des Landkreises Wesermarsch, weiterhin zugenommen. Die Zuwachsraten lagen zwischen 1,5 Prozent im Landkreis Verden und 5,0 Prozent im Landkreis Ammerland.

Im Vergleich zum vorherigen Betrachtungszeitraum 1994 bis 1999 waren die Unterschiede in der Entwicklungsdynamik zwischen den Städten und Landkreisen im Verbandsgebiet nicht mehr so deutlich ausgeprägt. Die Städte konnten insgesamt einen leicht positiven Saldo aufweisen, während sich das Wachstum der Landkreise im Vergleich zu den vorherigen Jahren abschwächte. Der Bevölkerungszuwachs im Verbandsgebiet wurde nicht mehr allein durch die hohen Zuwachsraten in den Landkreisen getragen und lag mit rund 25.000 Personen auf einem ähnlichen Niveau wie zwischen 1994 und 1999.

### A 2.1.3 Altersstruktur

Die folgende Abbildung A-2 gibt den Altersaufbau der Bevölkerung in den Landkreisen und kreisfreien Städten, von den statistischen Landesämtern gegliedert in die Altersgruppen 0 bis unter 15 Jahre, 16 bis unter 65 Jahre und 65 Jahre und älter wieder.

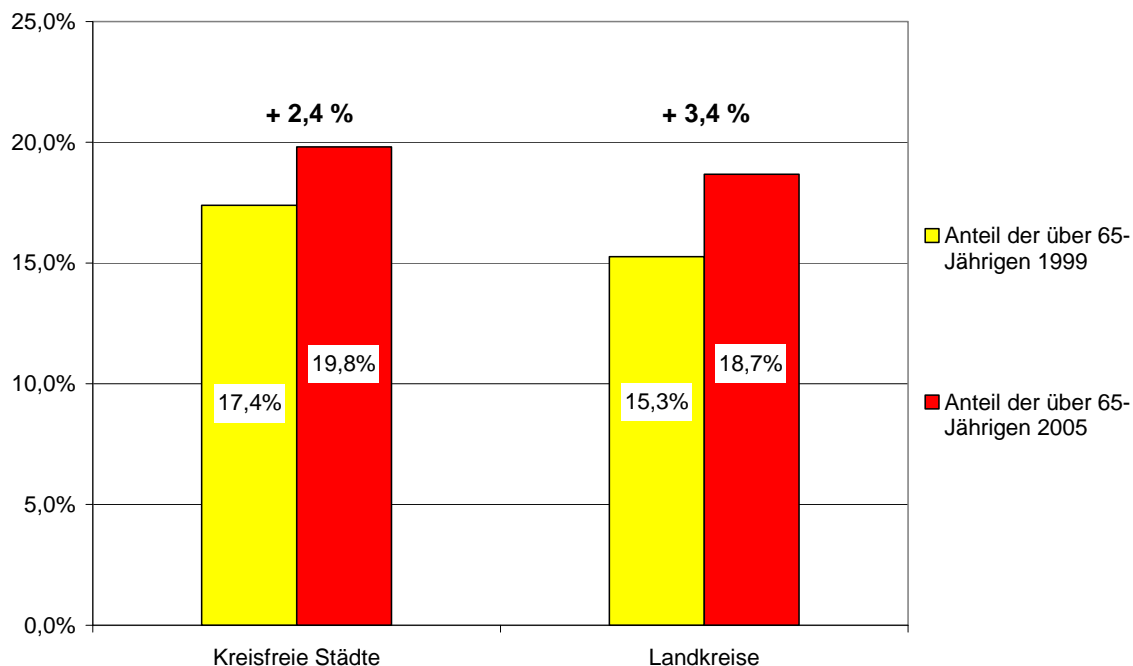


Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 31.12.2005 <sup>5</sup>

Abbildung A-2: Altersaufbau der Bevölkerung im Zweckverbandsgebiet

In der Zusammensetzung der Bevölkerung nach den verschiedenen Altersgruppen bestehen vor allem in den Altersgruppen 0 - 15 Jahre und über 65 Jahre Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen. Tendenziell ist der Anteil der jüngeren Altersgruppe in den Landkreisen etwas höher als in den Städten und der Anteil der älteren Altersgruppe etwas geringer. Der demografisch bedingte generelle Anstieg des Anteils der älteren Personen lässt sich jedoch auch in den Landkreisen feststellen, wie die folgende Abbildung A-3 zeigt.

<sup>5</sup> Summe der Anteilswerte kann rundungsbedingt von 100 % abweichen.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 31.12.2005

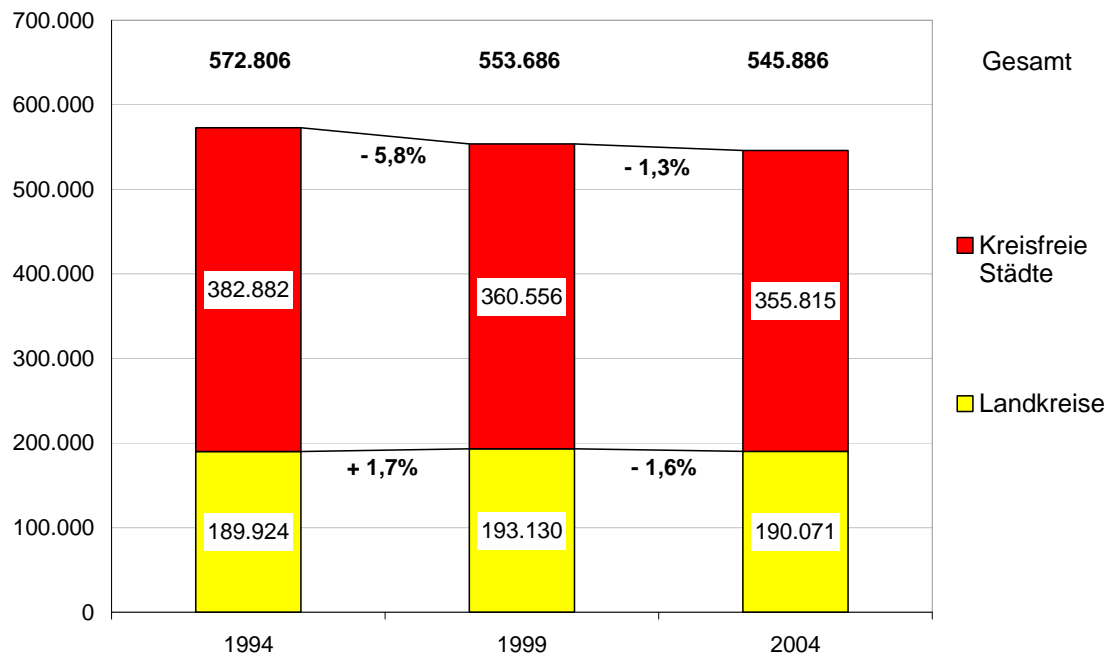
Abbildung A-3: Anstieg des Anteils der über 65-Jährigen zwischen 1999 und 2005

Bezüglich der demografischen Entwicklung bei den über 65-Jährigen sind nur noch geringe Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und Landkreisen im Verbandsgebiet zu erkennen. Zwar ist der Anteil der über 65-Jährigen in den kreisfreien Städten mit fast 20 Prozent immer noch höher als in den Landkreisen, im Zeitraum zwischen 1999 und 2005 stieg der Anteil der über 65-Jährigen in den Landkreisen jedoch mit 3,4 Prozent stärker an als in den kreisfreien fStädten.

## A 2.2 Beschäftigtenentwicklung und Wirtschaftsstruktur

### A 2.2.1 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung seit 1994

Im Zweckverbandsgebiet gibt es über eine halbe Million sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze. Die kreisfreien Städte bilden dabei eindeutig die Arbeitsmarktzentren der Region. Von den insgesamt 545.886 Beschäftigten haben rund zwei Drittel ihren Arbeitsplatz in diesen vier kreisfreien Städten. Bremen nimmt dabei mit über 40 Prozent aller Arbeitsplätze eine herausgehobene Stellung ein.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 30.06.2005

Abbildung A-4: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Zweckverbandsgebiet

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen war im Zeitraum 1994 und 1999 durch einen starken Arbeitsplatzrückgang in den Städten geprägt, die allein in diesen fünf Jahren 5,8 Prozent ihrer Arbeitsplätze einbüßten. Diesem massiven Arbeitsplatzrückgang der Städte standen im gleichen Zeitraum nur leichte Zugewinne der Landkreise gegenüber. Zwischen 1999 und 2004 schwächte sich die negative Arbeitsplatzentwicklung in den Städten mit einem Rückgang von nur noch 1,3 Prozent ab. Auch in den Landkreisen war in dem Zeitraum 1999 bis 2004 ein geringer Rückgang der Arbeitsplätze zu erkennen, sodass der Bestand an Arbeitsplätzen im Jahr 2004 in etwa auf dem Niveau von 1994 lag. Insgesamt setzte sich der Rückgang an Arbeitsplätzen im gesamten Verbandsgebiet, wenn auch in geringerem Ausmaß, fort.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der einzelnen Städte und Landkreise ist in der folgenden Tabelle A-3 dargestellt.

Gebietskörperschaft	Beschäftigte am Arbeitsort	Entwicklung der Be- schäftigtenzahl 1994 bis 1999		Entwicklung der Be- schäftigtenzahl 1999 bis 2004	
	31.12.2004	absolut	in Prozent	Absolut	in Prozent
Stadt Bremen	231.372	-14.067	-5,7	-2.957	-1,3
Stadt Bremerhaven	42.062	-6.513	-12,9	-2.066	-4,7
Stadt Delmenhorst	17.861	-892	-4,4	-1.525	-7,9
Stadt Oldenburg	64.520	-854	-1,3	1.807	2,9
<b>Städte gesamt</b>	<b>355.815</b>	<b>-22.326</b>	<b>-5,8</b>	<b>-4.741</b>	<b>-1,3</b>
Landkreis Ammerland	30.078	158	0,5	-844	-2,7
Landkreis Diepholz	52.882	2.803	5,6	281	0,5
Landkreis Oldenburg	25.391	1.310	5,3	-465	-1,8
Landkreis Osterholz	20.012	-603	-2,9	-435	-2,1
Landkreis Verden	38.486	1.195	3,2	292	0,8
Landkreis Wesermarsch	23.222	-1.657	-6,2	-1.888	-7,5
<b>Landkreise gesamt</b>	<b>190.071</b>	<b>3.206</b>	<b>1,7</b>	<b>-3.059</b>	<b>-1,6</b>
<b>ZVBN gesamt</b>	<b>545.886</b>	<b>-19.120</b>	<b>-3,3</b>	<b>-7.800</b>	<b>-1,4</b>

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 31.12.2004

Tabelle A-3: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Zweckverbandsgebiet 1994 bis 2004

Betrachtet man die kreisfreien Städte, so stellt analog zu der Bevölkerungsentwicklung, die Beschäftigtenentwicklung der Stadt Oldenburg zwischen 1999 und 2004 eine Ausnahme dar. Während die Arbeitsplatzzahlen in den Städten Bremen, Bremerhaven und Delmenhorst abnahmen, stiegen diese im gleichen Zeitraum in Oldenburg um fast 3 Prozent.

Mit Ausnahme der Stadt Delmenhorst sind ähnlich wie bei der Bevölkerungsentwicklung auch bei der Beschäftigtenentwicklung der kreisfreien Städte insgesamt Konsolidierungstendenzen zu erkennen. Die positive Beschäftigtenentwicklung der Landkreise in den Jahren von 1994 bis 1999 hat sich im Zeitraum von 1999 bis 2004 lediglich in den Landkreisen Diepholz und Verden auf niedrigem Niveau fortgesetzt. Besonders stark von Arbeitsplatzverlusten war erneut der Landkreis Wesermarsch mit einem Rückgang von 7,5 Prozent betroffen. Insgesamt war der anteilige Arbeitsplatzrückgang mit einem Minus von 1,6 Prozent in den Landkreisen stärker ausgeprägt als in den kreisfreien Städten.

### A 2.2.2 Beschäftigungs- und Wirtschaftsstrukturen

Ähnlich der Verteilung der Beschäftigten im Verbandsgebiet bietet die nähere Betrachtung der Betriebe einen Überblick über die vorhandene Wirtschaftsstruktur.

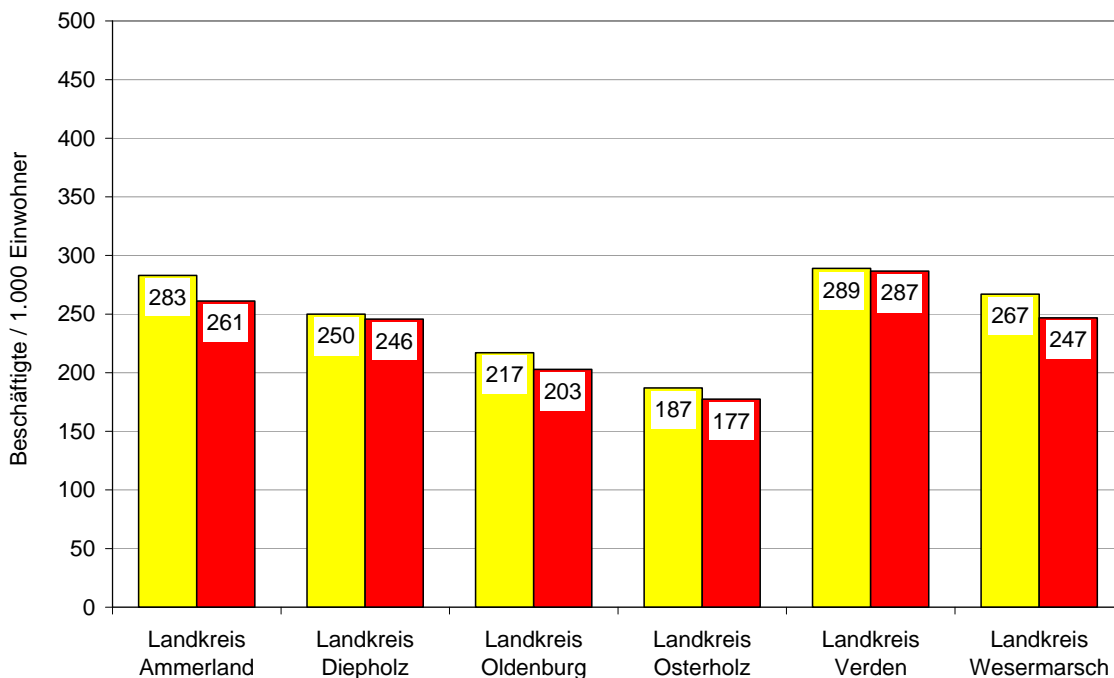
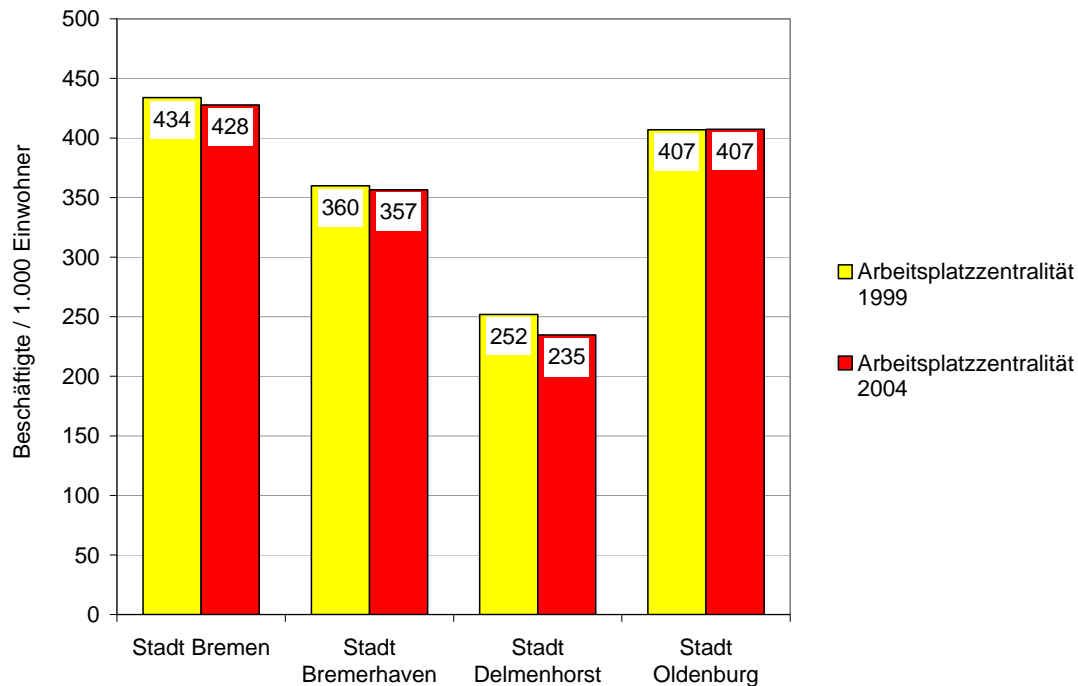
Gebietskörperschaft	Anzahl der Betriebe	in Prozent an Gesamtbetrieben
Stadt Bremen	24.359	38,0 %
Stadt Bremerhaven	4.486	7,0 %
Stadt Delmenhorst	2.155	3,4 %
Stadt Oldenburg	5.332	8,3 %
<b>Städte gesamt</b>	<b>36.332</b>	<b>56,6 %</b>
Landkreis Ammerland	4.470	7,0 %
Landkreis Diepholz	8.093	12,6 %
Landkreis Oldenburg	4.565	7,1 %
Landkreis Osterholz	3.489	5,4 %
Landkreis Verden	4.566	7,1 %
Landkreis Wesermarsch	2.648	4,1 %
<b>Landkreise gesamt</b>	<b>27.831</b>	<b>43,4 %</b>
<b>ZVBN gesamt</b>	<b>64.163</b>	<b>100,0 %</b>

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand 31.12.2004

Tabelle A-4: Anzahl der Betriebe im Zweckverbandsgebiet

Insgesamt ist die Differenz zwischen der Anzahl der Betriebe in den Städten im Vergleich zu den Landkreisen nicht so stark ausgeprägt wie bei den Beschäftigtenzahlen. Erneut wird die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Bremen für das Verbandsgebiet mit einem Anteil von 38 Prozent aller Betriebe deutlich. Der mit 12,6 Prozent entsprechend hohe Anteil des Landkreises Diepholz an allen Betrieben im Verbandsgebiet ist auf die überdurchschnittlich große Fläche und Einwohnerzahl des Landkreises zurückzuführen (siehe Tabelle A-1).

Zusätzlich zu der Betrachtung der Betriebe ist in der folgenden Abbildung A-5 die Anzahl der Beschäftigten in ein Verhältnis zur Wohnbevölkerung gesetzt worden, um die Arbeitsplatzzentralität der einzelnen Verbandsmitglieder, d. h. die Anzahl der Beschäftigten pro 1.000 Einwohner, abzubilden. Entsprechend der Darstellung der Beschäftigten- und Einwohnerentwicklung wurde auch hier zu Vergleichszwecken der Zeitraum zwischen 1999 und 2004 herangezogen.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand: 31.12.2004

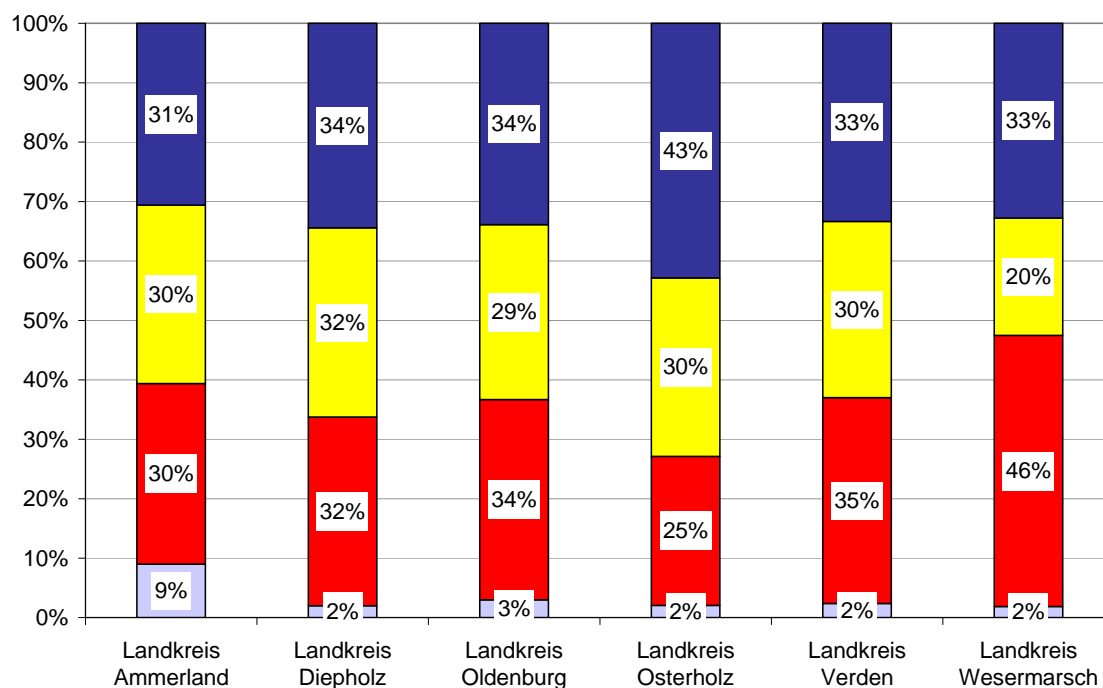
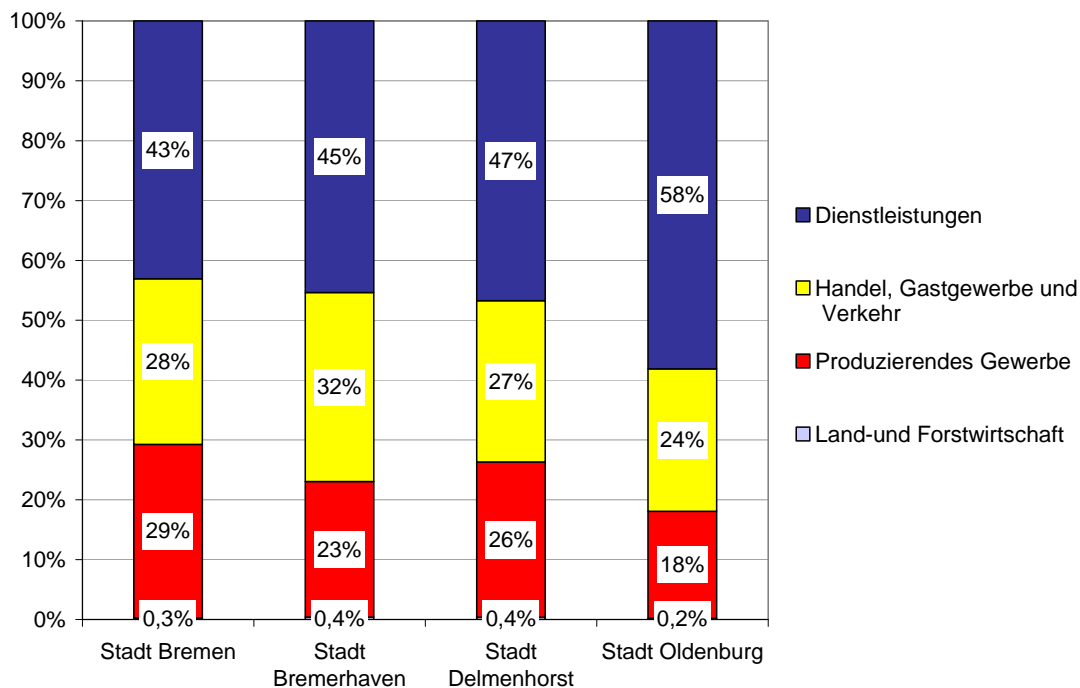
Abbildung A-5: Entwicklung der Arbeitsplatzzentralität im Zweckverbandsgebiet zwischen 1999 und 2004

Neben der Stadt Bremen weist die Stadt Oldenburg die höchste Arbeitsplatzzentralität im Verbandsgebiet auf. Im Unterschied zu Bremen konnte Oldenburg dieses hohe Niveau im Vergleich zu 1999 halten, während Bremen einen leichten Verlust hinnehmen musste. In der Stadt Oldenburg hat sich die Anzahl der Arbeitsplätze damit proportional zum bereits



beschriebenen Anstieg der Bevölkerung entwickelt. Bei den übrigen Zweckverbandsmitgliedern ist im Vergleich zu 1999 eine Abnahme der Arbeitsplatzzentralität zu verzeichnen. Dieser Rückgang lässt sich auf die oben beschriebenen Arbeitsplatzverluste bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum zurückführen. Die dennoch hohen Werte der Städte Bremen, Bremerhaven und Oldenburg weisen auf einen Bedeutungsüberschuss bezüglich des Arbeitsplatzbesatzes dieser Städte gegenüber den Landkreisen und der Stadt Delmenhorst hin.

Die Verteilung der Beschäftigten auf die verschiedenen Wirtschaftssektoren stellt die folgende Abbildung A-6 für die einzelnen Verbandsmitglieder dar.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand: 30.06.2005

Abbildung A-6 Beschäftigte am Arbeitsort im Zweckverbandsgebiet nach Wirtschaftssektoren

Bei der Betrachtung der Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren werden strukturelle Unterschiede zwischen den Städten und Landkreisen deutlich. Generell hat die Land- und Forstwirtschaft in den Städten kaum wirtschaftliche Bedeutung, während die Landkreise und insbesondere der Landkreis Ammerland einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Beschäftigten in diesem Sektor aufweisen. Dagegen ist der Anteil der Beschäftigten im

Produzierenden Gewerbe in fast allen Landkreisen insgesamt geringfügig höher als in den Städten. Besonders im Landkreis Wesermarsch ist dieser Sektor mit einem Anteil von 46 Prozent der Beschäftigten sogar von herausragender Bedeutung. Der Anteil der Beschäftigten in Handel, Gastgewerbe und Verkehr ist hier mit 20 Prozent im Vergleich zu den anderen Gebietskörperschaften auffällig niedrig.

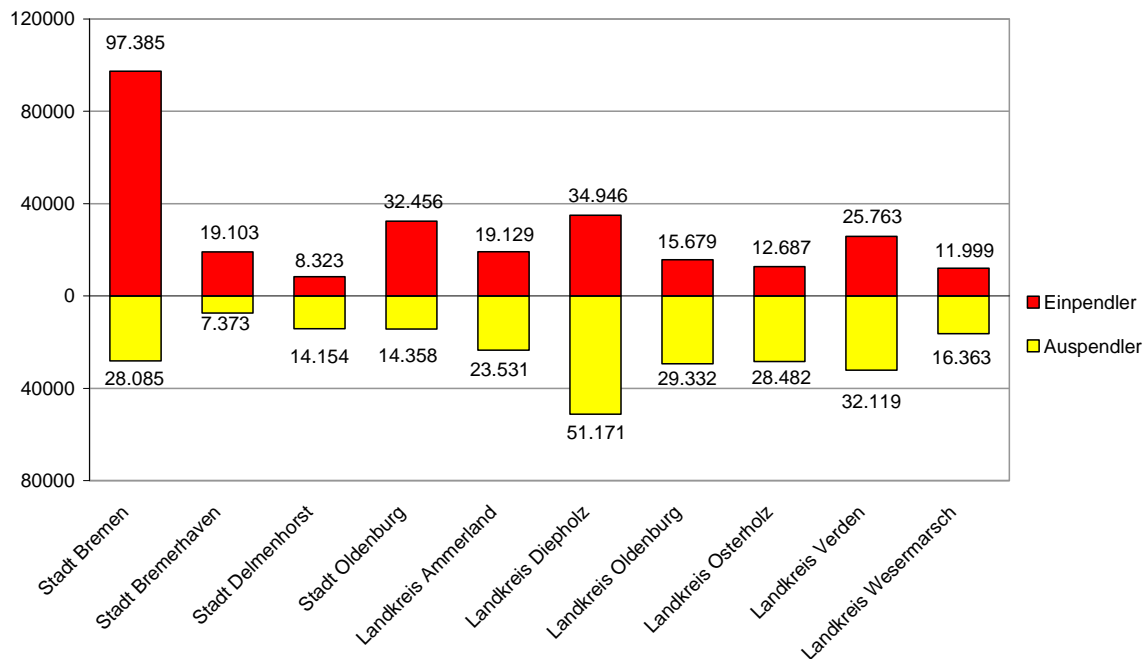
In den kreisfreien Städten ist fast die Hälfte aller Beschäftigten im Dienstleistungssektor tätig, während dieser Sektor in den Landkreisen nur etwa ein Drittel der Beschäftigten ausmacht. Ausnahmen mit einem besonders hohen Dienstleistungsanteil sind im Verbandsgebiet die Stadt Oldenburg mit 58 Prozent und der Landkreis Osterholz mit 43 Prozent.

Betrachtet man zusammenfassend die Gesamtentwicklung der Verbandsmitglieder, so ist eine Abschwächung des Bevölkerungswachstums in den Landkreisen zu beobachten. Dennoch verblieben die Zuwächse der Landkreise über den uneinheitlichen Wachstumsraten der Städte. Im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung waren die kreisfreien Städte und Landkreise, mit wenigen Ausnahmen, gleichermaßen von Arbeitsplatzrückgängen betroffen. Trotz der ungefähr gleich großen Anteile der Städte und Landkreise an den Gesamteinwohnern des Zweckverbandsgebiets, stellen die kreisfreien Städte mit etwa zwei Dritteln der Arbeitsplätze weiterhin die wirtschaftlichen Zentren des Zweckverbandsgebiets dar.

Diese ungleiche Verteilung zwischen Wohn- und Arbeitsorten erzeugt Verkehrsströme, die im Folgenden anhand der Pendlerbeziehungen näher beschrieben werden.

## A 2.3 Pendlerverflechtung

Die Darstellung der Pendlerbeziehungen zwischen den einzelnen Verbandsmitgliedern basiert auf den Angaben der statistischen Landesämter Bremen und Niedersachsen sowie der Bundesagentur für Arbeit über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Als Pendler sind hier sozialversicherungspflichtig Beschäftigte definiert, deren Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte regelmäßig mindestens eine Gemeindegrenze überschreitet.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand: 30.06.2005

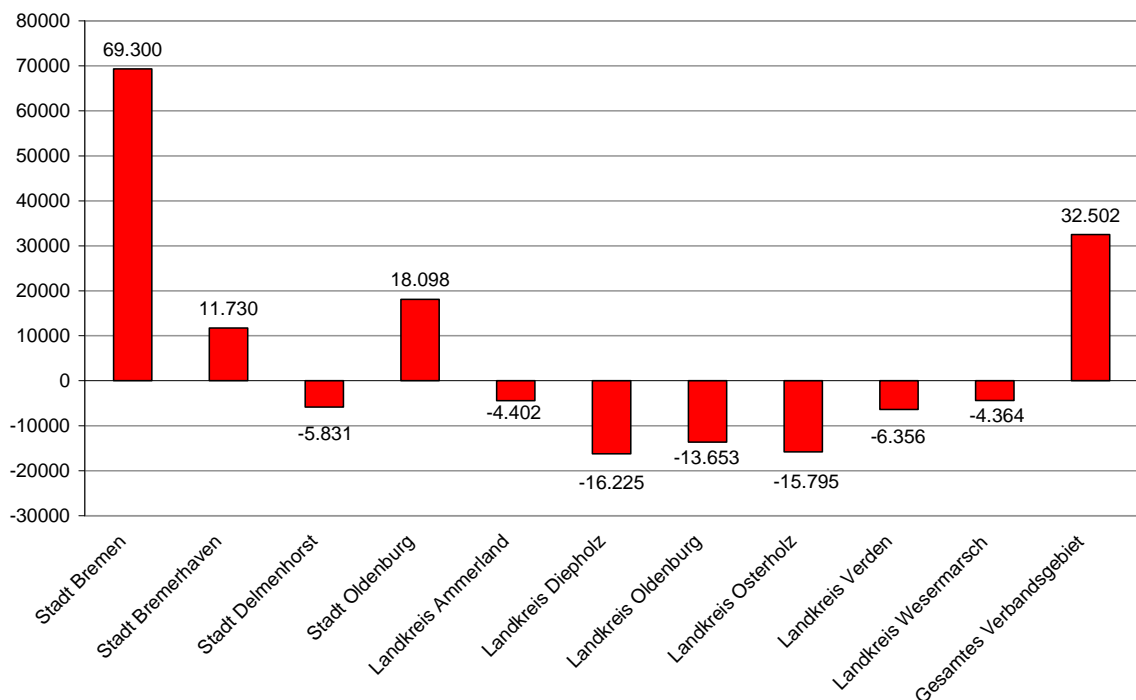
Abbildung A-7: Ein- und Auspendler der ZVBN-Verbandsmitglieder

Die im Kapitel A 2.2.2 beschriebene hohe Arbeitsplatzzentralität der beiden Oberzentren Bremen und Oldenburg wird sowohl durch ihre positiven Pendlersalden als auch durch die Gesamtanzahl ihrer Einpendler deutlich. Allein aus den direkt angrenzenden Landkreisen Diepholz, Osterholz, Verden und Wesermarsch pendeln in die Stadt Bremen rund 53.000 Personen ein. Allerdings sind diese Pendlerverflechtungen nicht gänzlich einseitig, wie die Gesamtzahl von rund 12.000 Bremer Auspendlern in die vier genannten Landkreise zeigt. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Pendlerverflechtungen der Stadt Oldenburg mit ihren drei umliegenden Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Wesermarsch. Auch hier beträgt die Gesamtanzahl der Einpendler in die Stadt Oldenburg rund 19.400 Einpendler, während 6.200 Beschäftigte aus der Stadt Oldenburg in die drei anliegenden Landkreise auspendeln. Trotz der starken Arbeitsplatzverluste in den letzten Jahren weist die Stadt Bremerhaven durch die hohe Anzahl von rund 19.000 Einpendlern immer noch einen positiven Pendlersaldo auf. Als einzige kreisfreie Stadt im Verbandgebiet besitzt die Stadt Delmenhorst einen negativen Pendlersaldo. Zwischen den vier kreis-

freien Städten im Verbandsgebiet pendeln regelmäßig insgesamt rund 17.600 Beschäftigte.

Demgegenüber ist das Pendleraufkommen zwischen den einzelnen Landkreisen des Verbandsgebiets mit insgesamt rund 12.000 Beschäftigten geringer als zwischen den kreisfreien Städten, allerdings besteht mit rund 53.700 Beschäftigten ein nicht geringer Teil des Pendleraufkommens im Verbandsgebiet aus Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb der einzelnen Landkreise (vergleiche Karte A-3). Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Landkreis Diepholz, dessen Gesamtanzahl an Beschäftigten, die innerhalb des Landkreises pendeln, mit rund 18.700 Beschäftigten die Anzahl der Auspendler aus dem Landkreis in die Stadt Bremen (rund 18.500 Auspendler) übersteigt (vergleiche Karte A-3). Wie die Abbildung A-8 zeigt, verfügen alle sechs Landkreise im Verbandsgebiet dennoch über einen negativen Pendlersaldo.

Für das gesamte Verbandsgebiet ergibt sich aufgrund der großen Anzahl an Einpendlern von außerhalb des Verbandsgebiets ein positiver Pendlersaldo von rund 32.500 Personen.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Landesamt Bremen, Stand: 30.06.2005

Abbildung A-8: Pendlersalden der ZVBN-Verbandsmitglieder



### **A 3 Schienenpersonennahverkehr**

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet - gemeinsam mit den der Bedienungsebene 1 zugeordneten Linien im straßengebundenen ÖPNV - das Rückgrat des ÖPNV-Systems im Zweckverbandsgebiet (vergleiche Kapitel C 3.1.1). Er hat die Aufgabe, Orte höherer Zentralität (Oberzentren, Mittelzentren) untereinander sowie diese mit den am SPNV liegenden Grundzentren zu verbinden. Mit Ausnahme von Sulingen (Landkreis Diepholz) und Westerstede (Landkreis Ammerland) liegen die Mittelzentren im Verbandsgebiet unmittelbar an den vorhandenen SPNV-Strecken.

Darüber hinaus übernimmt der SPNV im Stadtgebiet von Bremen entlang der von Nordwest nach Südost führenden Siedlungsachse innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsaufgaben.

Auf den SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet werden verschiedene Produkte eingesetzt. Dabei wird zwischen schnellen Angeboten (zum Beispiel RegionalExpress, Metronom), welche Verbindungsfunktionen zwischen Orten höherer Zentralität erfüllen, und langsamen Angeboten (zum Beispiel Regionalbahn), die auch Erschließungsfunktionen übernehmen, differenziert (vergleiche Kapitel C 3.1.4).

### A 3.1 SPNV-Haltestellen

Im Zweckverbandsgebiet liegen auf den zehn SPNV-Strecken insgesamt 70 SPNV-Haltestellen, die sich wie folgt auf die kreisfreien Städte und Landkreise verteilen:

Gebietskörperschaften		Anzahl SPNV-Haltestellen
Kreisfreie Städte	Bremen	20 <sup>6</sup>
	Bremerhaven	3
	Delmenhorst	2
	Oldenburg	1
Landkreise	Landkreis Ammerland	4
	Landkreis Diepholz	10
	Landkreis Oldenburg	12
	Landkreis Osterholz	4
	Landkreis Verden	8
	Landkreis Wesermarsch	6
<b>Gesamt</b>		<b>70</b>

Quelle: VBN Regio-Fahrplanbuch 2007

Tabelle A-5: SPNV-Haltestellen im Zweckverbandsgebiet

Darüber hinaus gibt es weitere 10 SPNV-Haltestellen, die nicht im Zweckverbandsgebiet, aber im Verbundraum liegen (assoziierte Gemeinden der Nachbarlandkreise):

- Landkreis Cuxhaven: sieben Haltestellen
- Landkreis Nienburg: eine Haltestelle
- Landkreis Rotenburg: zwei Haltestellen.

Einen Überblick über alle 80 SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet geben die Karte A-4 und die Anlage A-6 (vergleiche Karte A-4 und Anlage A-6).

Das Land Niedersachsen verfolgt das Konzept, zunächst vorrangig auf den elektrifizierten Hauptstrecken das Bahnsteigniveau auf 76 cm anzuheben sowie auf den dieselbetriebenen Streckenabschnitten (SPNV-Linien R6 und R9) die Bahnsteige auf 55 cm zu erhöhen. Es wird zudem angestrebt, Bahnsteige über Rampen und Aufzüge mobilitätseingeschränkten Personen zugänglich zu machen.

Im Land Bremen werden die Bahnsteige nach und nach auf eine einheitliche Höhe von 76 cm ausgebaut. Außerdem werden sie über Rampen oder Aufzüge für mobilitätseingeschränkte und behinderte Personen zugänglich gemacht.

<sup>6</sup> Mit einbezogen wurden bereits die sieben SPNV-Haltestellen auf der Strecke der Farge-Vegesacker-Eisenbahn, der Vorlaufbetrieb soll zum Fahrplanwechsel 2007/2008 beginnen.



Eine Übersicht über die Bahnsteighöhen sowie die Barrierefreiheit der Bahnsteigzugänge der SPNV-Haltestellen im Zweckverbandsgebiet liefern die Karten A-5 und A-6 (vergleiche Karten A-5 und A-6).

Die Hauptbahnhöfe Bremen und Oldenburg haben mit jeweils bis zu 50.000 Ein-/Aussteigern die meisten Bahnhofsnutzer pro Tag im Verbandsgebiet. Der Bahnhof Delmenhorst wird von bis zu 10.000 Ein-/Aussteigern pro Tag genutzt. Die vier SPNV-Haltestellen Bremerhaven Hbf, Bremen-Burg, Bremen-Vegesack und Verden werden von bis zu 5.000 Ein-/Aussteigern täglich genutzt. 13 SPNV-Haltestellen im Verbandsgebiet verfügen über durchschnittlich bis zu 2.500 Bahnhofsnutzer pro Tag.

In der als Anlage beigefügten Karte (vergleiche Karte A-7) sind die SPNV-Haltestellen im Verbandsgebiet nach der Anzahl ihrer Bahnhofsnutzer kategorisiert dargestellt.

### A 3.2 Fahrzeuge

Auf den SPNV-Strecken im Zweckverbandsgebiet werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Fahrzeuge eingesetzt:

Liniennummer	Linienverlauf	Produkt/EVU <sup>7</sup>	Fahrzeuge
R1	Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden [- Hannover]	RE/RB	Doppelstockwagenzüge mit Elektrolokomotive
	Bremen Hbf. - Achim - Langwedel [- Soltau - Uelzen]	RB	Dieseltriebfahrzeuge vom Typ VT 614/624
R2	Bremen - Osterholz-Scharmbeck - Bremerhaven	RE	Doppelstockwagenzüge mit Elektrolokomotive
	Bremen - Osterholz-Scharmbeck - Bremerhaven	RB	Modernisierte Nahverkehrswagen mit Elektrolokomotive
	Bremerhaven [- Cuxhaven]	RB Nordseebahn	Dieseltriebfahrzeuge vom Typ "LINT 41"
R3	Bremen [- Rotenburg - Hamburg]	RE Metronom	Doppelstockwagenzüge mit Elektrolokomotive
	Bremen - Ottersberg [- Rotenburg]	RB	Modernisierte Nahverkehrswagen Elektrolokomotive
R4	[Rotenburg -] Verden - Dörverden [- Minden]	RB	Mo - Fr: Dieseltriebfahrzeuge vom Typ VT 614/624, Samstag und Sonntag: Elektrolokomotive mit Doppelstockwagen oder Modernisierte Nahverkehrswagen
R5	Bremen - Twistringen - Diepholz - Lemförde [- Osnabrück]	RE	Doppelstockwagenzüge mit Elektrolokomotive

<sup>7</sup> Eisenbahnverkehrsunternehmen.

	Bremen - Twistringen	RB	Modernisierte Nahverkehrswagen mit Elektrolokomotive
R6	[Osnabrück -] Wildeshausen - Delmenhorst - Bremen	RB Nordwestbahn	Dieseltriebfahrzeuge vom Typ LINT 41
R7	Bremen - Delmenhorst - Oldenburg - Augustfehn [Leer]	RE	Doppelstockwagenzüge mit Elektrolokomotive
	Bremen - Delmenhorst - Oldenburg	RB	Modernisierte Nahverkehrswagen mit Elektrolokomotive
R8	Bremen - Delmenhorst - Hude - Nordenham	RE	Elektrotriebwagen ET 425
R9	[Osnabrück -] Oldenburg - Rastede [- Wilhelmshaven]	RB Nordwestbahn	Dieseltriebfahrzeuge vom Typ LINT 41
R10	Bremerhaven [- Frelsdorf - Bremervörde - Hamburg]	RB EVB	Dieseltriebwagen vom Typ VT 628/VS 928 und LINT 41

[ ] Städte/Gemeinden liegen außerhalb des Zweckverbandsgebietes

Quelle: ZVBN-Erhebung 2007

Tabelle A-6: Eingesetzte SPNV-Fahrzeuge im Verbandsgebiet

### A 3.3 Räumliches und zeitliches SPNV-Verkehrsangebot

#### A 3.3.1 Räumliches SPNV-Verkehrsangebot

Das Schienenstreckennetz im Zweckverbandsgebiet umfasst die folgenden zehn SPNV-Linien und Kursbuchstrecken:

Linien-nummer	Kursbuchstrecke	Linienverlauf
R1	126 380 116	Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. Bremen Hbf. - Achim - Verden [- Eystруп - Hannover] Bremen Hbf. - Achim - Langwedel [- Soltau - Uelzen]
R2	125	Bremen - Osterholz-Scharmbeck - Bremerhaven [- Cuxhaven]
R3	120	Bremen - Ottersberg [- Rotenburg - Hamburg]
R4	124	[Rotenburg -] Verden - Dörverden [- Minden]
R5	385	Bremen - Twistringen - Diepholz - Lemförde [- Osnabrück]
R6	394	[Osnabrück -] Wildeshausen - Delmenhorst - Bremen
R7	390	Bremen - Delmenhorst - Oldenburg - Augustfehn [- Leer - Norddeich]
R8	391	Bremen - Delmenhorst - Hude - Nordenham
R9	392	[Osnabrück -] Ahlhorn - Oldenburg - Rastede [- Wilhelmshaven]
R10	122	Bremerhaven [- Frelsdorf - Bremervörde - Hamburg]

[ ] Städte/Gemeinden liegen außerhalb des Zweckverbandsgebietes

Quelle: VBN Regio-Fahrplan 2007

Tabelle A-7: Schienenstreckennetz und Kursbuchstrecken im Zweckverbandsgebiet (vergleiche Karte A-4)

### A 3.3.2 Zeitliches SPNV-Verkehrsangebot

Die folgende Tabelle enthält einen Überblick über das zeitliche Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet:

Linien-nummer	Linienverlauf	Zeitliches Angebot
R1	Bremen - Bremen-Vegesack Bremen - Verden Bremen - Dörverden [- Hannover]	30-Minuten-Takt (RB) 60-Minuten-Takt (RB) 60-Minuten-Takt (RE)
R2	Bremen - Bremerhaven-Lehe Bremen - Bremerhaven-Lehe	60-Minuten-Takt (RB) 60-120-Minuten-Takt (RE)
R3	Bremen - Ottersberg [- Rotenburg]	60-Minuten-Takt (RB) 60-Minuten-Takt (ME)
R4	[Rotenburg -] Verden -- Dörverden [- Minden]	120-Minuten-Takt (RB)
R5	Bremen - Twistringen Bremen - Diepholz - Lemförde [- Osnabrück]	60-Minuten-Takt (RB) 60-Minuten-Takt (RE)
R6	[Osnabrück -] Wildeshausen - Delmenhorst - Bremen	60-Minuten-Takt (NWB)
R7	Bremen - Delmenhorst - Oldenburg Bremen - Oldenburg Oldenburg - Augustfehn [- Leer]	60-Minuten-Takt (RB) 120-Minuten-Takt (RE) 60-120-Minuten-Takt (RE) <sup>8</sup>
R8	Bremen - Delmenhorst - Hude - Nordenham	60-Minuten-Takt (RE)
R9	[Osnabrück -] Ahlhorn - Oldenburg - Rastede [- Wilhelmshaven]	60-Minuten-Takt (NWB)
R10	Bremerhaven [- Frelsdorf - Hamburg]	60-Minuten-Takt (RB) 120-Minuten-Takt am Wochenende

[ ] Städte/Gemeinden liegen außerhalb des Zweckverbandsgebietes

Quelle: VBN Regio-Fahrplan 2007

Tabelle A-8: Zeitliches Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet

R1: Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden [- Hannover]: Auf der SPNV-Linie R1 verkehrt der RegionalExpress von Bremen Hbf. über Verden nach Hannover im Stundentakt. Auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden verkehrt zusätzlich um eine halbe Stunde versetzt eine Regionalbahn im Stundentakt. Dieses Angebot wird durch zusätzliche Fahrten zu den Hauptlastzeiten morgens und abends verstärkt. Diese Verdichtung in den Hauptlastzeiten wird durch die Verlängerung der auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. im Stundentakt betriebenen Regionalbahn erreicht. Dadurch besteht auf der Relation Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. ein halbstündlicher Verkehr.

<sup>8</sup> Wenn der RE im Zweistundentakt verkehrt, wird das Angebot von einem IC ergänzt, dessen Taktlage im Minutenbereich differiert. Der IC ist ein Produkt des Fernverkehrs und kann von VBN-Zeitkarteninhaber mit Aufpreis benutzt werden.

R2: Bremen Hbf. - Osterholz-Scharmbeck - Ritterhude - Hambergen - Bremerhaven [- Cuxhaven]: Das tägliche Grundangebot dieser Linie besteht montags bis sonntags aus einem Stundentakt. Zusätzlich verkehren zeitlich versetzt RE-Züge. Die RE-Züge fahren montags bis freitags morgens und nachmittags im Stundentakt, in den übrigen Tageszeiten und am Wochenende wird ein Zweistundentakt angeboten. In der Sommersaison verkehren am Wochenende zudem zwei durchgehende Zugpaare von Bremen über Bremerhaven nach [Cuxhaven].

R3: Bremen Hbf. [- Rotenburg - Hamburg]: Auf der SPNV-Linie R3 verkehrt montags bis sonntags der Metronom im Stundentakt. Zeitlich versetzt verkehrt auf dem Abschnitt Bremen [- Rotenburg] die Regionalbahn montags bis freitags im Stundentakt mit Verstärkern morgens und nachmittags, an Wochenenden im reinen Stundentakt.

R4: [Rotenburg -] Verden - Dörverden [- Minden]: Das zeitliche Verkehrsangebot auf dieser SPNV-Linie besteht montags bis sonntags aus einem Zweistundentakt.

R5: Bremen - Twistringen - Diepholz [- Osnabrück]: Der RegionalExpress verkehrt auf dieser Strecke im Stundentakt mit jeweils einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen. Am Wochenende besteht am Nachmittag ebenfalls ein Stundentakt. Daneben verkehrt auf dem Abschnitt Bremen - Twistringen eine Regionalbahn. In der Regel verkehren diese Züge auch am Wochenende bis zum späten Abend im Stundentakt. Von Bremen nach Twistringen beginnt der reine Stundentakt jedoch erst gegen 10:30 Uhr.

R6: Bremen - Wildeshausen [- Osnabrück]: Die SPNV-Linie R6 verkehrt montags bis samstags im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen wird vormittags ein Zweistundentakt und nachmittags ein Stundentakt angeboten.

R7: Bremen - Delmenhorst - Hude - Oldenburg [- Leer]: Auf der SPNV-Linie R7 verkehrt ein RegionalExpress im Zweistundentakt, der durch einen InterCity, der ebenfalls im Zweistundentakt verkehrt, ergänzt wird. Auf dem Abschnitt wird zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen außerdem noch eine Regionalbahn im Stundentakt angeboten. Zusätzlich verkehren einzelne Fahrten von [Wilhelmshaven] über Oldenburg nach Bremen (siehe R9). Samstags und an Sonn- und Feiertagen verkehrt der RegionalExpress im Zweistundentakt, die Regionalbahn im Stundentakt.

R8: Bremen - Delmenhorst - Hude - Nordenham: Die SPNV-Linie R8 verkehrt montags bis samstags im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen wird ein Zweistundentakt angeboten

R9: [Osnabrück -] Ahlhorn - Oldenburg - Rastede [- Wilhelmshaven]: Die SPNV-Linie R9 verkehrt montags bis sonntags im Stundentakt, montags bis freitags werden auf dem Streckenabschnitt Oldenburg - Ahlhorn [- Osnabrück] morgens und mittags Verstärkerzüge eingesetzt. Zusätzlich werden zwei Fahrtenpaare auf der Relation [Wilhelmshaven -] Oldenburg - Bremen angeboten.

R10: Bremerhaven [- Frelsdorf - Bremervörde - Hamburg]: Das zeitliche Verkehrsangebot auf der SPNV-Linie R10 besteht montags bis freitags aus einem Stundentakt. Samstags und an Sonn- und Feiertagen wird auf dieser Linie ein Zweistundentakt angeboten.

Eine genaue Übersicht über das SPNV-Verkehrsangebot im Zweckverbandsgebiet ist in der Anlage A-14 (vergleiche Anlage A-14) enthalten.

### **A 3.4 Bewertung des Schienenpersonennahverkehrs**

#### **A 3.4.1 SPNV-Fahrzeuge**

Eine gute bis sehr gute Fahrzeugqualität ist überall dort gegeben, wo moderne Doppelstockwagen und moderne Triebwagen zum Einsatz kommen, die den Fahrgästen einen zeitgemäßen Komfort im Fahrzeug, Mehrzweckräume und eine gute Fahrgastinformation bieten und durch entsprechende Einrichtungen auch den Rollstuhlfahrern den Zugang zu den Zügen ermöglichen bzw. erleichtern. Auf den SPNV-Linien im Verbandsgebiet verfügen alle eingesetzten RE-Züge, die RB-Züge auf der SPNV-Linie R2 zwischen Bremerhaven und Cuxhaven und der SPNV-Linie R8, sowie die Fahrzeuge der NordWestBahn auf den Linien R6 und R9, über einen guten Qualitätsstandard. Negativ zu beurteilen sind die eingesetzten RB-Züge älteren Typs auf den übrigen SPNV-Linien, da diese nicht über einen ausreichenden Qualitätsstandard verfügen. Mit der Einführung der Regio-S-Bahn 2010/2011 ist hier mit einer Verbesserung der Fahrzeugqualität zu rechnen (vergleiche Kapitel C 8.1).

#### **A 3.4.2 SPNV-Haltestellen**

Das Erscheinungsbild der SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet reicht von gut ausgebauten und umfassend modernisierten bis zu solchen mit vielfältigen Substanzmängeln und ungepflegtem äußeren Erscheinungsbild. Für den Fahrgast ergibt sich bei einer streckenbezogenen Betrachtung aufgrund des unterschiedlichen Unterhaltungs- und Pflegezustandes ein uneinheitliches Bild von ansprechend gestalteten und gepflegten bis hin zu verschmutzten Anlagen.

Als positiv wird angesehen, dass zum Teil für mobilitätseingeschränkte und behinderte Fahrgäste der Zugang zum SPNV verbessert wurde. Vor allem in den kreisfreien Städten sowie an einzelnen SPNV-Haltestellen im Zweckverbandsgebiet wurden bzw. werden die Bahnsteige erhöht und barrierefreie Bahnsteigzugänge gebaut. Beispiele hierfür sind die Bahnhöfe Achim und Verden sowie der Bahnhof Lesum.

Im Hinblick auf Bahnsteighöhen und Bahnsteigzugänge sind vor allem die SPNV-Haltestellen entlang der SPNV-Linien R2, R5 und R8 als negativ zu beurteilen, da hier entsprechende Anpassungsmaßnahmen noch nicht durchgeführt wurden (vergleiche Karten A-5 und A-6).

### A 3.4.3 SPNV-Verkehrsangebot

Das SPNV-Verkehrsangebot im Zweckverbandsgebiet wird auf Grundlage der zeitlichen Vorgaben für die Angebotsgestaltung (siehe Kapitel A 3) bei Verbindungen der zentralen Orte im Verbandsgebiet bewertet.

#### Verbindungen zwischen den Oberzentren

Die drei Oberzentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg im Verbandsgebiet sind durch das SPNV-Liniennetz miteinander verbunden, wobei jeweils zwischen Bremen und Bremerhaven bzw. Bremen und Oldenburg Direktverbindungen bestehen, zwischen Bremerhaven und Oldenburg muss hingegen in Bremen umgestiegen werden.

- Verbindung Bremen - Bremerhaven

Montags bis sonntags verkehren zwischen diesen beiden Oberzentren RB-Züge im Stundentakt. Zusätzlich verkehren zeitlich versetzt RE-Züge. Die RE-Züge fahren allerdings nur montags bis freitags morgens und nachmittags im Stundentakt, in den übrigen Tageszeiten und am Wochenende wird ein Zweistundentakt angeboten. Eine schnelle Verbindung der beiden Oberzentren untereinander mit einem durchgängigen Stundentakt ist hier nicht vorhanden.

- Verbindung Bremen - Oldenburg

Die Oberzentren Bremen und Oldenburg werden montags bis sonntags durch einen RegionalExpress miteinander verbunden, dessen Zweistundentakt durch IC-Züge<sup>9</sup> ergänzt wird. Zeitkarteninhaber können die IC-Züge nur mit Aufpreis nutzen, andere VBN-Tarife können hier nicht genutzt werden. Die Abfahrtszeiten der IC-Züge unterscheiden sich von den Taktzeiten der RE-Züge nur im Minutentakt. Zwar verkehrt montags bis sonntags auf dieser Relation auch eine Regionalbahn im Stundentakt, eine schnelle Verbindung durch RE-Züge mit einem durchgängigen Stundentakt ist zwischen diesen beiden Oberzentren jedoch nicht gegeben. Positiv hervorzuheben sind die einzelnen Fahrten von Bremen über Oldenburg nach [Wilhelmshaven].

- Verbindung Bremerhaven - Oldenburg

Zwischen diesen beiden Oberzentren besteht weder eine direkte SPNV-Verbindung noch eine Verknüpfung in Bremen Hbf. zwischen den auf den jeweiligen Linien verkehrenden RB- und RE-Zügen. Bei einer Umsteigezeit von 5 bis zu 30 Minuten in Bremen und einem Gesamtzeitaufwand von einer Stunde und 29 Minuten bis zu einer Stunde und 45 Minuten ist die Nutzung des SPNV in dieser Relation wenig attraktiv. Auf der Relation Bremerhaven - Oldenburg ist die Schnellbuslinie 440 „WeserSprinter“ trotz des Umstiegs auf die Fähre Bremerhaven - Blexen mit ihrem vertakteten Angebot eine Alternative zum SPNV (vergleiche Kapitel A 14.2).

Des Weiteren bestehen folgende direkte SPNV-Verbindungen zwischen den drei Oberzentren im Verbandsgebiet und den benachbarten Oberzentren außerhalb des Verbandsgebiets (Hamburg, Hannover, Osnabrück und Wilhelmshaven).

---

<sup>9</sup> Die IC-Züge verkehren im Fernverkehr.

Bremen [- Hamburg]: Zwischen den beiden Oberzentren verkehrt montags bis sonntags der Metronom (R3) im Stundentakt.

Bremen [- Hannover]: Die Verbindung zwischen diesen beiden Oberzentren wird durch einen RegionalExpress (R1) hergestellt. Dieser verkehrt montags bis sonntags im Stundentakt.

Bremen [Osnabrück]: Diese Oberzentren werden durch einen RegionalExpress (R5) miteinander verbunden. Ergänzend verkehrt zwischen diesen Oberzentren die Nordwest-Bahn (R6). Die beiden Linien fahren montags bis sonntags jeweils im Stundentakt.

Bremerhaven [- Hamburg]: Die Verbindung der beiden Oberzentren wird durch eine Regionalbahn hergestellt. Montags bis freitags verkehrt diese im Stundentakt, allerdings mit Taktlücken. Am Wochenende wird ein Zweistundentakt angeboten.

Oldenburg [- Osnabrück]: bzw. [- Wilhelmshaven]: Die drei Oberzentren werden durch eine Regionalbahn (R9) montags bis sonntags im Stundentakt miteinander verbunden. Auf der Relation Oldenburg [- Wilhelmshaven] verkehren zudem einzelne Züge (siehe R9) in Richtung Bremen.

### **Verbindungen zwischen Oberzentren und Mittelzentren**

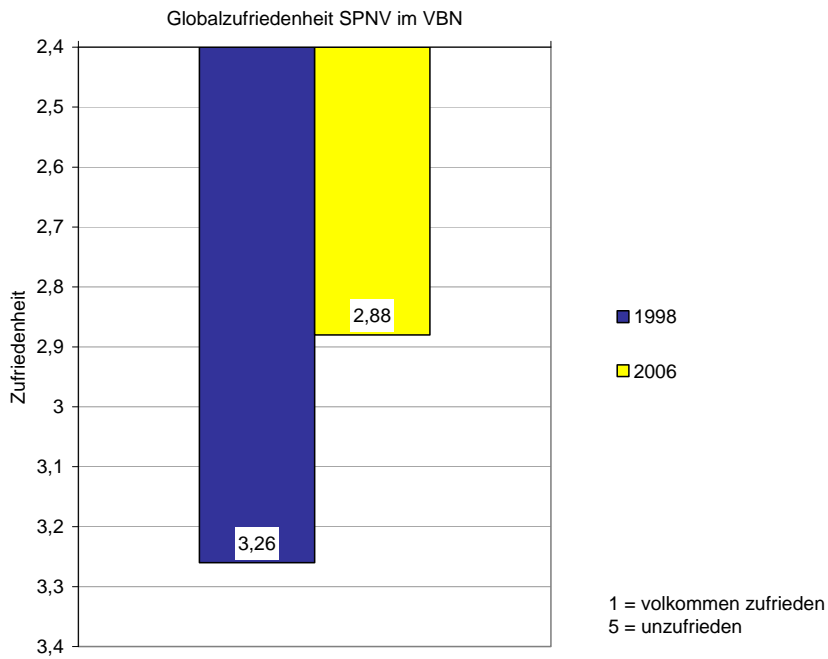
Die an den SPNV-Linien gelegenen Mittelzentren im Verbandsgebiet werden, bis auf vier Ausnahmen, alle montags bis sonntags im Stundentakt an die drei Oberzentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg angebunden. Teilweise wird das zeitliche Angebot der RB-Züge durch RE-Züge noch ergänzt, sodass in diesen Fällen ein sehr gutes SPNV-Angebot vorliegt. Die Verbindung zwischen Bremen Hbf. und Bremen-Vegesack wird im 30-Minuten-Takt bedient, da diese zugleich S-Bahn-Funktion erfüllt.

Das Mittelzentrum Bad Zwischenahn im Landkreis Ammerland an der SPNV-Linie R7 wird nicht durchgehend im Stundentakt an das Oberzentrum Oldenburg angebunden, da die Fahrplanlagen der RegionalExpress-Züge durch IC-Züge unterbrochen werden. Diese haben im Minutenbereich andere Zeitlagen, was die Verknüpfung mit den Buslinien erschwert. Außerdem ist der IC lediglich von Zeitkarteninhabern und dann mit Aufpreis nutzbar. Dies hat negative Auswirkungen auf die Akzeptanz des Angebotes.

Als nicht ausreichend zu bewerten ist der Zweistundentakt am Wochenende auf dem Abschnitt Hude - Brake - Nordenham auf der SPNV-Linie R8. Zudem entsprechen die Betriebsanfangs- und -endzeiten am Wochenende hier ebenfalls nicht den Anforderungen des differenzierten Liniennetzes. Gleiches gilt für die Taktlücken am Wochenende auf der SPNV-Linie R6 zwischen Wildeshausen und Bremen.

Eine Ausnahme in der ansonsten guten Anbindung der Mittelzentren bilden auch die Taktlücken an Wochenenden auf der SPNV-Linie R5 zwischen Bremen und der Stadt Diepholz. Ein durchgängiger Stundentakt ist auf diesem Linienabschnitt ebenfalls nicht gegeben.

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit dem Schienenpersonennahverkehr (Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot) ergibt sich für das Gebiet des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen das folgende Bild:



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-9: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Globalzufriedenheit Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen wurde 2006 deutlich besser bewertet als 1998.



#### **A 4 Hinweise zur verwendeten Datenbasis**

Die in den jeweiligen Kapiteln zum Verkehrsaufkommen dargestellten Grafiken basieren auf den Daten der VBN-Verkehrserhebung 2002/2003. In einem mehrfach geschichteten Stichprobenverfahren wurden dafür 593.000 Fahrgastinterviews geführt. Für die Darstellung im Nahverkehrsplan wurden diese Daten für die jeweilige Darstellung hochgerechnet.

Die in den jeweiligen Kapiteln zur Bewertung des Angebots dargestellten Abbildungen basieren auf den Daten für das VBN-Kundenbarometer 2006. Diese wurden zur Darstellung im Nahverkehrsplan nur grafisch aufbereitet. Für das VBN-Kundenbarometer wurden rund 2.300 Interviews mit VBN-Kunden geführt. Diese haben die jeweiligen Leistungsmerkmale mit Werten zwischen 1 (vollkommen zufrieden) und 5 (unzufrieden) bewertet.

Bei der Interpretation der Werte ist zu beachten, dass Abweichungen zwischen den Werten, die unter 0,05 liegen, statistisch nicht signifikant sind. In diesen Fällen wird im Text lediglich von tendenziellen Unterschieden gesprochen.



## A 5 Stadt Bremen

### A 5.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 5.1.1 Haltestellen

Die Stadt Bremen verfügt über 632 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 1.435 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept <sup>10</sup>	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
1.435	1.435	1.019	866	1.435	1.435
entspricht	100%	71%	60%	100%	100%

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Stand 2006

Tabelle A-9: Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremen

Die transparenten Unterstände in den Städten sind in der Regel durch die Werbevitriinen beleuchtet. Zusätzlich haben in Bremen ebenfalls alle ohne Werbevitrine ausgestatteten Fahrgastunterstände eine Beleuchtung. Alle transparenten Fahrgastunterstände sind mit einer Informationsvitrine ausgestattet, die einen Fahrplan, einen Liniennetzplan und eine Tarifinformation enthält. An Haltestellen ohne Fahrgastunterstand ist am Haltestellenmast ein Aushangfahrplan mit wichtigen Tarifinformationen angebracht.

Die Gestaltung der Haltestellen für die Nutzung auch durch mobilitätseingeschränkte und behinderte Personen stellt sich in der Stadt Bremen wie folgt dar: Straßenbahnhaltestellen werden aufgrund der technischen Gegebenheiten bei allen Neubaustrecken, bei Erneuerungsarbeiten und bei Straßenumgestaltungen mit einer Bordsteinhöhe von 10 cm gebaut. Die Bordsteinhöhe von Bushaltestellen ist für alle Haltestellentypen (Busbucht, Halten am Fahrbahnrand, Haltestellenkap) auf 15 cm festgelegt worden. Erhöhungen von Haltestellen erfolgen überwiegend im Rahmen von Straßenaus- und Straßenneubaumaßnahmen. Alle seit 1993 um- und neugebauten Straßenbahnhaltestellen sind mit einem Blindenleitstreifen sowie mit Aufmerksamkeitsfeldern ausgestattet. Die Bushaltestellen sind nicht mit einem Blindenleitstreifen ausgestattet.

In Verbindung mit einem Rechnergesteuerten Betriebsleitsystem sind nahezu alle Straßenbahnhaltestellen sowie die zentralen Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet.

<sup>10</sup> Die optische Darstellung der Schilder ist in den kreisfreien Städten abweichend vom Konzept.

### A 5.1.2 Fahrzeuge

	Anzahl der Fahrzeuge
<b>Straßenbahn</b>	
Niederflur-Gelenktriebwagen (GT8N-1)	20
Niederflur-Gelenktriebwagen (GT8N)	77
Hochflur-Triebwagen (GT4)	21
Hochflur-Beiwagen	21
<b>Bus</b>	
Niederflur-Standardlinienbus	72
Niederflur-Gelenklinienbus	149
<b>Gesamt Straßenbahn</b>	<b>118</b>
<b>Gesamt Bus</b>	<b>221</b>

Quelle BSAG, Stand 2007

Tabelle A-10: Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Bremen

Alle eingesetzten Fahrzeuge (Straßenbahnen und Stadtbusse) sind mit einer automatischen Haltestellenansage ausgestattet. Ergänzend haben die Niederflur-Straßenbahnen sowie die neu beschafften Niederflurbusse eine automatische Haltestelleninnenanzeige. Alle Niederflurfahrzeuge (Straßenbahnen und Stadtbusse) sind darüber hinaus mit einer Linienverlaufsanzeige (Perlschnur auf einem Rollband bzw. elektronischer Anzeige) ausgestattet. Im Straßenbahnbereich sind in Bremen neben den Niederflur-Gelenktriebwagen weiterhin noch 21 hochflurige Straßenbahnzüge (Wagenfußboden ca. 85 cm über Schienenoberkante) im Einsatz. Sie werden seit Oktober 2005 durch niederflurige Einrichtungs-Gelenktriebwagen GT8N1 sukzessive vollständig ersetzt (vergleiche Kapitel C 5.1.3.7).

Bei allen in Bremen eingesetzten Bussen kommt ein bedarfsgesteuertes Kneeling<sup>11</sup> zum Einsatz. Alle neu zu beschaffenden Bremer Niederflurbusse werden mit dem Bedarfs-Kneeling erworben. Eine weitere fahrzeuggebundene Einstiegshilfe ist der Lift an Tür 1 bei allen Niederflur-Straßenbahnen und Bussen.

Bezüglich der Klimatisierung in Straßenbahnen und Bussen ist festzustellen, dass in Bremen alle seit 2005 beschafften Straßenbahnen und alle seit 2007 beschafften Busse eine Klimatisierung für den Fahrzeugführerraum und den Fahrgastraum aufweisen.

### A 5.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Die Stadt Bremen verfügt über eine Vielzahl intermodaler Verknüpfungspunkte<sup>12</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. In der folgenden Tabelle sind daher nur die größten Standorte (über 100 Stellplätze) aufgeführt. Einen genauen Überblick über alle Standorte in der Stadt Bremen bietet die Anlage A-7 (vergleiche Anlage A-7).

<sup>11</sup> Als bedarfsgesteuertes Kneeling wird eine elektronisch gesteuerte Luftfederung bezeichnet, die das Fahrzeug bei Bedarf in Richtung Ein-/Ausstiegsseite neigt und somit das Ein- und Aussteigen erleichtert.

<sup>12</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bf. Burg	260	110
Bf. Hemelingen	-	111
Bf. Lesum	168	98
Bf. Mahndorf	-	210
Bf. Schönebeck	190	46
Bf. Vegesack	100	178
Borgfeld	180	156
Gröpelingen	-	124
Hauptbahnhof	-	2.200
Klagenfurter Straße	150	-
Norderländer Str./Grolland	234	28
Roland-Center	200	72
Sielhof	469	70
Use Akschen	170	-
Universität <sup>13</sup>	1.050	
Atlas Elektronik <sup>14</sup>	500	
Hansa Carré <sup>15</sup>	500	
Hemelinger Hafendamm <sup>15</sup>	4.000	
Überseestadt <sup>15</sup>	500	

Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: August 2007

Tabelle A-11: Größere Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Bremen

In Bremen sind an vielen Standorten, vor allem im Innenstadtbereich, Fahrradständer vorhanden, die auch für Bike-and-ride genutzt werden können. Etwa 65 Prozent aller Stellplätze werden in Verbindung mit der Straßenbahn angeboten. Am Bremer Hauptbahnhof bietet eine Fahrradstation darüber hinaus gegen Gebühr einen umfassenden Bewachungsschutz und weitere Serviceleistungen wie Fahrradverleih und Reparatur von Fahrrädern an (vergleiche Karte A-8).

Im Bremer Stadtgebiet werden zwei weitere Parkflächen zeitweise als Park-and-ride-Standorte ausgewiesen. Der Parkplatz Hemelinger Hafendamm mit rund 4.000 Stellplätzen wird hierbei für Stadionverkehre, die Parkfläche auf dem Universitätsgelände mit etwa 1.050 Stellplätzen bei Großveranstaltungen auf der Bürgerweide als Park-and-ride-Standort genutzt.

#### A 5.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

Das örtliche Verkehrsunternehmen Bremer Straßenbahn AG betreibt mit Kundencentern in den Stadtteilen Huchting, Sebaldsbrück, Gröpelingen, Blumenthal und Vegesack sowie

<sup>13</sup> Diese Park-and-ride-Plätze stehen nur zeitweise zur Verfügung, zum Beispiel zum Freimarkt.

<sup>14</sup> Stadionbezogene Park-and-ride-Plätze bei Großveranstaltungen.

den beiden zentralen Kundencentern Hauptbahnhof und Domsheide mehrere Informations- und Vorverkaufsstellen im Bremer Stadtgebiet. Hier sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich.

Darüber hinaus bieten weiterhin rund 180 private Vorverkaufsstellen VBN-Tickets und Informationen an. Bei den meisten dieser Vorverkaufsstellen wird mit Ausnahme von Gruppentickets das gesamte Ticketsortiment angeboten. Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

#### **A 5.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Das Straßenbahnnetz hat eine Streckenlänge von rund 70 km bzw. eine Linienlänge von rund 110 km und ist durchgängig doppelgleisig wie folgt ausgebaut:

- unabhängiger Bahnkörper (ca. 10,7 km = 15,4 %)
- besonderer Bahnkörper (ca. 35,6 km = 51,0 %)
- straßenbündiger Bahnkörper (ca. 15,4 km = 22,1 %)
- straßenbündiger Bahnkörper mit abmarkierter Gleiszone (ca. 7,1 km = 10,1 %)
- straßenbündiger Bahnkörper in Fußgängerzonen (1,0 km = 1,4 %).

Damit sind ca. 76 % der gesamten Streckenlänge der alleinigen Nutzung durch den straßengebundenen ÖPNV vorbehalten.

Die Stadtbuslinien befahren ein Liniennetz mit einer Länge von insgesamt rund 550 km überwiegend auf zwei- oder vierstreifigen Straßenquerschnitten. Die Stadtbuslinien werden (als absoluter Ausnahmefall) auf wenigen Streckenabschnitten durch Tempo-30-Zonen geführt. Auf besonders störanfälligen Streckenabschnitten ist bei paralleler Führung von Straßenbahnen und Stadtbussen die Mitbenutzung des besonderen Bahnkörpers oder des straßenbündigen Bahnkörpers mit abmarkierten Gleiszonen durch Stadtbusse zugelassen. Bei alleiniger Busführung sind Busfahrstreifen eingerichtet. Auf zwei Streckenabschnitten ist die Mitbenutzung des besonderen Straßenbahnkörpers bzw. der durch Markierung abgegrenzten Gleiszonen auch durch Regionalbusse zugelassen:

- Hermann-Böse-Straße (vom Stern bis Gustav-Deetjen-Tunnel; beide Richtungen)
- Langemarckstraße/Bgm.-Smidt-Straße (von Pappelstraße bis Breitenweg; beide Richtungen).

Um Stadt- und Regionalbussen das Ausfädeln aus einem Busfahrstreifen oder einen Spurwechsel zu erleichtern, sind an mehreren Knotenpunkten Busschleusen eingerichtet worden (zum Beispiel Am Stern). Dies ermöglicht eine Erhöhung der Pünktlichkeit und eine Beschleunigung des ÖPNV.

Zur Reduzierung der Verlustzeiten an signalisierten Knotenpunkten sind von den insgesamt 536 Lichtsignalanlagen (inklusive Fußgänger-Lichtsignalanlagen) im Stadtgebiet Bremen etwa die Hälfte (263 Lichtsignalanlagen) für eine ÖPNV-Beeinflussung ausgerüs-

tet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Lichtsignalanlagen für das ÖPNV-Streckennetz relevant sind. Im Straßenbahnnetz sind alle erforderlichen 157 Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussungseinrichtungen ausgestattet. Im Stadtverkehr und im ein- und ausbrechenden Regionalbusverkehr sind alle Fahrzeuge mit entsprechenden Einrichtungen zur Ansteuerung der Lichtsignalanlagen ausgestattet.

In Bremen wird die verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen im Rahmen des Programms „Qualitätssicherung der Verkehrssignalsteuerungstechnik im ÖPNV-Bereich“ weiter optimiert. Dies ermöglicht weitere Fahrtzeitverkürzungen im ÖPNV bei gleichzeitigen Verbesserungen in der Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Es gibt aber auch weiterhin Lichtsignalanlagen, an denen der ÖPNV zum Teil nennenswerte Verlustzeiten hinnehmen muss, weil die Eingriffsmöglichkeiten des ÖPNV stark eingeschränkt werden.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich von Linienwegen konnte nach Untersuchung jedes Einzelfalles in den meisten Fällen mit geringer Beeinträchtigung des Betriebsablaufs umgesetzt werden (zum Beispiel in der Neustadt, Pappelstraße, Buslinien 26/27). Bei der Führung der Stadtbuslinien durch Tempo-30-Zonen wird aus Sicht des Unternehmens die Vorfahrtregelung (rechts vor links) als nachteilig betrachtet. Aus diesem Grund wird in der Stadtgemeinde Bremen die Führung von ÖPNV Linien durch Tempo-30-Zonen im Grundsatz nicht praktiziert (vergleiche Kapitel C 3.1.2).

## **A 5.2 Übersicht Verkehrsangebot**

### **A 5.2.1 SPNV**

Die Stadt Bremen wird durch die SPNV-Linien R1, R2, R3, R5, R6, R7 und R8 an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angeschlossen (vergleiche Kapitel A 3 und Karte A-4).

R1: Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden [- Hannover]: Auf der SPNV-Linie R1 verkehrt der RegionalExpress von Bremen Hbf. über Verden nach Hannover im Stundentakt. Auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden verkehrt zusätzlich um eine halbe Stunde versetzt eine Regionalbahn im Stundentakt. Dieses Angebot wird durch zusätzliche Fahrten zu den Hauptlastzeiten morgens und abends verstärkt. Diese Verdichtung in den Hauptlastzeiten wird durch die Verlängerung der auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. im Stundentakt betriebenen Regionalbahn erreicht. Dadurch besteht auf der Relation Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. ein halbstündlicher Verkehr.

R2: Bremen Hbf. - Ritterhude - Osterholz-Scharmbeck - Hambergen - Bremerhaven [- Cuxhaven]: Das tägliche Grundangebot dieser Linie besteht montags bis sonntags aus einem Stundentakt. Zusätzlich verkehren zeitlich versetzt RegionalExpress-Züge. Diese Züge fahren montags bis sonntags morgens und nachmittags im Stundentakt, in den übrigen Tageszeiten wird ein Zweistundentakt angeboten.

R3: Bremen Hbf. [- Rotenburg - Hamburg]: Das zeitliche Grundangebot auf dieser SPNV-Linie besteht montags bis sonntags aus einem Stundentakt des „Metronoms“. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Bremen und Rotenburg verkehrt zusätzlich eine Regionalbahn im Stundentakt, der morgens und nachmittags verdichtet wird.

R5: Bremen - Twistringen - Diepholz [- Osnabrück]: Der RegionalExpress verkehrt auf dieser Strecke im Stundentakt mit jeweils einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen. Am Wochenende besteht bis auf wenige Ausnahmen am Nachmittag ebenfalls ein Stundentakt. Zwischen Twistringen und Bremen verkehrt zusätzlich eine Regionalbahn. In der Regel verkehren diese Züge auch am Wochenende bis zum späten Abend im Stundentakt. In der Fahrtrichtung von Bremen nach Twistringen beginnt der reine Stundentakt erst gegen 10:30 Uhr.

R6: Bremen - Delmenhorst - Wildeshausen [- Osnabrück]: Die SPNV-Linie R6 verkehrt montags bis samstags im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen wird ein Zweistundentakt angeboten.

R7: Bremen - Delmenhorst - Hude - Oldenburg [- Leer]: Auf der SPNV-Linie R7 verkehrt ein RegionalExpress im Zweistundentakt<sup>15</sup>. Zwischen Bremen und Oldenburg wird das Angebot durch eine im Stundentakt verkehrende Regionalbahn ergänzt.

R8: Bremen - Delmenhorst - Hude - Brake - Nordenham: Die SPNV-Linie R8 verkehrt montags bis samstags im Stundentakt mit einer Taktlücke gegen 11:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen wird ein Zweistundentakt angeboten.

### **A 5.2.2 Regionalbusverkehr**

Das Regionalbusnetz verbindet das Oberzentrum Bremen in Ergänzung zum SPNV und den über das Stadtgebiet hinaus verlängerten Stadtbuslinien (zum Beispiel Linie 30, 55, 74, 677) mit den Grund- und Mittelzentren in der Region. Im Stadtgebiet verlaufen Regionalbuslinien streckenweise (zum Beispiel in der Neustadt) parallel zu den Stadtbuslinien und bedienen ausgewählte Haltestellen. Insgesamt übernehmen 15 Regionalbuslinien zum Teil auch innerstädtische Verkehrsaufgaben (vergleiche Karte A-10).

---

<sup>15</sup> Der Stundentakt wird in Richtung Oldenburg alle zwei Stunden und in Richtung Bremen alle vier Stunden von einem InterCity übernommen.



Im Einzelnen handelt es sich um folgende Regionalbuslinien:

<b>Liniennummer:</b>	<b>Linienverlauf:</b>
101	Bassum - Brinkum - Bremen Hbf.
102	Syke - Brinkum - Bremen Hbf.
120	Kirchweyhe - Leeste - Brinkum - Bremen Hbf.
121	Kirchweyhe - Dreye - Bremen Hbf.
150	[Hoya -] Bruchhausen-Vilsen - Syke - Bremen Hbf.
226	Wildeshausen - Harpstedt - Brinkum - Bremen
630	[Zeven -] Heeslingen - Tarmstedt - Bremen Hbf.
660	[Hagen -] Garlstedt - Bremen-Burg - Bremen-Burg
665 und 680	Hambergen - Bremen Hbf. und Hambergen-Vollersode - Bremen Hbf.
670	[Gnarrenburg -] Worpsswede - Lilienthal - Bremen Hbf.
677	[Uthlede (Hagen) -] Schwanewede - Bremen-Vegesack
730	Ottersberg - Oyten - Bremen Hbf.
740	Verden - Langwedel - Achim - Bremen Hbf.
750	Thedinghausen - Dreye - Bremen Hbf.

Quelle: VBN-Regiofahrplan 2007

Tabelle A-12: Regionalbuslinien in Bremen

Bis auf vier Linien (237, 238, 665 und 677) enden alle Regionalbuslinien am Hauptbahnhof Bremen und ermöglichen dort einen Übergang insbesondere zum Fernverkehr und SPNV. Diese vier Regionalbuslinien enden an den Verknüpfungspunkten Sebaldsbrück/Daimler, Bf. Bremen-Vegesack und Bf. Bremen-Burg im Bremer Stadtgebiet.

Die Regionalbuslinien verkehren überwiegend an allen Wochentagen. Die Fahrpläne der Stadt- und Regionalbuslinien sind jedoch in der Regel nicht aufeinander abgestimmt. Weitere Angaben zum zeitlichen Verkehrsangebot der Regionalbuslinien sind den Anlagen (vergleiche Anlagen A-8 bis A-13) zu entnehmen.

### A 5.2.3 Stadtverkehr (Stadtbus)

#### Räumliches Verkehrsangebot

Die Hauptlast der ÖPNV-Bedienung übernimmt ein weit verzweigtes Straßenbahn- und Busliniennetz, das aufgrund der geografischen Situation in die beiden Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord aufgeteilt ist (vergleiche Karte A-8).

Das Straßenbahnnetz besteht aus acht Durchmesserlinien<sup>16</sup>, die im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt der Siedlungsstruktur folgend in Nord-Süd-Richtung (5 Linien) und in Ost-West-Richtung (3 Linien) verkehren. Während der morgendlichen Berufsverkehrszeit werden zur Verstärkung zusätzlich drei Schnellstraßenbahnlinien auf den gleichen Linienwegen der Hauptlinie von den Endhaltestellen zur Innenstadt eingerichtet.

<sup>16</sup> Durchmesserlinien beginnen und enden außerhalb des Stadtzentrums und werden durch dieses hindurchgeführt.

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt durch 32 Stadtbuslinien (inklusive 2 Schnellbuslinien). In Bremen-Nord gibt es ein eigenständiges Busliniennetz, das mit 10 Buslinien (inklusive 2 Schnellbuslinien) schwerpunktmäßig auf das Mittelzentrum Vegesack mit Anschluss an den SPNV in Richtung Bremen-Stadt (SPNV-Linie R1) ausgerichtet ist. Durch die Anbindung an den Verknüpfungspunkt Gröpelingen ist der Anschluss an das stadtbremische Straßenbahnnetz hergestellt.

Die Buslinien lassen sich wie folgt den verschiedenen Linienformen zuordnen:

Linienformen	Linien in Bremen-Stadt	Linien in Bremen-Nord
Durchmesserlinie	24, 25, 26, 27	71, 74, 75
Halbmesserlinie	62, 64, 64S	70S, 74S, 76, 677
Zubringer-/Verteilerlinie	20, 30, 32, 33/34, 37, 38, 40, 41, 41S, 42, 51, 53, 55, 57, 58, 59 <sup>17</sup> , 61, 80, 81	73, 78, 79
Tangentiallinie	21, 22, 28, 29, 52	

Quelle: Fahrplan 2006/2007

Tabelle A-13: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen

Die Durchmesser- und Halbmesserlinien übernehmen gemeinsam mit den Straßenbahnlinien (auch Durchmesserlinien) die Haupteerschließung des Bedienungsgebietes Bremen-Stadt. Auf ihnen werden die starken Fahrgastströme zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt abgewickelt. Ergänzt werden sie durch Zubringer- und Verteilerlinien, die mit den vorgenannten Linien sowie mit dem SPNV an mehreren Umsteigepunkten verknüpft sind und weitere Stadtteile erschließen. Eine weitere Ergänzung erhält das Liniennetz durch zahlreiche Tangentiallinien, die Stadt- und Ortsteile miteinander verbinden ohne das Stadtzentrum zu berühren und zum Teil auch die Stadtteilerschließung übernehmen.

Weitgehend auf ähnlichen Linienwegen wie die zugehörigen Durchmesserlinien verkehren in Bremen drei Schnellbuslinien. Sie stellen Verbindungen zwischen den an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden (beispielsweise Schwanewede), den Stadtteilen entlang des Linienweges (beispielsweise Farge, Blumenthal) und der Innenstadt oder einem Verknüpfungspunkt mit dem SPNV (Bf. Vegesack) bzw. der Straßenbahn (Weserwehr) her. Diese Linien haben eine gegenüber der Hauptlinie teilweise geänderte Linienführung (zum Beispiel Linien 70S und 74S über die B 74 nach Vegesack) und bedienen unterwegs nicht alle Haltestellen.

Eine Übersicht der Straßenbahn- und Buslinien ist getrennt nach den beiden Bedienungsgebieten in der nachfolgenden Tabelle A-14 zusammengestellt.

Die Verknüpfungspunkte in Bremen-Stadt und Bremen-Nord sind im Kapitel A 5.3 näher beschrieben.

---

<sup>17</sup> Diese Linie entfällt zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

Linien- nummer	Linienverlauf
<b>Bedienungsgebiet Bremen-Stadt</b>	
Straßenbahnlinien	
1	Huchting - Grolland - Am Brill - Hbf. - Schwachhausen - Neue Vahr - Osterholz
1S	<b>Schnellstraßenbahn:</b> Osterholz - Hbf.
2	Gröpelingen - Walle - Am Brill - Domsheide - Steintor - Hulsberg - Hastedt - Se- baldsbrück
3	Gröpelingen - Handelshäfen - Am Brill - Domsheide - Steintor - Weserstadion - We- serwehr
3S	<b>Schnellstraßenbahn:</b> Gröpelingen - Am Brill - Domsheide - Schlüsselkorb - Hbf.
4	Arsten - Kattenturm - Huckelriede - Domsheide - Hbf. - Schwachhausen - Horn-Lehe - Borgfeld
4S	<b>Schnellstraßenbahn:</b> Borgfeld - Horn-Lehe - Schwachhausen - Hbf. - Domsheide - Huckelriede - Kattenturm - Arsten
5	Arsten - Kattenturm - Huckelriede - Domsheide - Hbf. - Schwachhausen - Horn
6	Flughafen - Neustadt - Domsheide - Hbf. - Am Stern - Riensberg - Universität
8	Huchting - Grolland - Neustadt - Domsheide - Hbf. - Am Stern - Kulenkampffallee
10	Gröpelingen - Walle - Hbf. - Steintor - Hulsberg - Hastedt - Sebaldsbrück
Stadtbuslinien	
20	Nedderland - Horn - Universität
21	Daimler - Sebaldsbrück - Vahr - Horn - Universität - Spittaler Straße - Fultonstraße
22	Kattenturm - Habenhausen - Kirchbachstraße - Universität - Spittaler Straße
24	Rablinghausen - Domsheide - Hbf. - Neue Vahr Nord
25	Weidedamm - Domsheide - Hbf. - Osterholz-Tenever - Weserpark - Nusshorn
26	Huckelriede - Am Brill - Hbf. - Findorff
27	Huckelriede - Am Brill - Hbf. - Findorff
28	Universität - Findorff - Walle - Hohweg
29	Kattenturm - Sebaldsbrück - Neue Vahr-Nord
30	Borgfeld - Falkenberg
32	Borgfeld - Upper Borg - Daniel-Jacobs-Allee - Borgfeld
33/34	Horn - Horn-Lehe - Oberneuland - Sebaldsbrück
37	Sebaldsbrück - Kuhkamp
38	Osterholz-Tenever - Weserpark - In den Ellern - Mahndorf - Arbergen - Sebaldsbrück
40/41	Weserwehr - Arbergen - Mahndorf - Weserpark - Tenever - Osterholz -Sebaldsbrück
41S	<b>Schnellbus:</b> Mahndorf - Arbergen - Weserwehr
42	Weserwehr - Bf. Sebaldsbrück - Hemelinger Häfen/Gewerbepark Hansalinie
51	Huckelriede - Habenhausen - Arsten - Kattenturm
52	Huchting - Flughafen - Kattenturm
53	Huckelriede - Kattenturm - Kattenesch - Brinkum-Nord
55	Huchting - Moordeich - Stuhr - Brinkum
57	Kirchhuchting - Sodenmatt - Mittelshuchting - Kirchhuchting
58	Kirchhuchting - Mittelshuchting - Sodenmatt - Kirchhuchting

Linien- nummer	Linienverlauf
59 <sup>18</sup>	Gelsenkirchener Straße - WAL-MART
61	Rablinghausen - Strom - Sandhausen
62	Hbf. - Am Brill - Neustädter Hafen - Hasenbüren
64	Hasenbüren - GVZ - Am Brill - Hbf.
64S	<b>Schnellbus:</b> Hbf. - GVZ - Hasenbüren
80	Gröpelingen - Oslebshausen - Industriedöfen/Riespot
81	Gröpelingen - Industriedöfen/Riespot
82	Mittelsbürener Landstraße - Bremer Industriepark
<b>Bedienungsgebiet Bremen-Nord</b>	
Stadtbuslinien	
70S	<b>Schnellbus:</b> Neuenkirchen - Blumenthal - Bf. Vegesack
71	Neuenkirchen - Bf. Blumenthal - Bf. Vegesack - Gröpelingen
73	Marßel - Burg - Oslebshausen - Gröpelingen
74	Marßel - Grohn - Vegesack - Blumenthal - Ostlandstr.
74S	<b>Schnellbus:</b> Bf. Vegesack - Blumenthal - Ostlandstr.
75	Ermlandstr. - Cranzer Str. - Bf. Blumenthal - Bf. Vegesack - Taunusstr. - Burg - Gröpelingen
76	Ermlandstr. - Cranzer Str. - Bf. Blumenthal - Bf. Vegesack
677	Uthlede/Kaserne Schwanewede - Bf. Aumund - Bf. Vegesack - Schönebeck
78	Bf. Vegesack - Hammersbeck - Bf. Vegesack
79	Bf. Vegesack - Hammersbeck - Bf. Vegesack

Quelle: Fahrplan 2006/2007

Tabelle A-14: Straßenbahn- und Buslinien in Bremen

### Zeitliches Verkehrsangebot

Der Betrieb für die Straßenbahn- und Buslinien in Bremen-Stadt beginnt gegen ca. 05:00 Uhr und endet gegen 23:30 Uhr werktäglich (bezogen auf die Innenstadt). Der Betrieb für die Buslinien in Bremen-Nord beginnt ca. 05:00 Uhr und endet um ca. 01:00 Uhr werktäglich (bezogen auf den Bf. Vegesack). Die Betriebszeit wird in die folgenden drei Zeitgruppen unterteilt<sup>19</sup>:

- Hauptverkehrszeit (HVZ; Tagesverkehr)
- Normalverkehrszeit (NVZ; Tagesverkehr)
- Schwachverkehrszeit (SVZ; Früh-/Spät- und Wochenendverkehr).

Im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt wechselt das Angebot mit Veränderungen zu Haltestellen, Linien, Liniennetz und Grundfahrplan (Jahresfahrplan) einmal im Jahr zum Haupt-

<sup>18</sup> Diese Linie entfällt zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

<sup>19</sup> Hauptverkehrszeit (HVZ): montags - freitags in den Zeitbereichen 06:30 - 08:30 Uhr und 15:00 (teilweise bereits ab 12:30 Uhr) - 18:30 Uhr, Normalverkehrszeit (NVZ): montags - freitags im Zeitbereich zwischen den Hauptverkehrszeiten sowie von 18:30 - 20:00 Uhr; sonabends von 09:00 - 18:00 Uhr, Schwachverkehrszeit (SVZ): montags - freitags vor der HVZ bis 06:30 Uhr und nach der NVZ ab 20:00 Uhr;; sonabends vor und nach der NVZ sowie sonntags und an Sonn- und Wochenfeiertagen gilt bis 10:00 Uhr eine von der übrigen SVZ abweichende Taktdichte.

wechseltermin im März/April (Beginn der Osterferien). Das Grundfahrplanangebot bleibt über das Jahr unverändert und wird lediglich durch den Fahrplan während der Sommerferien unterbrochen.

Alle über den Grundfahrplan hinaus während der Wintermonate zusätzlich angebotenen Fahrten werden in der Regel zum Nebenwechseltermin im Oktober (Freimarkt) umgesetzt; es handelt sich um Fahrten der Tagesart montags bis freitags während der Hauptverkehrszeiten sowie zu schülerbestimmten Verkehrszeiten.

Im Grundfahrplan gilt auf den Durchmesserlinien (Straßenbahn und Bus) in der HVZ und NVZ von Montag bis Samstag ein 10-Minuten-Takt (Straßenbahnlinien 4 und 6 in der HVZ: 5-Minuten-Takt - Buslinien 24, 25 und 26/27 in der HVZ: 7,5-Minuten-Takt).

In der SVZ morgens wird im 15-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt gefahren. In den Sommerferien verkehren die Straßenbahnen und Busse auf den Durchmesserlinien im 10-Minuten-Takt, die Anschlusslinien entsprechend im 10- bzw. 20-Minuten-Takt.

Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen gibt es ein reduziertes Angebot, zum Beispiel wird auf den Durchmesserlinien abhängig von der Tageszeit samstags im 10- bis 20-Minuten-Takt und sonntags im 20- bis 30-Minuten-Takt gefahren. Der Fahrplan bleibt samstags sowie sonn- und feiertags über das ganze Jahr gesehen unverändert (Jahresfahrplan).

Das Angebot auf den Halbmesserlinien ist entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe mit einem Fahrplantakt zwischen 15- bis 60-Minuten unterschiedlich gestaltet. Samstags sowie sonn- und feiertags erfolgt keine Verkehrsbedienung.

Zubringer- und Verteilerlinien verkehren in der Regel im gleichen oder in einem Vielfachen des Fahrplantaktes der Hauptlinien, mit denen sie verknüpft sind (zum Beispiel Linien 30, 33/34). Linien mit einem geringeren Fahrgastaufkommen fahren nur zu bestimmten Verkehrszeiten bzw. an bestimmten Tagen (zum Beispiel Linien 38 und 42).

Auf den Tangentiallinien wird an allen Betriebstagen ein 15- bis 40-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 29 und 52 wird die Bedienung samstags teilweise und sonn- und feiertags ganz eingestellt.

Die Schnellstraßenbahnlinien 1S, 3S und 4S sowie die Schnellbuslinien 41S und 64S ergänzen in der HVZ in Lastrichtung das Grundangebot auf den betreffenden Linien.

Der Fahrplan des Busliniennetzes in Bremen-Nord ist auf das Verkehrsangebot der SPNV-Linie R1 (Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden) ausgerichtet. Aufgrund dieser Bindung wechselt dieser nur einmal jährlich zum Zeitpunkt des VBN-Fahrplanwechseltermins. Die Linien verkehren in den Hauptverkehrszeiten abhängig vom Fahrgastaufkommen überwiegend in einem 10- bzw. 20-Minuten-Takt. Sonn- und feiertags wird der Betrieb auf der Linie 78 (wird von der Linie 79 übernommen) eingestellt.

Die Schnellbuslinien 70S und 74S verkehren als spezielles Angebot für Berufspendler morgens und nachmittags von/nach Bremen-Vegesack jeweils in Lastrichtung im 30-Minuten-Takt.

Das zeitliche Angebot der Nachtlinien (siehe folgendes Kapitel A 5.2.4) in Bremen ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nächte	Montag/Dienstag bis Donnerstag/Freitag	Freitag/Samstag	Samstag/Sonntag
Fahrten	00:00 Uhr 00:30 Uhr 04:30 Uhr	00:00 Uhr 00:30 Uhr stündlich bis 04:30 Uhr	00:00 Uhr 00:30 Uhr stündlich bis 06:30 Uhr

Tabelle A-15: Zeitliches Angebot der Nachtlinien in der Stadt Bremen

#### **A 5.2.4 Nachtverkehr**

Im Bremer Stadtgebiet verkehren täglich zehn Nachtlinien - drei Straßenbahnlinien, sechs Stadtbuslinien und ein Anruf-Linientaxi (vergleiche Karte A-9).

Darüber hinaus verkehren in Bremen am Wochenende als regionales Nachtverkehrsangebot sechs VBN-Nachtschwärmerlinien sowie eine Linie der NachtEule Oldenburg.

Das Nachtliniennetz in Bremen umfasst

- drei Straßenbahnlinien (Linien N1, N4, N10)
- sechs Nachtbuslinien (Linien N2, N3, N5, N6, N7, N9) und
- ein Anruf-Linientaxi (Linie N8 als Zubringer/Verteiler zur/von der Linie N7).

Sie übernehmen die Erschließung des Bremer Stadtgebietes sowie die Anbindung der an der nördlichen Stadtgrenze liegenden Gemeinde Schwanewede. Nachfolgend sind die Linien im Einzelnen aufgeführt:

Linien-nummer	Linienverlauf
Bedienungsgebiet Bremen-Stadt	
Nachtstraßenbahnlinien	
N1	Huchting - Grolland - Am Brill - Hbf. - Schwachhausen - Neue Vahr - Osterholz
N4	Arsten - Kattenturm - Huckelriede - Domsheide - Hbf. - Schwachhausen - Horn-Lehe - Borgfeld
N10	Gröpelingen - Walle - Hbf. - Steintor - Hastedt - Sebaldsbrück
Nachtbuslinien	
N2	Sebaldsbrück - Arbergen - Mahndorf - Weserpark (Nord) - Tenever
N3	Rablinghausen - Domsheide - Hbf. - Universität/NW1 - Horner Mühle - Oberneuland
N5	Domsheide - Hbf. - Neue Vahr - Tenever
N6	Kirchhuchting - Sodenmatt - Mittelshuchting - Kirchhuchting
Bedienungsgebiet Bremen-Nord	
N7	Neuenkirchen - Bf. Farge - Bf. Blumenthal - Bf. Vegesack - Marßeler Feld - Gröpelingen - Findorff - Hbf.
N8	Anruf-Linientaxi: Schwanewede - Bf. Blumenthal - (Anschlussfahrten zur Linie N7)

Quelle: Sommerfahrplan 2006 Bremen-Stadt, Fahrplan-Journal Bremen-Nord 2005/2006

Tabelle A-16: Nachtliniennetz (Straßenbahn und Stadtbus) in Bremen

Die Linien verkehren täglich in der Zeit zwischen 00:00 Uhr und 04:30 Uhr (sonntags bis 06:30 Uhr). In den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird ein durchgehender 60-Minuten-Takt angeboten. In den übrigen Nächten beginnen Fahrten jeweils um 00:00 Uhr, 00:30 Uhr und 04:30 Uhr (ab Hauptbahnhof).

Die Linie N8 (Anruf-Linientaxi) dient als Zubringer/Verteiler zur/von der Linie N7 und fährt nur auf telefonische Bestellung (30 Minuten Voranmeldung).

Zentraler Verknüpfungspunkt mit Rundumanschlüssen für alle Nachtlinien untereinander mit Ausnahme der Linien N2, N6 und N8 ist die Haltestelle Hauptbahnhof. Ferner werden Anschlüsse u. a. an den Haltestellen Roland-Center, Gröpelingen und Sebaldsbrück sichergestellt.

Sechs Nachtschwärmerlinien verbinden das Bremer Stadtgebiet mit einigen Gemeinden in den nördlich bzw. östlich gelegenen Landkreisen Cuxhaven, Osterholz, Rotenburg und Verden. In der Karte A-38 ist die Lage der Linien im Zweckverbandsgebiet dargestellt (vergleiche Karte A-38).

Diese regionalen Nachtbusangebote haben die Aufgabe

- für Umlandbewohner eine attraktive Verbindung zu den Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen im Bremer Stadtgebiet (zum Beispiel Theater, Kino, Musical, Gastronomie) zu schaffen
- für die Bremer Bevölkerung die Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte im Umland (zum Beispiel Music Hall in Wörpswede, Kulturzentrum Kleinbahnhof in Osterholz-Scharmbeck) zu verbessern

- für Jugendliche die Großraum-Diskotheken im Bremer Umland erreichbar zu machen (u. a. Capitol in Oyten, Pam-Pam in Hagen).

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Linien:

Linien-nummer	Linienverlauf
N23	Wildeshausen - Delmenhorst - Bremen Hbf.
N61	[Hagen.-] Schwanewede - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf.
N62	Osterholz-Scharmbeck - Ritterhude - Bremen Hbf.
N67	Worpswede - Lilienthal - Borgfeld
N70	Achim-Baden - Bremen Hbf.
N71	Ottersberg - Oyten - Bremen Hbf.

*Quelle: Sommerfahrplan 2006 Bremen-Stadt, Fahrplan-Journal Bremen-Nord 2005/2006, VBN-Regio Fahrplan 2007*

Tabelle A-17: Regionale Nachtlinien in Bremen und dem Bremer Umland

Die VBN-Nachtschwärmerlinien<sup>20</sup> verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Die Linien N67, N70 und N71 fahren auch in den Nächten von Freitag auf Samstag.

Der Fahrplan der Nachtschwärmerlinien ist so aufeinander abgestimmt, dass an festgelegten Verknüpfungspunkten zwischen den Nachtbuslinien sowie zwischen den Buslinien und dem SPNV (gilt nur bis zum Betriebsende) umgestiegen werden kann. Hierzu gehören u. a. die Haltestellen Bf. Osterholz-Scharmbeck, Bf. Bremen-Vegesack, Busbahnhof Oyten und Achim Markt.

#### A 5.2.5 Bedarfsorientierter Verkehr

In Bremen-Nord erfolgt die Flächenerschließung in den Stadtteilen Neu-Lesum und Schönebeck ganztägig durch ein „VBN-Plus“-Sammeltaxi. Die Nachtlinie N8 verkehrt zudem als Anruflinientaxi im Zubringerverkehr der Nachtlinie N7 (vergleiche Karte A-37).

### A 5.3 Verknüpfungen im ÖPNV

Bremen ist aufgrund der geografischen Lage in die beiden Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord aufgeteilt. Die zentralen Verknüpfungspunkte im Bedienungsgebiet Bremen Stadt sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Domsheide und Am Brill. Darüber hinaus gibt es noch weitere Haltestellen (zum Beispiel Gröpelingen, Sebaldsbrück, Roland-Center Huchting), an denen fahrplanmäßige Anschlüsse gewährleistet sind. Im Bedienungsgebiet Bremen Nord sind als zentrale Verknüpfungspunkte die Haltestellen Bf. Vegesack und Bf. Blumenthal zu nennen.

In der Regel sind die Fahrpläne zwischen den Linien des Stadtverkehrs, jedoch nicht mit denen des Regionalbusverkehrs und des SPNV abgestimmt.

<sup>20</sup> Weitere Informationen unter <http://www.vbn-nachtschwaermer.de/nachtschwaermer>.



Ausnahmen im stadtbremischen Liniennetz gibt es an folgenden Verknüpfungspunkten:

- Bf. Burg: zwischen den Stadtbuslinien 71, 73, 74, 75 und der Regionalbuslinie 665 sowie den SPNV-Linien R1 und R2
- Bf. Mahndorf: zwischen der Stadtbuslinie 38 und der SPNV-Linie R1 (RB), im Berufsverkehr in Lastrichtung
- Bf. Sebaldsbrück: zwischen den Stadtbuslinien 21 und 42 und der SPNV-Linie R1 (RB)
- Bf. Vegesack: zwischen allen Stadtbuslinien (einschl. der Linie 677) und der SPNV-Linie R1 (RB)
- Hauptbahnhof: zwischen der Stadtbuslinie 64 und der SPNV-Linie R1 (RB)
- Roland-Center: zwischen den Straßenbahnlinien 1 und 8 sowie den Stadtbuslinien 201 und 204 aus Delmenhorst.

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt für alle städtischen Nachtlinien (Straßenbahn und Bus) mit Ausnahme der Linien N2, N6 und N8. Hier sind die täglichen Abfahrten der städtischen Nachtlinien aufeinander abgestimmt sowie die Abfahrtszeiten der dort endenden VBN-Nachtschwärmerlinien in den Nächten von Samstag auf Sonntag (teilweise auch von Freitag auf Samstag) ab 23:30 Uhr auf die der städtischen Nachtlinien abgestimmt (Ausnahme: N61).

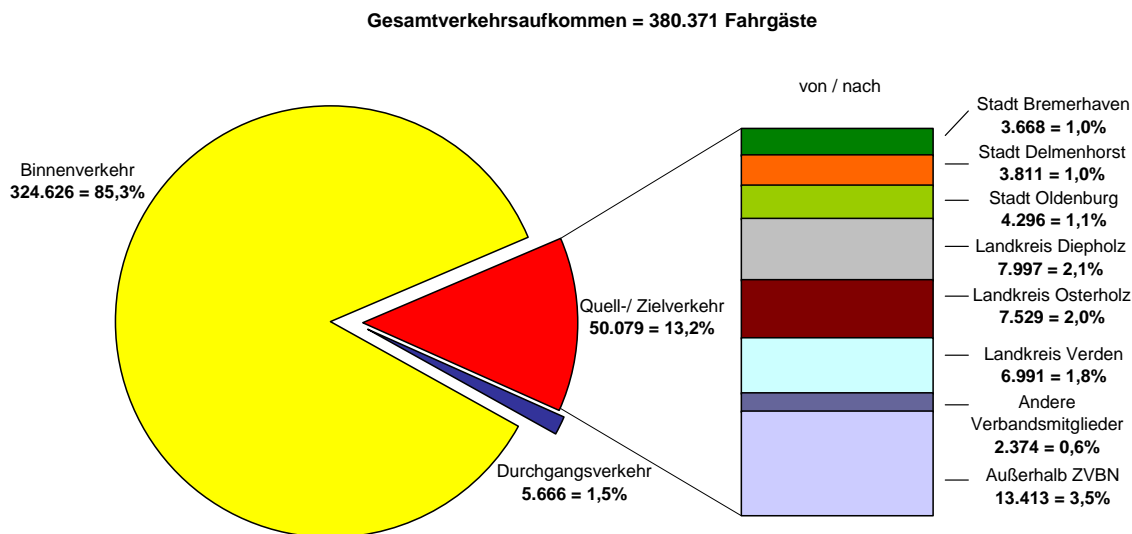
## **A 5.4 Übersicht Verkehrsaufkommen**

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Bremen dargestellt. Darin ist neben dem Stadtbusverkehr auch der Schienen- und Regionalbusverkehr der in der Stadt Bremen verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien in der Stadt Bremen an einem durchschnittlichen Werktag<sup>21</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

---

<sup>21</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

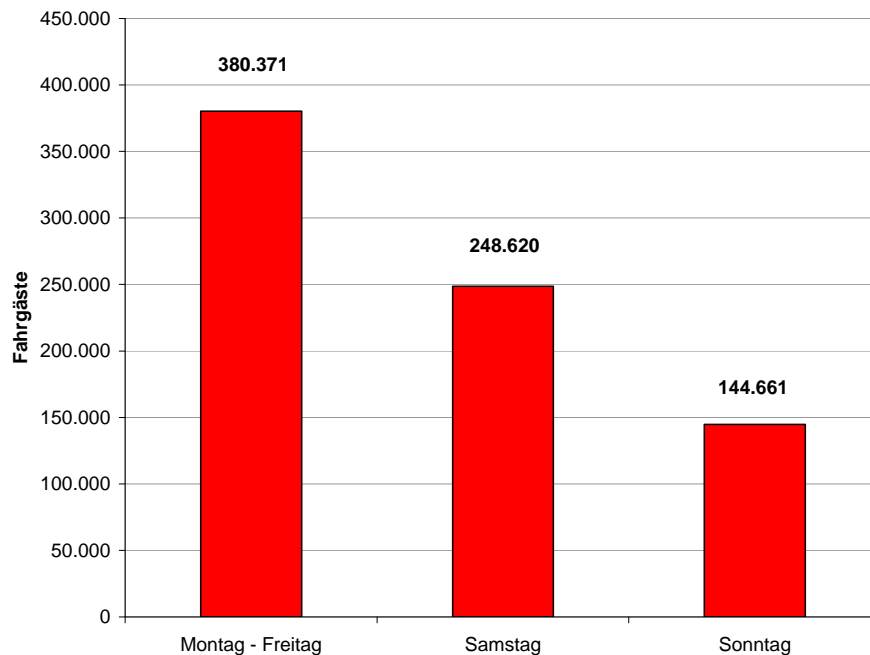


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-10: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen von über 380.000 Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag besteht zu etwa 85 Prozent aus Binnverkehr innerhalb der Stadt Bremen. Der Durchgangsverkehr wird vor allem auf den Bahnstrecken, in geringerem Umfang aber auch durch Umstieg zwischen den die Stadtgrenze überschreitenden Regionalbuslinien erzeugt. Täglich passieren über 5.600 Fahrgäste die Stadt Bremen als Durchgangsverkehr. Mit über 50.000 Fahrgästen täglich macht der Quell-/Zielverkehr etwa 13 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Bremen aus. Wichtige Verkehrsbeziehungen mit jeweils zwischen etwa 7.000 und 8.000 Fahrgästen bestehen mit den Landkreisen Diepholz, Osterholz und Verden. Zwischen Bremen und den Städten Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg nutzen täglich etwa jeweils 4.000 Fahrgäste den ÖPNV. Auch zu Gebietskörperschaften außerhalb des ZVBN-Gebietes bestehen mit über 13.000 Fahrgästen täglich starke Verkehrsströme.

Die Verteilung der Fahrgäste auf das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

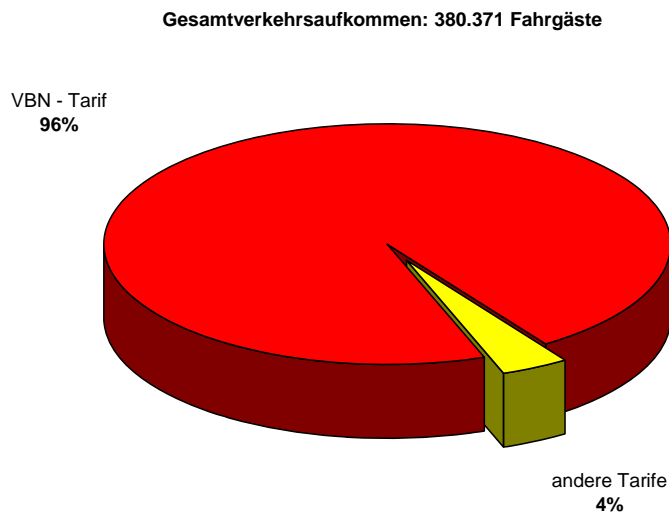


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-11: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremen nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV)

Von Montag bis Freitag wird das ÖPNV-Angebot in der Stadt Bremen durchschnittlich von über 380.000 Fahrgästen täglich genutzt. An Samstagen betragen die Fahrgastzahlen fast 249.00 Fahrgäste und an Sonntagen etwa 145.000 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden und ausbrechenden Linien oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bremen ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

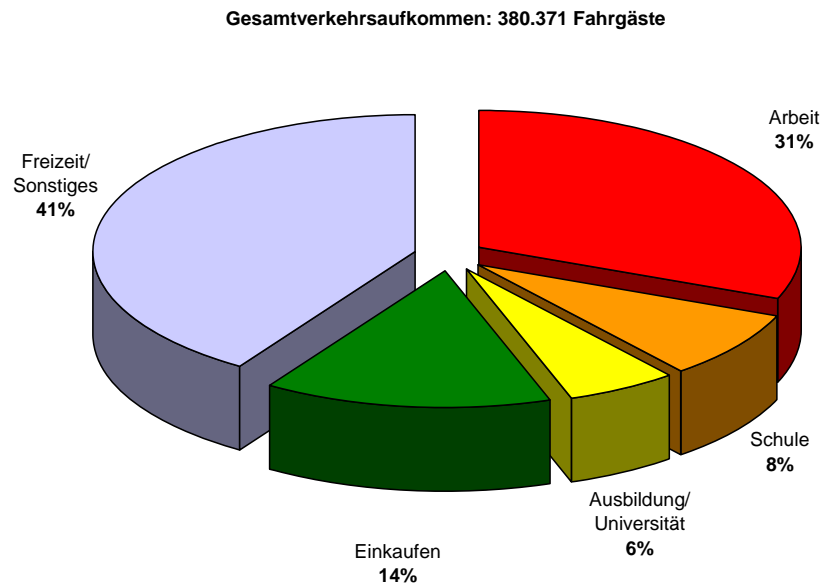


*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

Abbildung A-12: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Insgesamt werden 96 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bremen nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 4 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung. Der niedrige Anteil der anderen Tarife ist durch den geringen Anteil dieser Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen zu erklären.

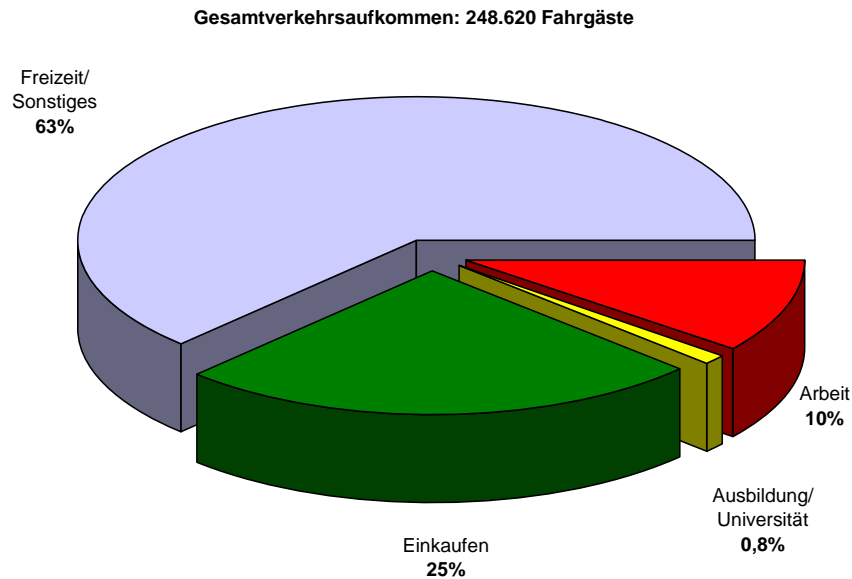
Die Fahrtzwecke aller 380.371 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-13: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

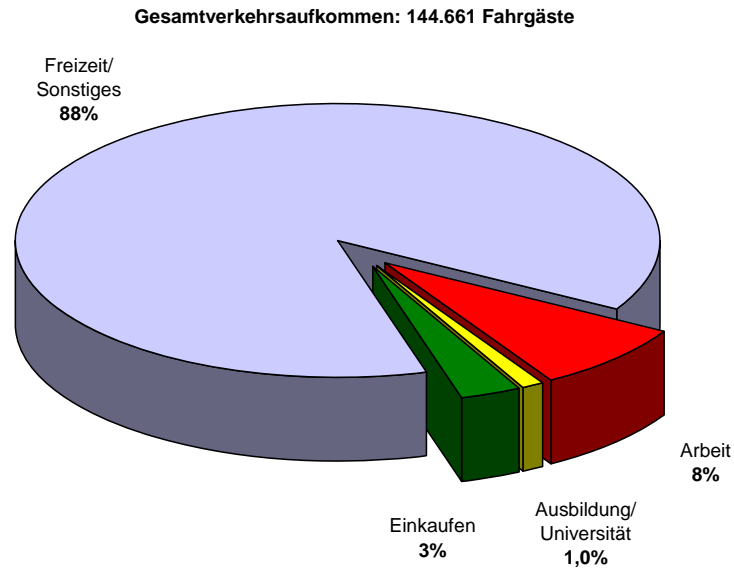
Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 41 Prozent für einen Werktag einen recht hohen Anteil auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit sind mit 31 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen vertreten. Demgegenüber steht mit 8 Prozent ein relativ geringer Anteil des Fahrtzwecks Schule. Etwa 14 Prozent der Fahrgäste nutzt die ÖPNV-Linien in der Stadt Bremen zum Einkaufen und 6 Prozent auf dem Weg zur Ausbildung/Universität.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-14: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag

An Samstagen nutzen etwa zwei Drittel der Fahrgäste den ÖPNV in der Stadt Bremen mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges. Auch der Einkaufsverkehr ist mit einem Anteil von 25 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen von etwa 249.000 Fahrgästen häufiger Fahrtzweck. Der Anteil der Berufspendler mit dem Fahrtzweck Arbeit beträgt samstags 10 Prozent.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-15: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag

An Sonntagen wird der ÖPNV mit einem Anteil von 88 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges genutzt. Der Anteil des Fahrtzwecks Arbeit am Gesamtverkehrsaufkommen von fast 145.000 Fahrgästen beträgt sonntags 8 Prozent.

Das Verkehrsaufkommen der Stadtbuslinien ist im folgenden Kapitel nach den Bedienungsgebieten Bremen, Stadt und Bremen-Nord getrennt dargestellt.

## A 5.5 Übersicht des Verkehrsaufkommens in Bremen-Stadt

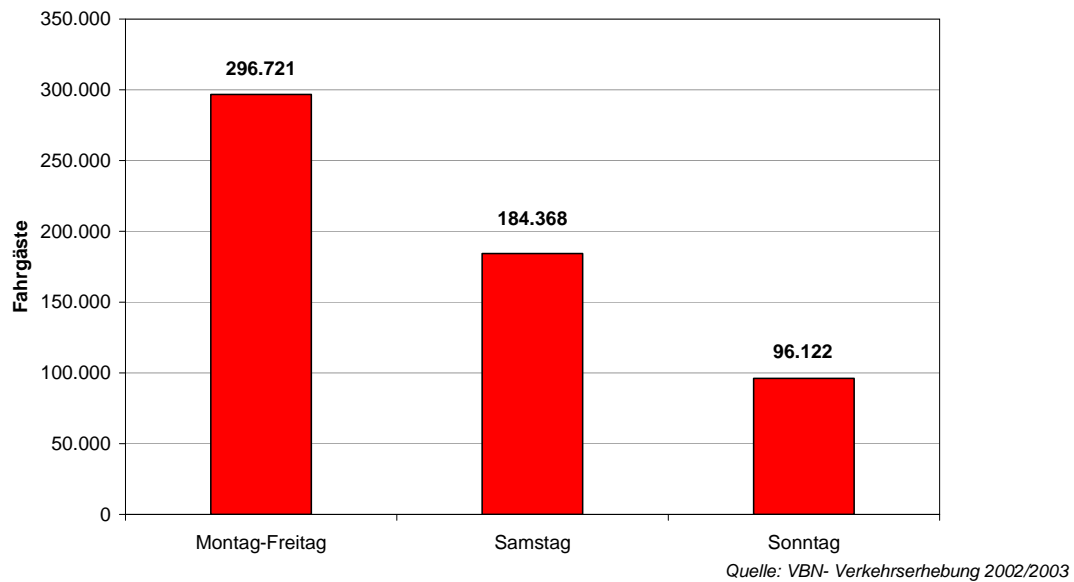
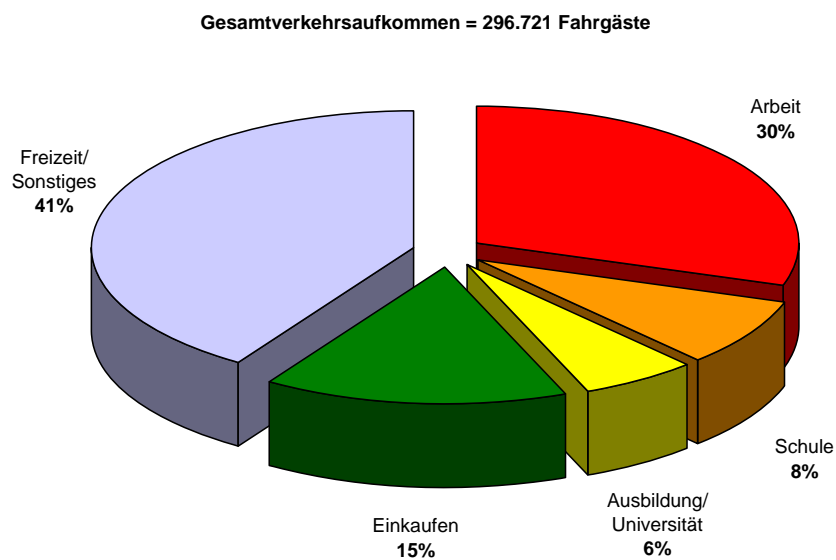


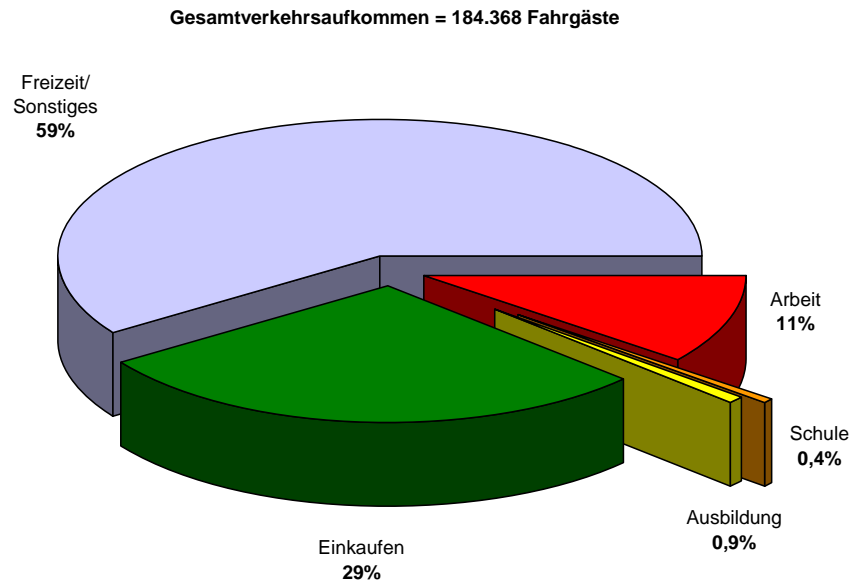
Abbildung A-16: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien) nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

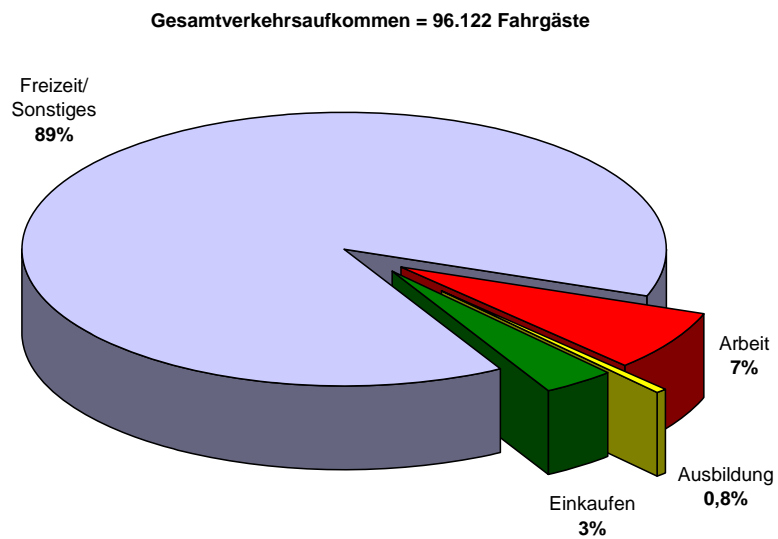
Abbildung A-17: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag





Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-18: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-19: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag

## A 5.6 Übersicht des Verkehrsaufkommens in Bremen-Nord

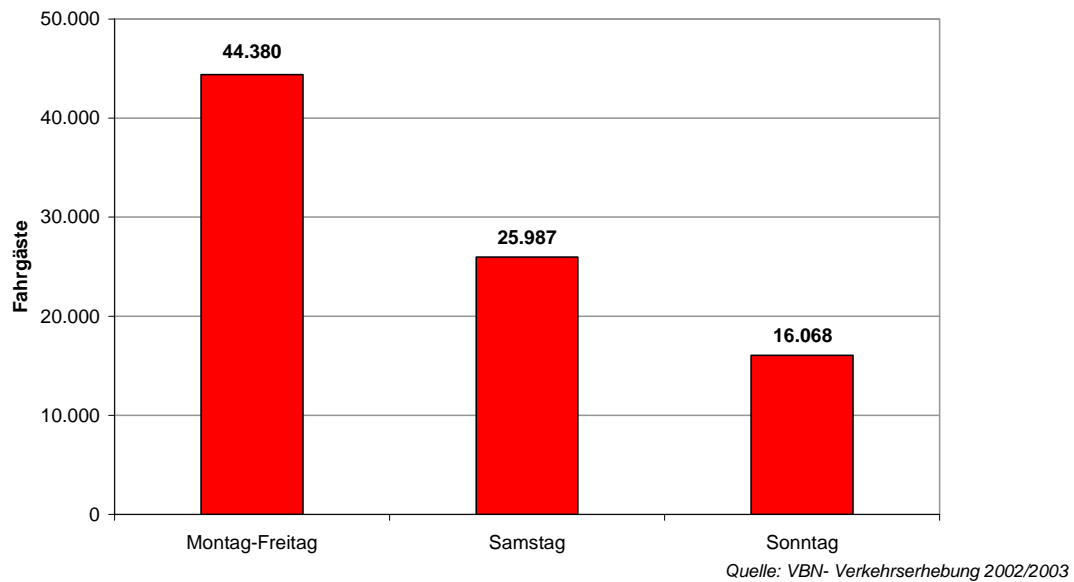
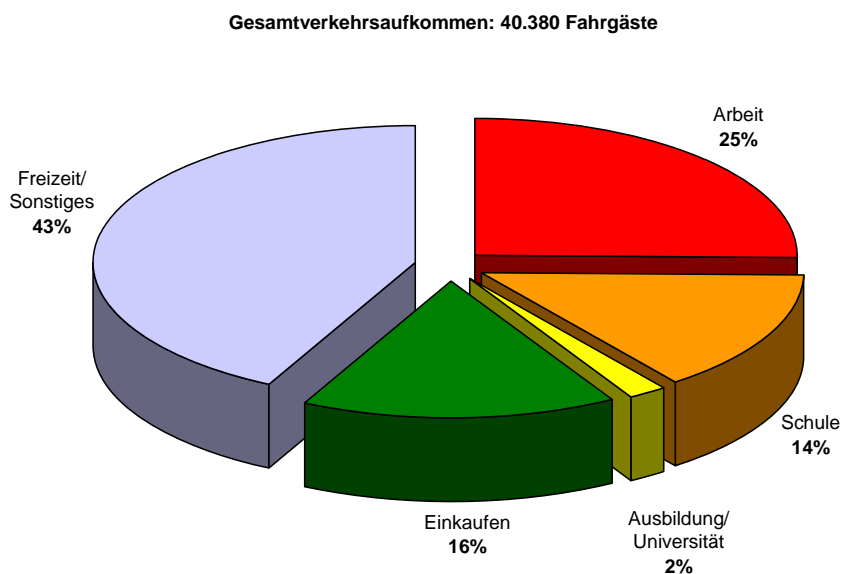
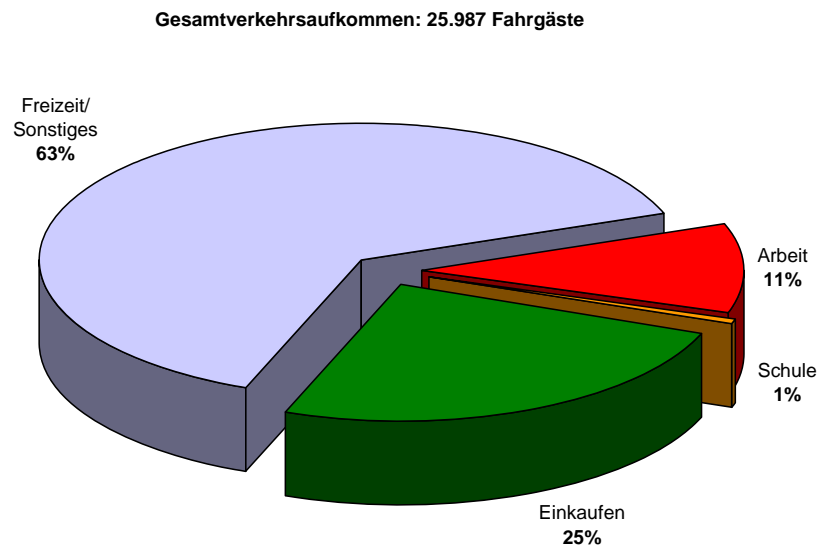


Abbildung A-20: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen



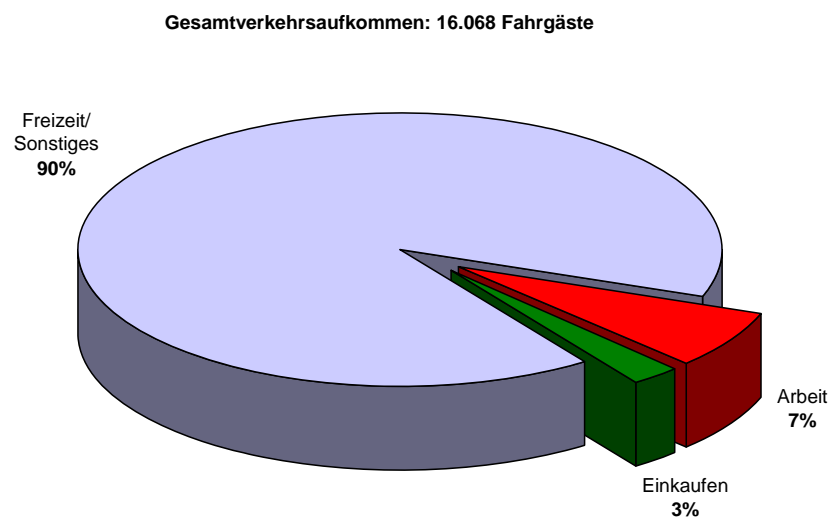
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-21: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-22: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-23: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag

## A 5.7 Bewertung

### A 5.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und der Stadt. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

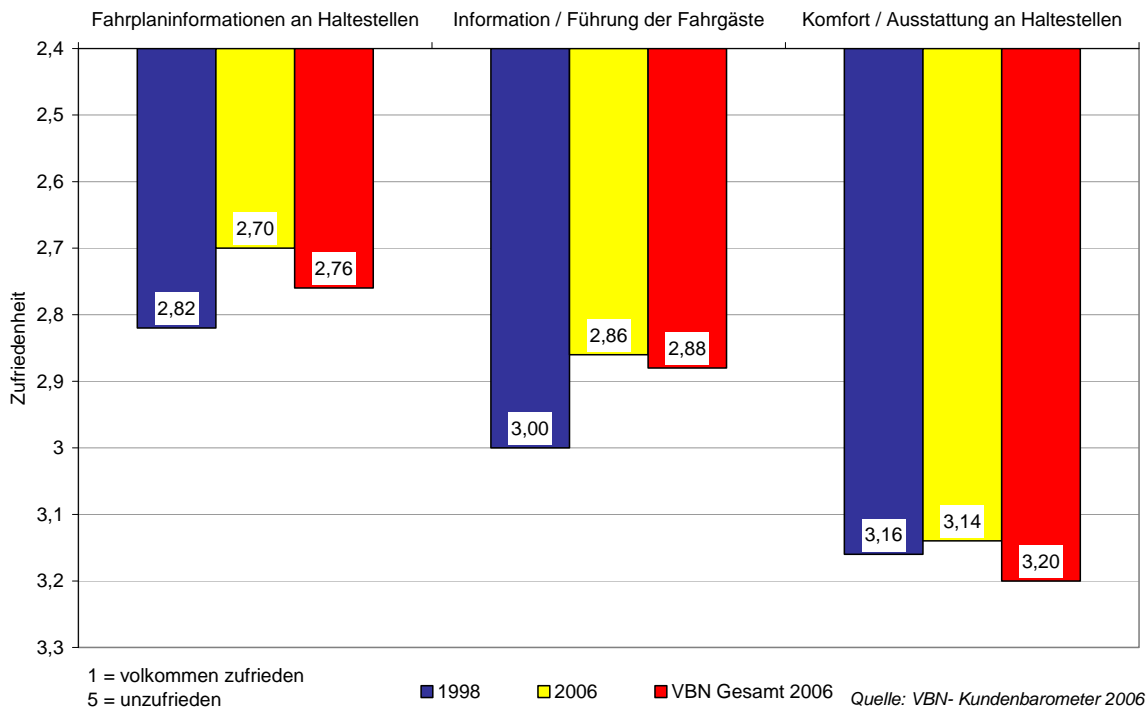


Abbildung A-24: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen und die Information/Führung der Fahrgäste an Haltestellen hat sich in der Stadt Bremen zwischen 1998 und 2006 verbessert und befindet sich leicht über dem VBN-Durchschnitt. Das Merkmal Komfort/Ausstattung der Haltestellen wurde im Vergleich zu 1998 tendenziell besser bewertet. Die Ausstattung der Haltestellen entspricht weitestgehend dem VBN-Haltestellenkonzept und kann bei den meisten Haltestellen als zufrieden stellend bezeichnet werden. Bezüglich der Gestaltung der Haltestellen ist positiv anzumerken, dass in Bremen die Straßenbahnhaltestellen - in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Fahrzeugausstattung - mit Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern ausgebaut sind. Dagegen sind die Bushaltestellen jedoch bisher nicht mit einem Blindenleitstreifen oder Ähnlichem ausgestattet. Aufgrund technischer Gegebenheiten werden die Haltestellen des Stadtverkehrs lediglich mit einer Höhe von 10 cm (Straßenbahn bzw. Straßenbahn und Bus) bzw. 15 cm (nur Bus) gebaut. Der verbleibende Höhenunterschied beim Ein- und Ausstieg wird jedoch bei allen mit Niederflurtechnik eingesetzten Straßenbahnen und bei allen Stadtbussen durch den Einsatz einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgeglichen (siehe Kapitel A 5.1.2).

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

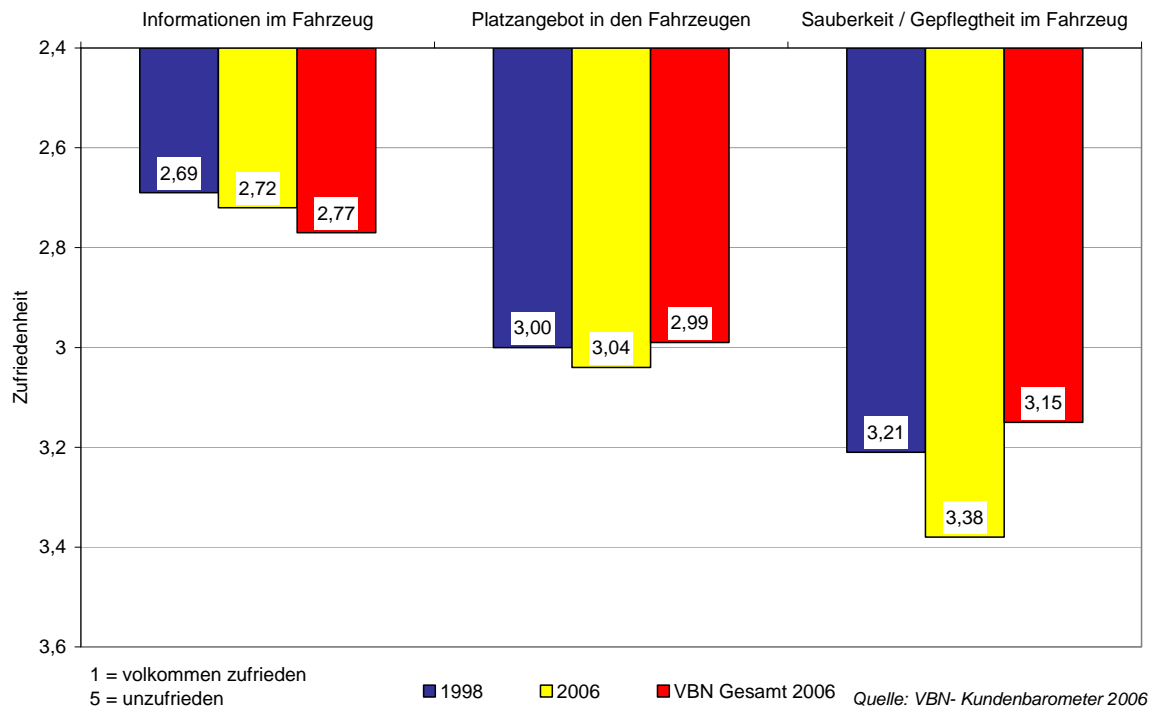
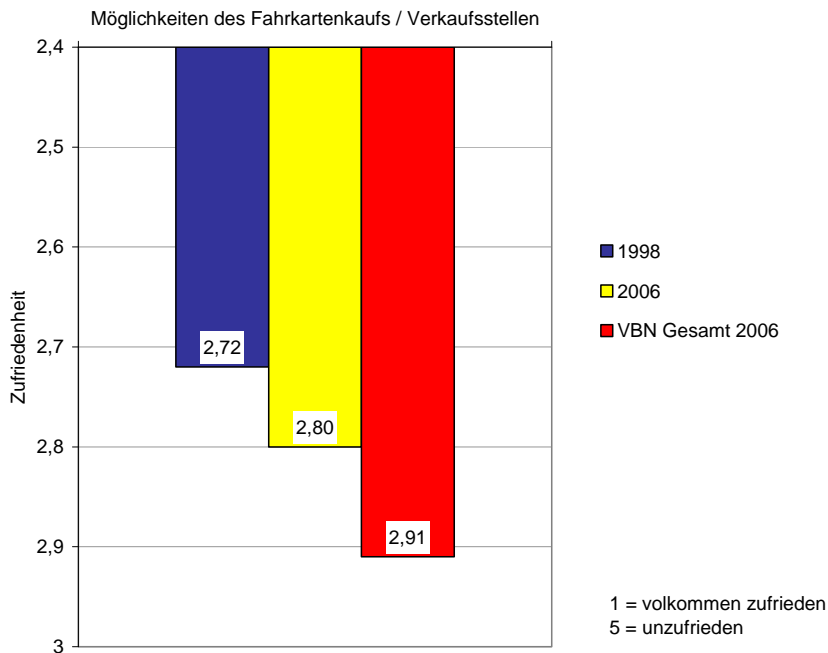


Abbildung A-25: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den in der Stadt Bremen eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 für alle Merkmale tendenziell verschlechtert, bei der Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge ist der Unterschied sogar signifikant. Die Zufriedenheit mit den Informationen im Fahrzeug wird tendenziell besser beurteilt als im VBN-Durchschnitt, während das Platzangebot und insbesondere die Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge schlechter als im VBN-Durchschnitt bewertet werden. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-26: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich in der Stadt Bremen leicht verschlechtert, wird insgesamt aber immer noch besser als im VBN-Durchschnitt gesehen.

### A 5.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Als Haltestelleneinzugsbereich wurde ein für städtische Räume mit höherer Siedlungs- und Bevölkerungsdichte angemessener Radius von 300 m gewählt, für die übrigen Siedlungsbereiche ein Radius von 600 m. Dies entspricht (bei einem durchschnittlichen Umwegfaktor von 1,3) einem Fußweg von maximal 400 m (800 m), der in rund 5 Minuten (10 Minuten) zurückgelegt werden kann. Bereits bei einem Radius von 300 m wird das bebaute Stadtgebiet nahezu komplett erschlossen. Die übrigen Siedlungsbereiche liegen mit Ausnahme Gröpelingen-Ohlenhof, Oberneuland-Ost und Grolland-Süd innerhalb des Einzugsbereichs mit einem Radius von 600 m. Die Innenstadt ist sehr gut erschlossen (vergleiche Karten A-11, A-12, A-13 und A-14).

Die bislang fehlenden Direktverbindungen zwischen den nördlichen (Schwachhausen, Horn, Borgfeld) und südlichen Stadtteilen (Neustadt, Huckelriede, Kattenturm, Arsten) konnte mit Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Borgfeld beseitigt werden.

Die sich in der Entwicklung befindende Überseestadt wurde mit einer veränderten Führung der Straßenbahnlinie 3 (und zwei zusätzlichen Haltestellen) erschlossen.

Die großen Einkaufszentren (zum Beispiel Roland-Center, Weserpark, Walle-Center, Hanse-Carré), die meisten Großbetriebe sowie weitere wichtige Ziele (zum Beispiel Museen, Theater, Kino, Sportanlagen) sind mit dem straßengebundenen ÖPNV gut zu erreichen.

Ebenso sind die Hochschule Bremen sowie die Universität gut an das Straßenbahn- und Busliniennetz angebunden.

Für Vegesack, das als Mittelzentrum eine zentrale Funktion für den Raum Bremen-Nord besitzt, konnte die Erreichbarkeit der Versorgungs-, Dienstleistungs- sowie Wohn- und Gewerbebereiche durch Ergänzungen im Busliniennetz verbessert werden (u. a. Verlängerung Linie 76). Darüber hinaus ist mit der Führung der Buslinie 75 vom Ortsteil Rönnebeck an die Umsteigehaltestelle in Gröpelingen das Siedlungsband entlang des Lesumufers direkt an das Straßenbahnnetz angebunden worden.

Auf den Durchmesserlinien (Straßenbahn und Bus) ist das zeitliche Verkehrsangebot hinsichtlich der Betriebstage, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten nachfrageorientiert und insgesamt als bedarfsgerecht anzusehen.

Aufgrund der Anschlüsse an das übergeordnete Netz ist der Fahrplan der Zubringer- und Verteilerlinien auf den Takt der Durchmesserlinien abgestimmt. Einzelne Fahrten weichen jedoch von diesem Takt ab.

Auf einigen Zubringer-, Verteiler- und Tangentiallinien wird der Betrieb samstags teilweise sowie sonn- und feiertags aufgrund der geringen Nachfrage ganz eingestellt oder es werden am Wochenende nur einzelne Fahrten angeboten.

Als positiv ist das auf den Berufsverkehr ausgerichtete Angebot der Schnellstraßenbahn- und Schnellbuslinien zu bewerten.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

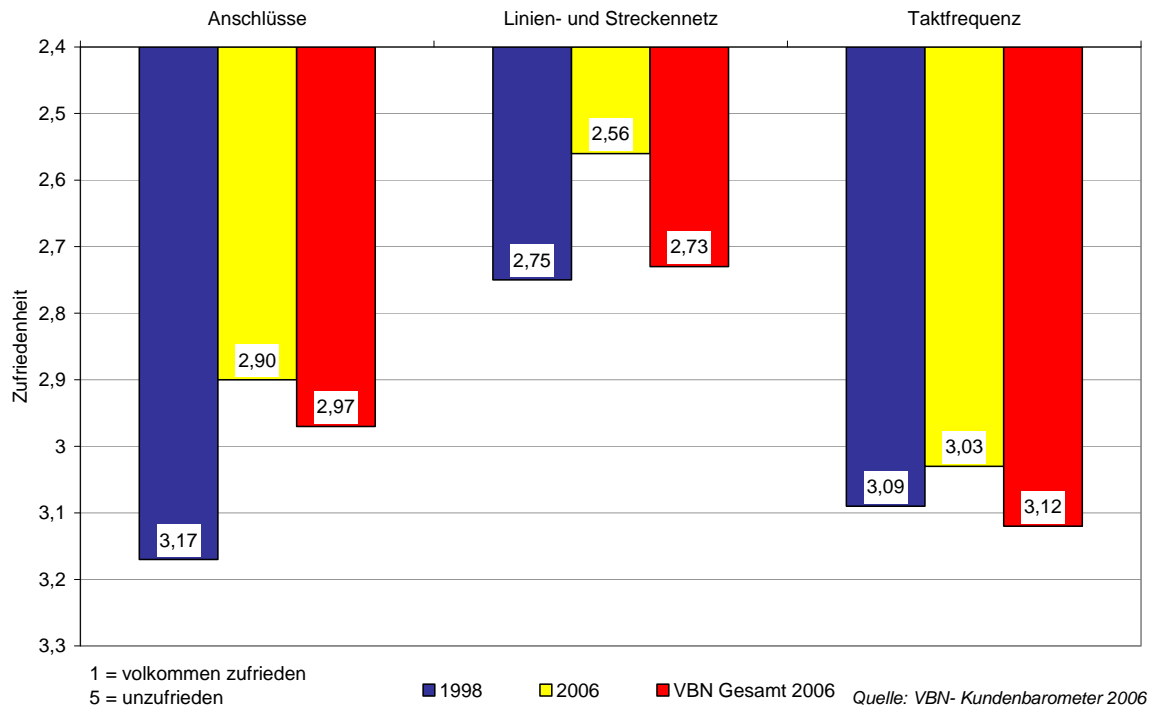


Abbildung A-27: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung zum Verkehrsangebot hat sich seit 1998 in der Stadt Bremen durchgängig für alle Merkmale verbessert. Besonders bei der Bewertung der Anschlüsse und des Linien- und Streckennetzes wird dies deutlich. Die Anschlüsse und die Taktfrequenz werden leicht besser als im VBN-Durchschnitt bewertet. Das Linien- und Streckennetz bewerten die Fahrgäste in Bremen deutlich besser als im VBN-Durchschnitt.



## A 6 Stadt Bremerhaven

### A 6.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 6.1.1 Haltestellen

Die Stadt Bremerhaven verfügt über 133 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 280 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept <sup>22</sup>	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
280	280	135	135	280	280
entspricht	100 %	48 %	48 %	100 %	100 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006, Bremerhaven Bus 2007

Tabelle A-18: Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremerhaven

Von den 280 Haltestellenmasten sind an 54 Haltestellenmasten Buskapsteine sowie taktile Leitelemente vorhanden. In Bremerhaven sind somit 19 Prozent aller Haltestellenmasten barrierefrei ausgebaut. Diese sind überwiegend in der Bürgermeister-Smidt-Straße und Hafenstraße sowie im Stadtteil Geestemünde vorzufinden. Eine Vielzahl der zentralen Bushaltestellen ist, im Zusammenhang mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem, mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen ausgerüstet.

#### A 6.1.2 Fahrzeuge

Euro-Norm	1	2	3	4
Niederflur-Standardlinienbus	2	9	3	0
Niederflur-Gelenklinienbus	15	12	25	7
Gesamt Busse	17	21	28	7

Quelle: Bremerhaven Bus, Stand März 2007

Tabelle A-19: Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Bremerhaven

Auf den Stadtbuslinien in Bremerhaven verkehren ausschließlich Niederflurbusse mit Kneeling-Funktion. Davon erfüllen insgesamt sieben Linienbusse bereits die Euro 4-Norm.

<sup>22</sup> Die optische Darstellung der Schilder ist in den kreisfreien Städten abweichend vom Konzept.

### A 6.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Die Stadt Bremerhaven verfügt über zwei intermodale Verknüpfungspunkte<sup>23</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Hauptbahnhof	172	140
Bahnhof Lehe	91	50

*Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007*

Tabelle A-20: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Bremerhaven

### A 6.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

Das örtliche Verkehrsunternehmen Bremerhaven Bus betreibt mit den Kundencentern vor dem Hauptbahnhof und im Hanse-Carré zwei zentrale Informations- und Vorverkaufsstellen. Des Weiteren sind sowohl VBN-Fahrkarten und Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte bei den Tourist-Info-Stellen im Columbus-Center und auf der Hafenin- sel sowie bei zwei Reisebüros in den Stadtteilen Lehe und Wulsdorf erhältlich.

Im gesamten Stadtgebiet von Bremerhaven bieten zusätzlich weiterhin 47 private Vorver- kaufsstellen<sup>24</sup> VBN-Tickets und Informationen an. Bei den meisten dieser Vor- verkaufsstellen wird mit Ausnahme von Abonnements und Gruppentickets das gesamte Ticketsortiment angeboten. Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV- Haltestellen im Stadtgebiet über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

### A 6.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Von den insgesamt 137 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sind alle im Streckennetz der Stadtbusse liegenden Lichtsignalanlagen mit einer ÖPNV-Anforderung ausgerüstet. Auf wenigen Streckenabschnitten (Linienendabschnitte oder vor Schulen) werden die Stadt- buslinien durch Tempo 30-Zonen geführt. An besonders störanfälligen Streckenabschnit- ten gibt es in Bremerhaven insgesamt 9 Bussonderfahrtstreifenabschnitte (ca. 3,1 km Ge- samtlänge).

---

<sup>23</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schie- nengebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

<sup>24</sup> Quelle: BremerhavenBus.

## **A 6.2 Übersicht Verkehrsangebot**

### **A 6.2.1 SPNV**

Die Stadt Bremerhaven ist durch die Bahnlinien R2 Bremen - Osterholz-Scharmbeck - Bremerhaven [- Cuxhaven] und R10 Bremerhaven [- Bremervörde - Hamburg] an das SPNV-Netz angeschlossen. Das tägliche Grundangebot der Linie R2 besteht montags bis sonntags aus einem Stundentakt der Regionalbahn. Zusätzlich verkehren zeitlich versetzt RE-Züge. Die RE-Züge fahren montags bis freitags morgens und nachmittags im Stundentakt, in den übrigen Tageszeiten und am Wochenende wird ein Zweistundentakt angeboten. Das zeitliche Angebot der SPNV-Linie R10 besteht montags bis freitags von 05:30 Uhr bis 08:30 Uhr sowie von 15:30 Uhr bis 23:30 Uhr aus einem Stundentakt. Zwischen diesen Zeiten verkehrt die Linie im Zweistundentakt. Samstags wird auf der Linie ein Zweistundentakt mit Taktverdichtungen morgens und abends angeboten. An Sonntag- und Feiertagen verkehrt die Linie durchgängig im Zweistundentakt (vergleiche Kapitel A 3 und Karte A-4).

### **A 6.2.2 Regionalbusverkehr**

Der Stadtverkehr in Bremerhaven wird durch insgesamt sieben Regionalbuslinien überlagert. Die Linien verbinden das Oberzentrum Bremerhaven mit dem Mittelzentrum Cuxhaven sowie mit den Nachbargemeinden des Landkreises Cuxhaven. Im Stadtgebiet übernehmen sie auch innerstädtische Erschließungsaufgaben. Die Regionalbuslinien im Stadtgebiet sind in der Karte A-17 (vergleiche Karte A-17) schematisch dargestellt. Ihre Linienführung stimmt weitgehend mit der Linienführung der Stadtbuslinien überein, jedoch werden nicht alle Haltestellen im Stadtgebiet von den Regionalbuslinien bedient. Sieben der acht Regionalbuslinien enden am Hauptbahnhof. Die Linie 530 hat ihre Endhaltestelle in Wulsdorf/Carsten-Börger-Straße.

In Bremerhaven besteht die besondere Situation, dass die Regionalbuslinien auf den überwiegenden Teilen der Linienwege außerhalb des Zweckverbandsgebietes (zuständig ist hier der benachbarte Aufgabenträger Landkreis Cuxhaven) verkehren.

### **A 6.2.3 Stadtverkehr (Stadtbus)**

#### **Räumliches Verkehrsangebot:**

Die Erschließung des Stadtgebietes erfolgt durch zwölf Buslinien (vergleiche Karte A-15), die den folgenden Linienformen zugeordnet werden:

Durchmesserlinien: 501, 502, 503, 505, 506, 507, 508, 509 und 511

Stadtbuslinien mit Zubringer-/Verteilerfunktion: 504, 510 und 512

Die Durchmesserlinien durchfahren die Innenstadt und verbinden die Ortsteile im Norden und im Süden miteinander. Die Zubringer- und Verteilerlinien übernehmen die Erschließung von Gewerbe- und Wohngebieten und sind mit den Durchmesserlinien verknüpft.

Die Schnellbuslinien 501 und 511 verkehren im Linienverlauf der Durchmesserlinien und verbinden die Stadtteile Leherheide, Lehe, Grünhöfe und Wulsdorf mit der Innenstadt, wobei sie nicht alle Haltestellen bedienen. Die Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV sind im Kapitel A 6.3 näher erläutert.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das räumliche Angebot:

Liniennummer	Linienverlauf
501	Schnellbus: Leherheide - Mitte - Hbf. - Wulsdorf/Bahnhofstr.
502	Leherheide West - Mitte - Hbf. - Grünhöfe
503	Leherheide West - Elbestr. - Hbf. - Surheide
504	Hauptbahnhof - Fischereihafen - Bohmsiel
505	[Debestedt - Langen -] Mitte - Hbf. - Wulsdorf/Bohmsiel
506	[Schulzentrum Langen -] Mitte - Hbf. - Wulsdorf/Bahnhofstr.
507	[Spaden -] Elbestr. - Hbf. [- Schiffdorf - Bramel]
508	Leherheide West - Schierholz - Mitte - Hbf. - Klinikum Brhv.
509	[Langen – Imsum -] Gaußstraße - Lehe - Mitte - Hbf. - Surheide
510	Hauptbahnhof - Elbinger Platz - Am Seedeich
511	Schnellbus: Leherheide Ost - Mitte - Wulsdorf/Bohmsiel
512	Überseering - Container-Terminal - Lloyd-Werft - Rotersand

Quelle: VBN-Fahrplan 2007 Bremerhaven Stadt und Region

Tabelle A-21: Stadtbuslinien in Bremerhaven

### Zeitliches Verkehrsangebot

Die genauen Betriebszeiten (nach Betriebsbeginn und -ende sowie in ihrer Gliederung nach Verkehrstagen) werden je Linie und Verkehrstag in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsaufgabe und der zeitlichen Nachfrage im Rahmen der in der unten stehenden Tabelle genannten generellen Zeiten festgelegt.

Für Beginn und Ende der Betriebszeiten der Linien gelten in der Regel nachfolgende Angaben mit Abweichungen kleiner 15 Minuten:

Betriebszeiten nach Verkehrstagen	Bremerhaven bezogen auf Innenstadt
montags - freitags	04:30 Uhr - 0:30 Uhr
samstags	05:30 Uhr - 0:30 Uhr
sonntags	06:30 Uhr - 0:30 Uhr

Quelle: Bremerhaven Bus, Stand März 2007

Tabelle A-22: Betriebszeiten der Bremerhavener Stadtbuslinien

Die Betriebszeiten werden in Verkehrszeiten (Angaben beziehen sich auf die Innenstadt) unterteilt:

- Hauptverkehrszeit: montags - freitags in den Zeitbereichen 06:00 Uhr - 20:00 Uhr und samstags von 08:30 Uhr - 16:00 Uhr.
- Schwachverkehrszeit: montags - freitags vor der Hauptverkehrszeit bis 06:00 Uhr und nach der Hauptverkehrszeit ab 20:00 Uhr, samstags vor und nach der Hauptverkehrszeit sowie an Sonn- und Wochenfeiertagen.

Während des Jahresfahrplans gilt für die Taktzeiten nach Verkehrszeiten:

Linien	Hauptverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Linie 502	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt
Linien 503 bis 509	30-Minuten-Takt	40 - 60-Minuten-Takt

Quelle: Bremerhaven Bus, Stand März 2007

Tabelle A-23: Taktzeiten nach Verkehrszeiten der Bremerhavener Stadtbuslinien

Auf den Stadtbuslinien wird mit Ausnahme auf der Linie 502 in der Hauptverkehrszeit täglich ein 30-Minuten-Takt angeboten. Bedingt durch die starke Fahrgastnachfrage verkehren die Busse der Linie 502 in der Zeit von 06:00 Uhr bis etwa 20:00 Uhr im 15-Minuten-Takt. Darüber hinaus werden auf allen Stadtbuslinien montags bis freitags in der Zeit von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr und 12:00 Uhr bis 13:00 Uhr Verstärkerbusse eingesetzt. In der Schwachverkehrszeit reduziert sich das Fahrtenangebot auf diesen Linien auf einen 40- bzw. 60-Minuten-Takt. In dieser Zeit wird auf den Linien 507, 508 und 509 der Betrieb im Innenstadtbereich eingestellt. Auf den Außenästen der Linien verkehren dann Busse als Zubringer bis zu den Haltestellen Altmarkt Lehe, Alte Kirche und Hauptbahnhof, Fahrgäste mit dem Ziel Innenstadt müssen dort auf andere Linien umsteigen.

Bei den Schnellbuslinien (Linien 501 und 511) und den Linien (Linie 504, 510, 512) mit Einzelfahrten oder mit besonderen Zielen (beispielsweise Gewerbegebiete) gelten abweichende Taktungen bzw. Angebote: Die Zubringerlinie 504 verkehrt von etwa 04:30 Uhr bis 08:30 Uhr sowie von 12:00 Uhr bis 17:00 Uhr. In dieser Zeit ist das Fahrtenangebot nicht vertaktet. Am Samstag werden drei Fahrten morgens vom Hbf. zum Fischereihafen angeboten. Ein Anruflinientaxiverkehr ergänzt das werktägliche Angebot. Sonn- und feiertags erfolgt keine Bedienung. Auf den Zubringerlinien 510 und 512 werden montags bis freitags einzelne Fahrten angeboten. Samstags sowie sonn- und feiertags erfolgt keine Bedienung.

Die Schnellbuslinien 501 und 511 verkehren montags bis freitags von Betriebsbeginn bis etwa 19:30 Uhr, die Linie 511 bedient darüber hinaus am Abend und am Wochenende den nördlichen Linienast ab Parkstraße.

#### A 6.2.4 Nachtverkehr

In Bremerhaven verkehren zwei Nachtlinien mit den Produktbezeichnungen „Moon-Liner“ und „Night-Liner“ in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen. Sie verbinden die Diskotheken im Stadtgebiet und die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie der Stadt Langen im Landkreis Cuxhaven (vergleiche Karte A-16).

Das zeitliche Verkehrsangebot der beiden Nachtlinien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

	Freitag auf Samstag	Samstag auf Sonntag
Night-Liner	01:30 - 03:30 Uhr, zweistündlich	01:30 - 03:30 Uhr, zweistündlich
Moon-Liner	01:00 - 05:30 Uhr, stündlich	01:00 - 07:30 Uhr, stündlich

*Quelle: Bremerhaven Bus, Stand März 2007*

Tabelle A-24: Zeitliches Verkehrsangebot der Bremerhavener Nachtbuslinien

### A 6.2.5 Bedarfsorientierter Verkehr

Bedarfsorientierte Ergänzungs- bzw. Ersatzverkehre in Form von Anruflinientaxis werden in den Schwachverkehrszeiten in der Regel auf den Linienendabschnitten der Linien 504, 506, 507, 508, 509, 510, 512 angeboten (vergleiche Karte A-37).

## A 6.3 Verknüpfungen im ÖPNV

Die wesentlichen Verknüpfungspunkte der Stadtbuslinien in Bremerhaven sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Parkstraße, Eisenbahnstraße, Flötenkiel sowie Rickmersstraße. An den ersten vier genannten Haltestellen halten auch Busse des Regionalverkehrs. Fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen den Stadtbus- und Regionalbuslinien sind nicht vorhanden.

Am Hauptbahnhof, dem bedeutendsten Verknüpfungspunkt in Bremerhaven, kann von fast allen Stadtbus- und Regionalbuslinien auf die SPNV-Linien R2 und R10 umgestiegen werden. Fahrplanmäßige Anschlüsse zum SPNV sind für die Stadtbuslinien nicht gesondert berücksichtigt, ergeben sich jedoch aufgrund der Fahrtenhäufigkeit der Stadtbuslinien.

Eine Verknüpfung der Nachtverkehrsangebote „Moon-Liner“ und „Night-Liner“ mit der letzten Fahrt der Stadtbuslinien oder des SPNV ist nicht gegeben.

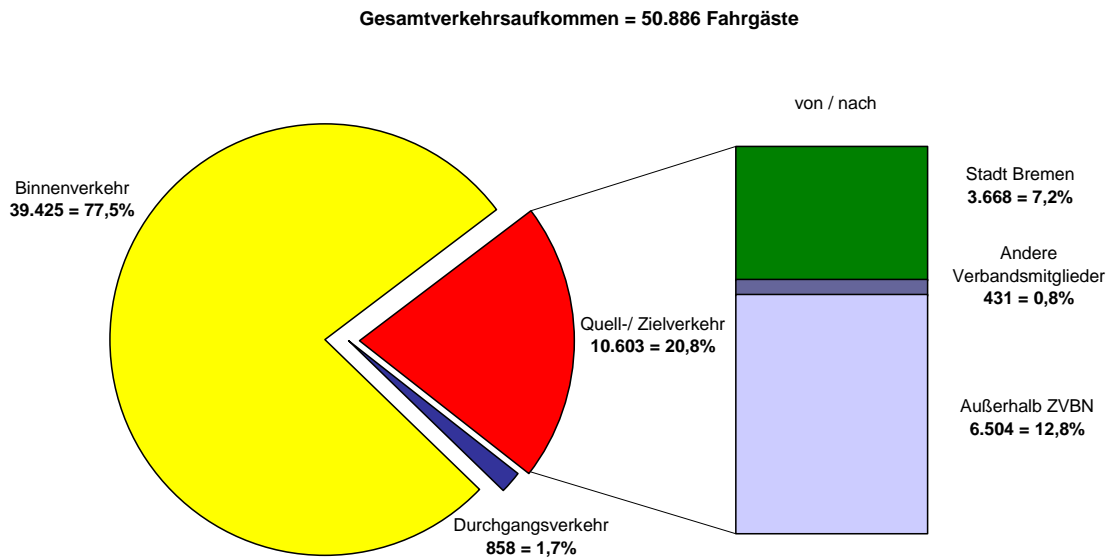
## A 6.4 Übersicht Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Bremerhaven dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der in der Stadt Bremerhaven verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien in Bremerhaven an einem durchschnittlichen Werktag<sup>25</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

---

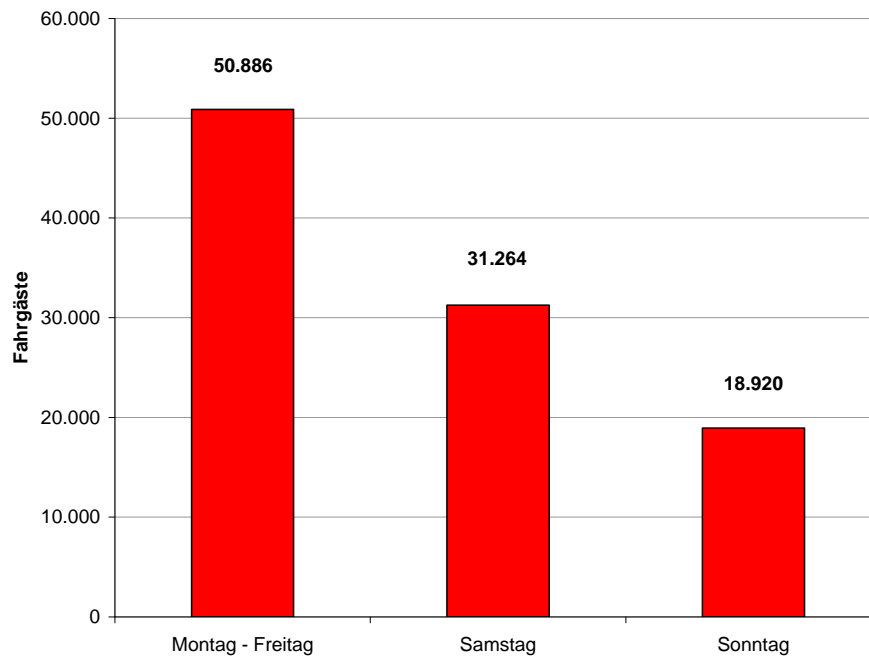
<sup>25</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-28: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen von 50.886 Fahrgästen besteht zu rund zwei Dritteln aus Binnverkehr innerhalb der Stadt Bremerhaven und einem Drittel Quell-/Zielverkehr von bzw. nach Bremerhaven. Wichtige Verkehrsbeziehungen bestehen hier zwischen Bremerhaven und Bremen sowie zwischen Bremerhaven und den umliegenden Gebietskörperschaften außerhalb des ZVBN-Gebietes. Der mit nur knapp zwei Prozent äußerst geringe Anteil des Durchgangsverkehrs wird auf den im Stadtgebiet Bremerhaven verkehrenden SPNV- und Regionalbuslinien erzeugt. Das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



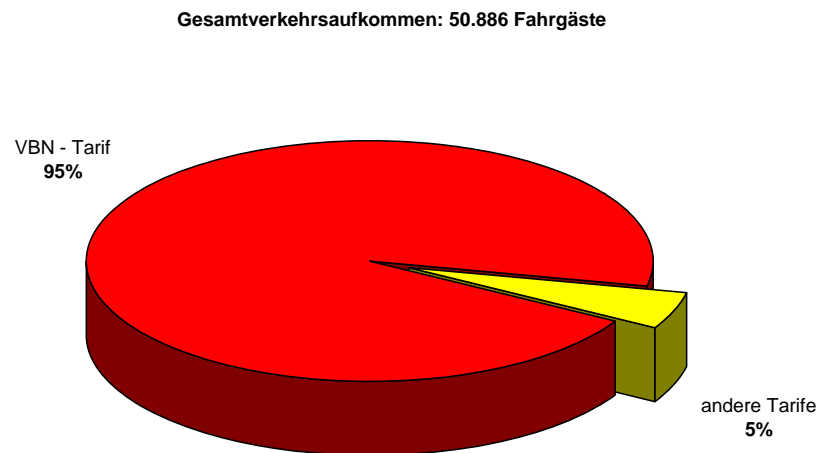
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-29: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremerhaven nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV)

Von Montag bis Freitag wird das ÖPNV-Angebot in der Stadt Bremerhaven durchschnittlich von über 50.000 Fahrgästen täglich genutzt. An Samstagen betragen die Fahrgastzahlen etwa 31.000 Fahrgäste und an Sonntagen knapp 19.000 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden und ausbrechenden Linien oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bremerhaven ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.



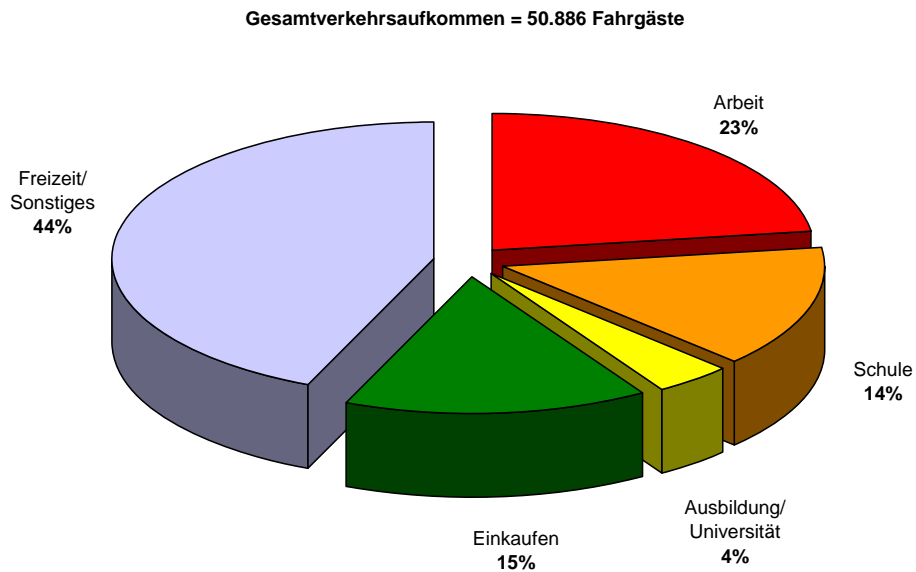


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-30: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Insgesamt werden 95 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens in der Stadt Bremerhaven nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 5 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

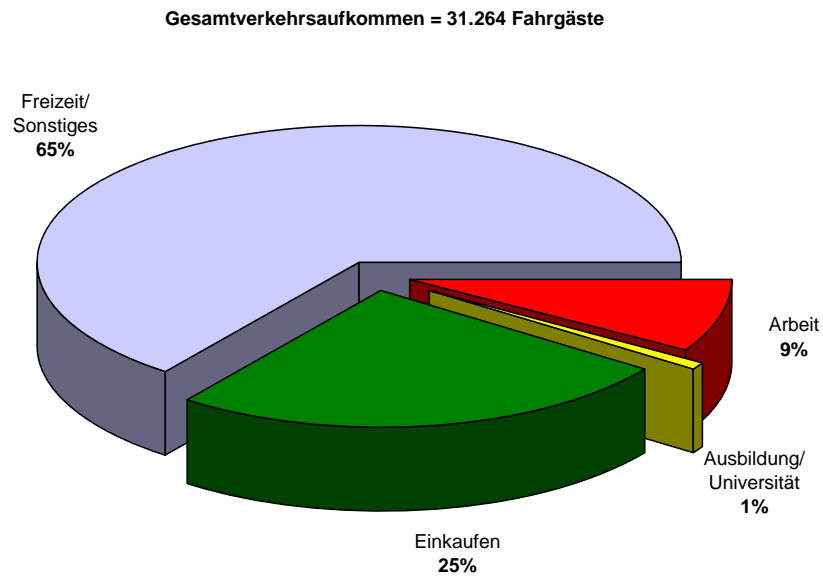
Die Fahrtzwecke aller rund 50.000 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-31: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

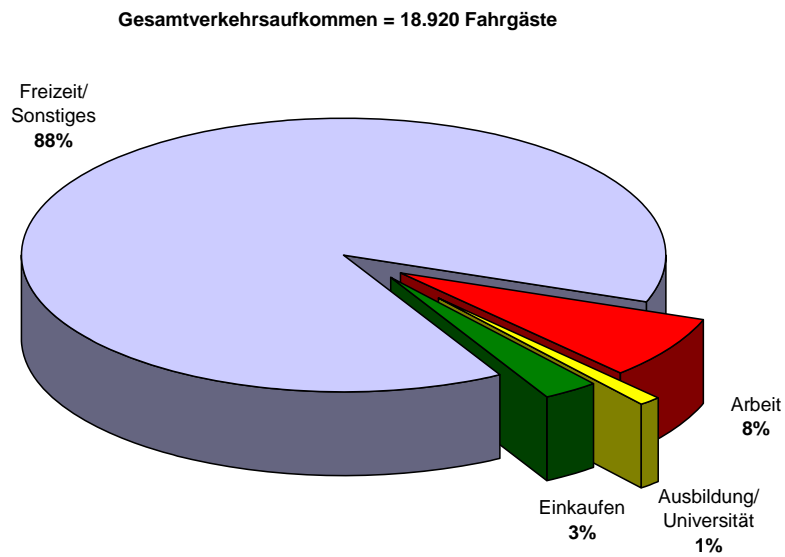
Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 44 Prozent gegenüber dem Fahrtzweck Arbeit mit nur 23 Prozent für einen Werktag einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf. 15 bzw. 14 Prozent der Fahrgäste nutzen die ÖPNV-Linien in Bremerhaven zum Einkaufen bzw. auf dem Weg zur Schule. Nur vier Prozent der Fahrgäste geben als Fahrtzweck Ausbildung/Universität an.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-32: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag

An Samstagen nutzen etwa zwei Drittel der Fahrgäste den ÖPNV in der Stadt Bremerhaven für Freizeit/Sonstiges. Ein Viertel der Fahrgäste des Gesamtverkehrsaufkommens von insgesamt rund 31.000 Fahrgästen geben als Fahrtzweck Einkaufen an. Der Anteil der Berufspendler mit dem Fahrtzweck Arbeit beträgt samstags 9 Prozent.

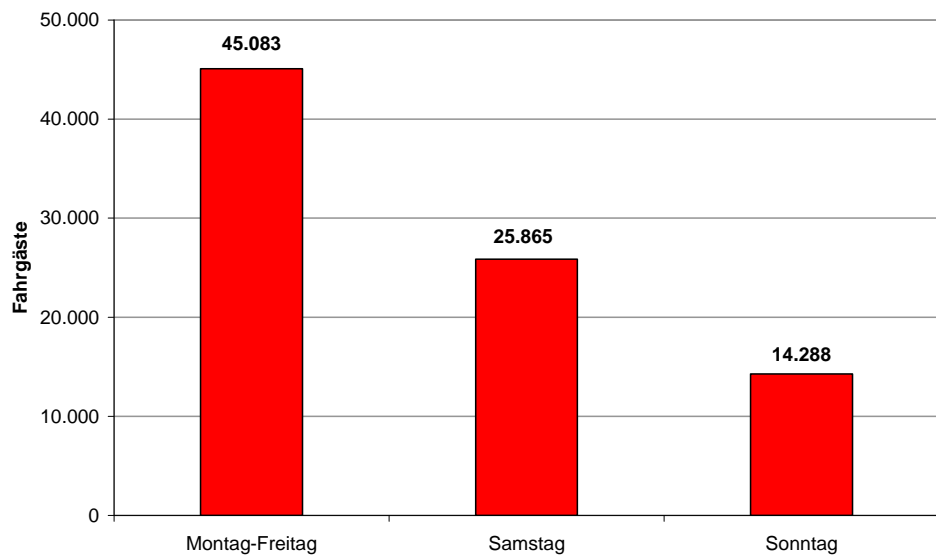


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-33: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag

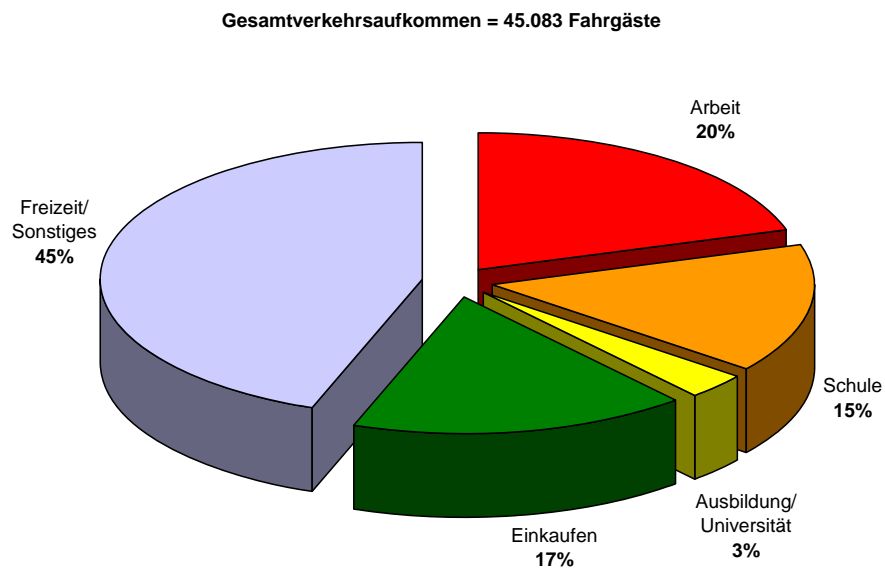
An Sonntagen wird der ÖPNV mit einem Anteil von 88 Prozent fast ausschließlich für den Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges genutzt.

## A 6.5 Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Bremerhaven



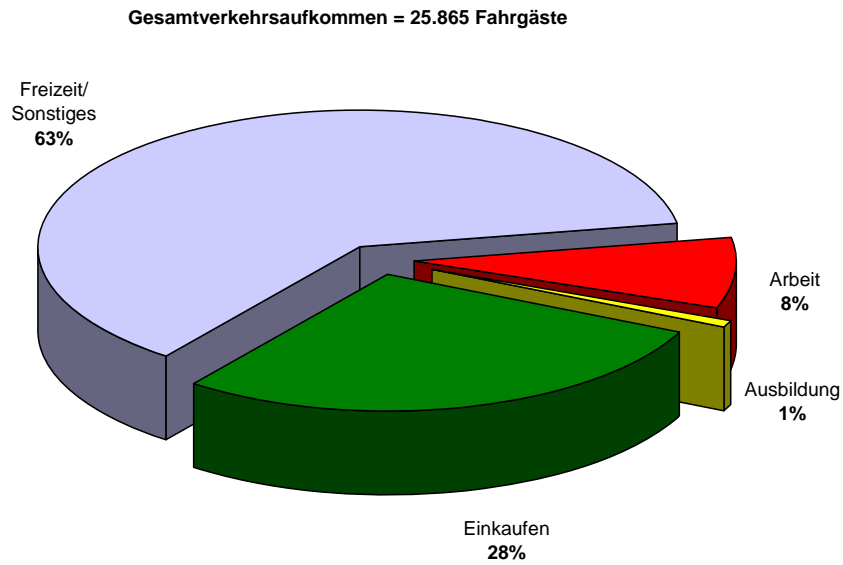
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-34: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Bremerhaven nach Tagtypen (nur Stadtbuslinien)



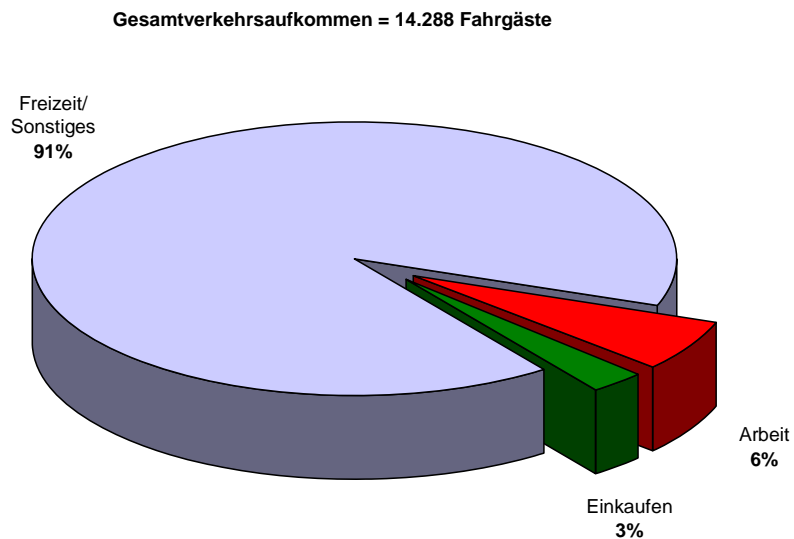
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-35: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-36: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-37: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag

## A 6.6 Bewertung

### A 6.6.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und der Stadt. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremerhaven ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

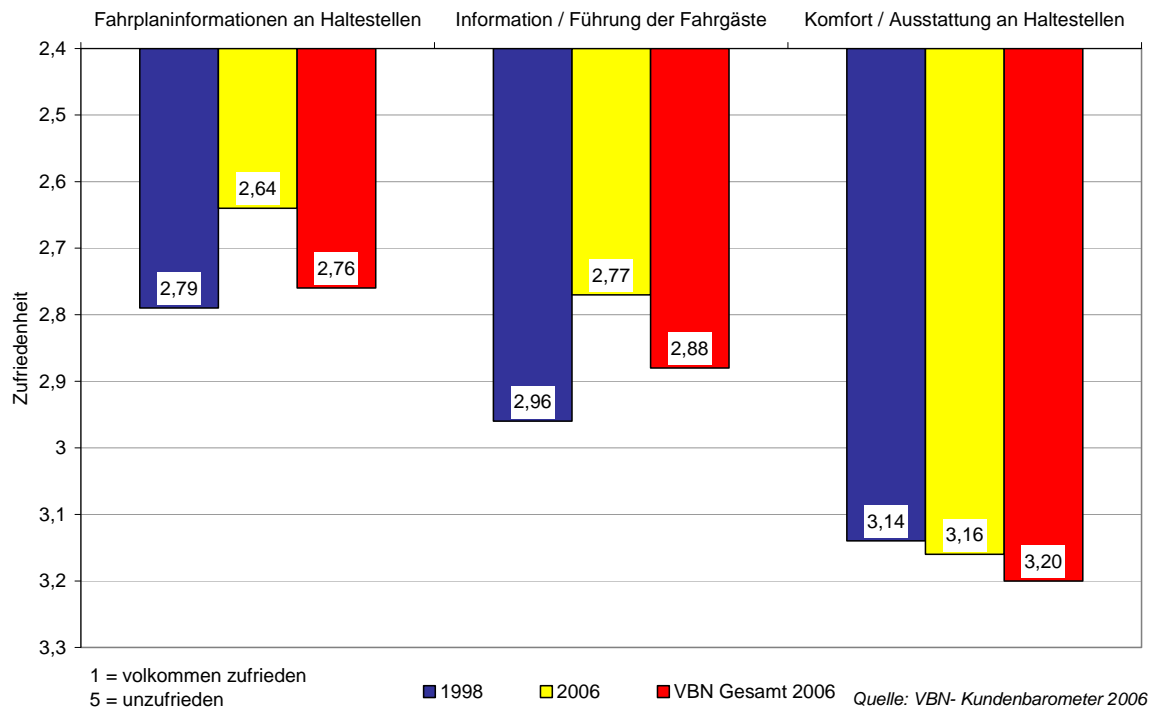


Abbildung A-38: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Merkmalen Fahrplaninformationen an Haltestellen sowie Information und Führung der Fahrgäste hat sich in der Stadt Bremerhaven zwischen 1998 und 2006 verbessert und befindet sich über dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit dem Merkmal Komfort/Ausstattung der Haltestellen hat sich seit 1998 tendenziell verschlechtert, liegt jedoch immer noch tendenziell über dem VBN-Durchschnitt 2006.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

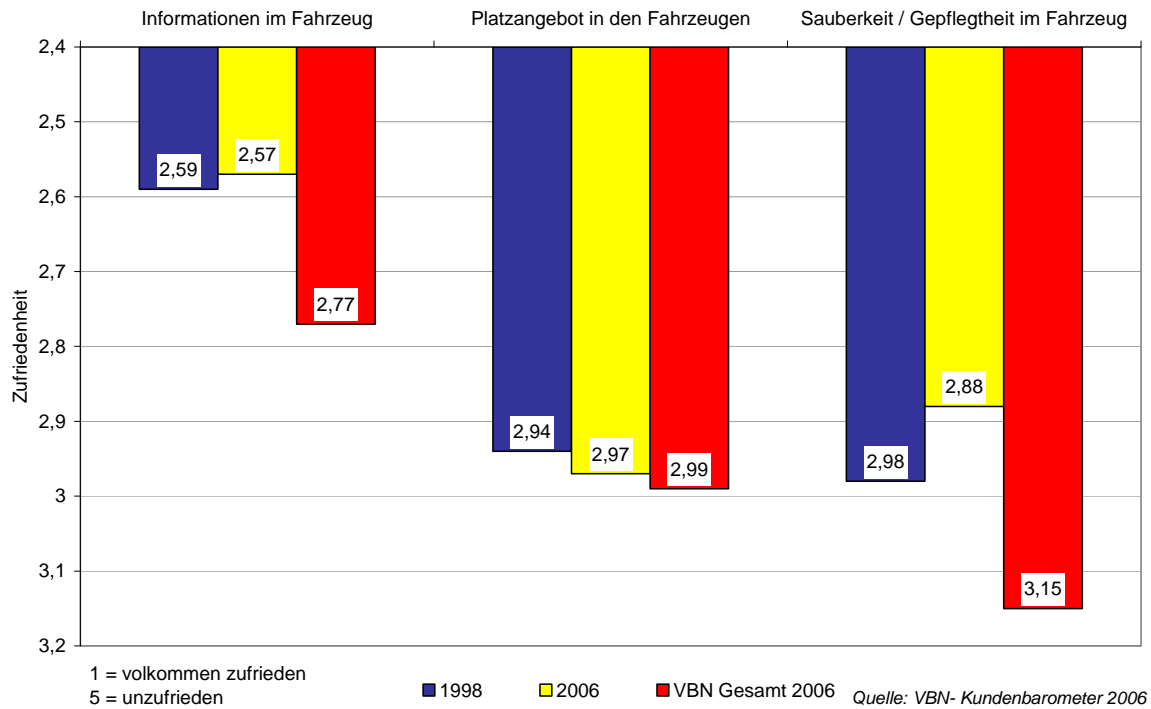
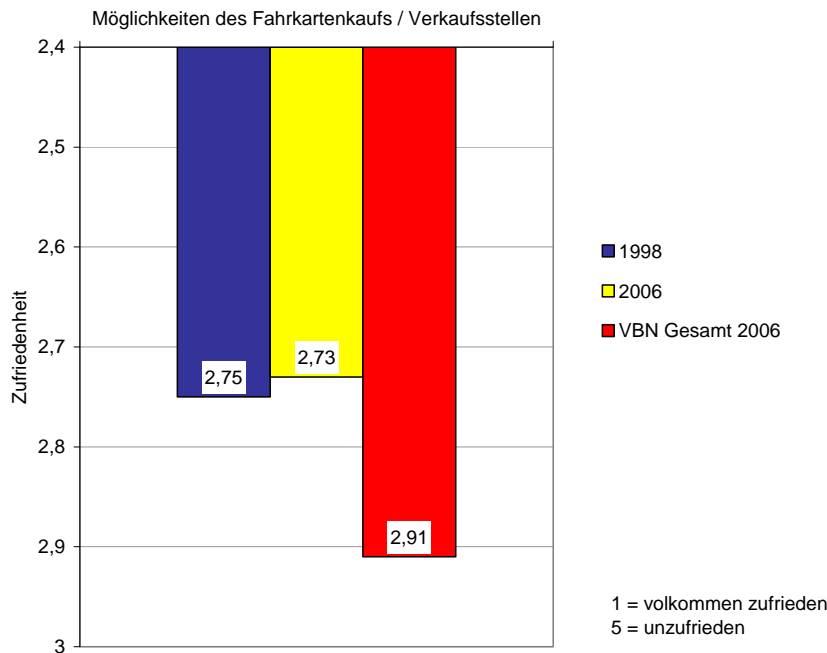


Abbildung A-39: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den in der Stadt Bremerhaven eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 bei den Merkmalen Informationen im Fahrzeug und Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug verbessert. Die Zufriedenheit mit diesen beiden Merkmalen liegt auch deutlich über dem VBN-Durchschnitt. Das Merkmal Platzangebot in den Fahrzeugen weist trotz der tendenziell schlechteren Bewertung 2006 immer noch einen tendenziell besseren Wert auf als der VBN-Durchschnitt 2006. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.





Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-40: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich in der Stadt Bremerhaven tendenziell verbessert. Die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen werden insgesamt auch deutlich besser als im VBN-Durchschnitt bewertet.

#### A 6.6.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Bremerhaven ist positiv zu bewerten. Die räumliche Erschließung des Stadtgebiets durch die Haltestellen ist bei einem Einzugsradius von 300 Metern nahezu flächendeckend gegeben. Das zeitliche Verkehrsangebot ist hinsichtlich der Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten als bedarfsgerecht anzusehen. Die öffentlichen Einrichtungen der Stadt Bremerhaven sind zum Teil mit mehreren Linien gut zu erreichen. Das System der Durchmesserlinien ermöglicht umsteigefreie Verbindungen vorwiegend zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen. Hierbei sind auch die beiden Schnellbuslinien 501 und 511 als positiv zu bewerten, da sie eine schnelle Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen herstellen. Die fehlende Verknüpfung der Stadtbuslinien mit den in Bremerhaven verkehrenden Regionalbuslinien ist jedoch zu verbessern. Eine weitere Verbesserung der Verknüpfung der Regionalbuslinien mit dem SPNV wäre ebenfalls wünschenswert. Positiv hervorzuheben ist das räumliche und zeitliche Verkehrsangebot der beiden Nachtbuslinien „Moon-Liner“ und „Night-Liner“, wobei die Verknüpfung der beiden Linien mit der letzten Fahrt der SPNV-Linien zu optimieren ist.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

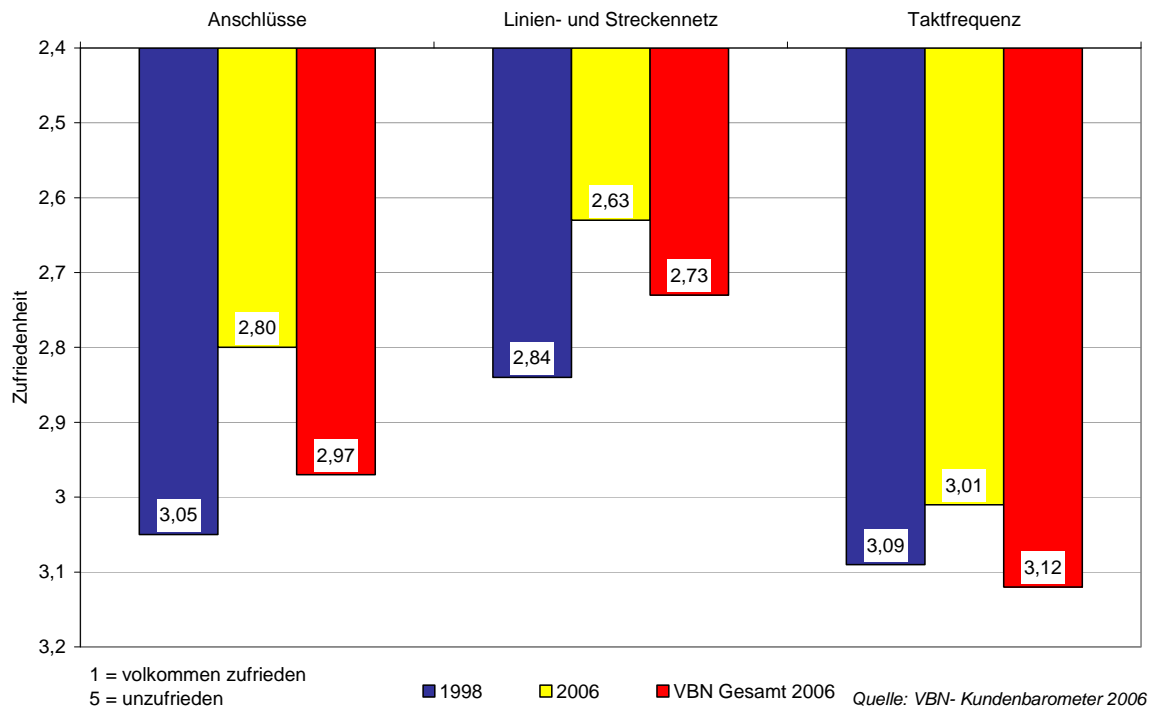


Abbildung A-41: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung zum Verkehrsangebot hat sich in der Stadt Bremerhaven seit 1998 für alle drei befragten Merkmale verbessert. Besonders deutlich fiel die gestiegene Zufriedenheit bei den Merkmalen Anschlüsse sowie Linien- und Streckennetz aus. Das Verkehrsangebot der Stadt Bremerhaven wird daher auch insgesamt besser bewertet als im VBN-Durchschnitt.

## A 7 Stadt Delmenhorst

### A 7.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 7.1.1 Haltestellen

Die Stadt Delmenhorst verfügt über 165 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 355 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept <sup>26</sup>	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
355	355	162 <sup>27</sup>	157 <sup>28</sup>	355	355
entspricht	100 %	46 %	44 %	100 %	100 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006, VVD 2007

Tabelle A-25: Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Delmenhorst

In Delmenhorst wurden in den letzten Jahren Hochpflasterungen und die Einrichtung von Blindenleitstreifen vorgenommen, sodass zurzeit an 280 Masten eine Hochpflasterung und an 79 Masten Blindenleitstreifen vorhanden sind. Bis Ende 2007 sollen weitere sechs Haltestellen mit Hochpflasterung und Blindenleitstreifen ausgebaut werden. Die Haltestellenmasten ohne Unterstand sind meist in stadtauswärtiger Fahrtrichtung gelegen. Diese Haltestellen werden seltener als Haltestellen in stadteinwärtiger Richtung als Einstiegs Haltestellen genutzt. An den zentralen Umstiegshaltestellen Bahnhof ZOB und Markt werden dynamische Fahrgastinformationen angeboten.

#### A 7.1.2 Fahrzeuge

Hochflur-Standardlinienbus	3
Niederflur-Standardlinienbus	26
<b>Gesamt Busse</b>	<b>29</b>

Quelle: VVD, Stand: März 2007

Tabelle A-26: Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Delmenhorst

<sup>26</sup> Abweichend vom Konzept ist an den Haltestellenschildern zusätzlich das Unternehmenslogo angebracht.

<sup>27</sup> Bis Ende 2007 sollen insgesamt 166 Fahrgastunterstände vorhanden sein.

<sup>28</sup> Bis Ende 2007 sollen insgesamt 162 transparente Fahrgastunterstände vorhanden sein.

Auf den Stadtbuslinien verkehren ausschließlich Niederflurbusse. Hochflurbusse werden lediglich im Schülerverkehr eingesetzt. Von den insgesamt 30 Fahrzeugen sind zwölf Busse der Schadstoffklasse Euro 3 zugeordnet, zehn Busse der Klasse Euro 1 und acht Busse in der Klasse Euro 0. Alle Niederflurbusse sind mit einer Einrichtung zur Absenkung des Fahrzeugaufbaus (Kneeling) und Rampe ausgerüstet.

### A 7.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Die Stadt Delmenhorst verfügt über vier intermodale Verknüpfungspunkte<sup>29</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof/ZOB	155	424 <sup>30</sup>
Bahnhof Heidkrug	58	105
Sandhausen	-	30
Am Stadion	-	10

*Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007*

Tabelle A-27: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Delmenhorst

An vielen Standorten, vor allem im Innenstadtbereich, sind Fahrradständer vorhanden, die auch für Bike-and-ride genutzt werden können (vergleiche Karte A-18).

### A 7.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

Das örtliche Verkehrsunternehmen Delbus bietet in der Stadt Delmenhorst in seiner Informations- und Vorverkaufsstelle direkt am Bahnhof ZOB neben Fahrgastinformationen auch das VBN-Ticketsortiment an. Ein vergleichbares Angebot ist auch im DB-Reisecentrum im Bahnhof erhältlich (vergleiche Karte A-40).

### A 7.1.5 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung

Auf den zwischen Delmenhorst und Huchting in der Stadt Bremen verkehrenden Linien 201 und 204 kann es aufgrund hoher Verkehrsbelastungen zu Behinderungen der Busse insbesondere auf den Streckenabschnitten zwischen dem Roland-Center (Bremen-Huchting) und Delmenhorst kommen. Die Linie 204 ist zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig von Staus und daraus resultierenden Verspätungen betroffen. Ebenfalls zu Behinderungen kann es im Streckenverlauf der Linie 208 im Bereich der Oldenburger und Wildeshauser Straße kommen. Allgemein ist die Abwicklung des Kfz-Verkehrs in dem vorhandenen Straßennetz aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens punktuell bereits an die Leistungsfähigkeitsgrenze gestoßen. Die Überlastung zeigt sich durch Stau-

---

<sup>29</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

<sup>30</sup> Davon 35 in Fahrradboxen.

bildung an einigen Knotenpunkten - insbesondere im Zuge des Innenstadtringes. Die erheblichen Verkehrsbelastungen - zum Teil mit einem hohen Lkw-Anteil - führen vor allem in Straßenräumen mit angrenzender Wohnbebauung oder Geschäftsnutzung zu Unverträglichkeiten zwischen den verkehrlichen und den nichtverkehrlichen Bedürfnissen.

#### **A 7.1.6 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Im Jahr 2006 und 2007 wurden die vorhandenen Beschleunigungsmaßnahmen unter Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz optimiert. Da der ÖPNV in Delmenhorst über keine eigenen Trassen verfügt, sondern mit dem Individualverkehr „mitschwimmt“, ist die Wirkung des Beschleunigungskonzeptes davon abhängig, in welchem Umfang signaltechnische Eingriffe realisiert werden können. Das in der Durchführung befindliche Konzept umfasst 22 Lichtsignalanlagen, bei denen die Möglichkeit besteht, ÖPNV-bedingte Schaltwünsche sofort zu realisieren. Mit der Optimierung der vorhandenen Elemente wird eine große Wirkung bezüglich des Abbaus von Verlustzeiten erzielt. Verschiedene technische Weiterentwicklungen und die Ergänzung der Außenanlagen mit Erfassungseinrichtungen und zusätzlichen ÖPNV-Signalen ermöglichen es, die ÖPNV-Verlustzeiten weitestgehend zu beseitigen. Hierzu wurde 2007 in einem ersten Schritt der Verkehrsrechner (VSR) zu einer Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) hochgerüstet.

### **A 7.2 Übersicht Verkehrsangebot**

#### **A 7.2.1 SPNV**

Die Stadt Delmenhorst ist durch die Bahnlinien R6 Bremen - Delmenhorst [- Osnabrück], R7 Bremen - Delmenhorst - Hude - Oldenburg [- Leer] und R8 Bremen - Delmenhorst - Hude - Nordenham an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angeschlossen. Die Linie R6 verbindet Delmenhorst im Stundentakt mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück sowie den im Landkreis Oldenburg gelegenen Bahnhöfen in Ganderkesee, Brettorf und Wildeshausen. Auf der Linie R7 verkehrt ein RegionalExpress<sup>31</sup> im Zweistundentakt und auf dem Abschnitt zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen zusätzlich eine Regionalbahn im Stundentakt. Die Linie R8 verkehrt ebenfalls im Stundentakt und verbindet die Stadt Delmenhorst mit dem Landkreis Wesermarsch und dem Oberzentrum Bremen. So ergeben sich zwischen Delmenhorst und dem nahe gelegenen Oberzentrum Bremen mindestens vier Fahrten je Richtung und Stunde, ohne jedoch einen festen 15-Minuten-Takt zu erreichen. Das beschriebene Angebot wird auch an Samstagen aufrechterhalten, wohingegen die Linien R6 und R8 an Sonntagen überwiegend im Zweistundentakt verkehren (vergleiche Kapitel A 3 und Karte A-4).

---

<sup>31</sup> Der Fahrplankontakt wird in Richtung Oldenburg alle zwei Stunden und in Richtung Bremen alle vier Stunden von einem InterCity übernommen.

### A 7.2.2 Regionalbusverkehr

Die Stadt Delmenhorst ist durch die Regionalbuslinie 240 mit dem Grundzentrum Ganderkesee im Landkreis Oldenburg verbunden. Die Linie 450 verbindet Delmenhorst zudem mit den Gemeinden Lemwerder und Berne im Landkreis Wesermarsch. Die Bürgerbuslinien 221 und 222 verbinden Delmenhorst zudem mit den nördlichen Teilen der Gemeinde Ganderkesee (vergleiche Karte A-20 und Karte A-36). Das Angebot der Linie 229, die auf Bedienungsebene 3 verkehrt, ist auf den Schülerverkehr zwischen Delmenhorst, Groß Ippener und Harpstedt abgestimmt. Die Fahrtzeiten der Linien 237 und 238 sind auf die Schichtanfangs- und -endzeiten des Daimler-Werks in Bremen-Sebaldsbrück abgestimmt und bedienen auch Haltestellen in Delmenhorst (vergleiche Karte A-20).

### A 7.2.3 Stadtverkehr (Stadtbus)

#### Räumliches Verkehrsangebot

Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht aus einem Tagesliniennetz und einem Freizeitliniennetz. Das Tagesliniennetz mit einer Gesamtlänge von etwa 83 Kilometern besteht aus sieben Durchmesserlinien (Linien 201 - 206, 208). In Zeiten geringerer Nachfrage verkehren die Busse im Freizeitliniennetz mit einer Länge von etwa 64 Kilometern. Das Freizeitliniennetz besteht aus sechs Durchmesserlinien (Linien 212, 213, 215, 216 und 218) und einer Halbmesserlinie (Linie 214). Alle Linien sind radial auf den ZOB am Bahnhof ausgerichtet (vergleiche Karten A-18 und A-19).

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das Stadtbuslinienangebot:

Liniennummer	Linienverlauf
201	Deichhorst/Hilversumer Straße - ZOB - Roland-Center/Huchting
202	Hasbergen/Dreilinen - ZOB - Brendel Süd/Gothaer Straße
203	Hoher Weg - ZOB - Fridtjof-Nansen-Straße
204	Annenheide - ZOB - Roland-Center/Huchting
205	Brendel-Süd/Gothaer Straße - ZOB - Sandhausen/Bungerhof
206	Bungerhof - ZOB - Deichhorst/Hilversumer Straße
208	Wichernstift - ZOB - Adelheide/Kaserne
212	Annenheide - ZOB - Dreilinen
213	Hoher Weg - ZOB - Fridtjof-Nansen-Straße
214	Bahnhof/ZOB - Roland-Center/Huchting
215	Brendel-Süd/Gothaer Straße - ZOB - Bungerhof/Friedhof
216	Deichhorst/Hilversumer Straße - ZOB - Hasport/Buchenstraße
218	Adelheide - ZOB - Wichernstift

Quelle: VBN-Fahrplan 2007 Delmenhorst Stadt und Region

Tabelle A-28: Stadtbuslinien in Delmenhorst

### **Zeitliches Verkehrsangebot**

Der Stadtbusbetrieb im Tagesliniennetz beginnt von Montag bis Freitag in der Regel zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr und endet um etwa 20:00 Uhr. Zwischen 20:00 Uhr und etwa 22:00 Uhr verkehren die Linien des Freizeitliniennetzes. An Freitagen und Samstagen wird das Angebot im Freizeitliniennetz bis etwa 24:00 Uhr aufrechterhalten. Die Stadtbuslinien verkehren im Tagesliniennetz im 30-Minuten-Takt, im Freizeitliniennetz im Stundentakt. Die einzige Ausnahme ist die Linie 208, die auch im Tagesliniennetz im Stundentakt verkehrt. Die Linien 221 und 222 verkehren als Bürgerbus Ganderkesee im Zweistundentakt. Durch die Bedienung mit je zwei Linien ergibt sich für die Stadtteile Deichhorst und Düsternort ein 15-Minuten-Takt.

An Samstagen beginnt der Betrieb des Tagesliniennetzes gegen 06:00 Uhr mit Fahrten im 30-Minuten-Takt und geht gegen 16:00 Uhr in den Stundentakt des Freizeitliniennetzes über. Auch hier bildet die Linie 208 mit einem durchgängigen Stundentakt die Ausnahme. An Sonntagen verkehren ganztägig die Linien des Freizeitliniennetzes im Stundentakt. Die Bürgerbuslinien 221 und 222 verkehren am Wochenende nicht. Durch die Bedienung mit je zwei Linien ergibt sich für die Stadtteile Deichhorst und Düsternort ein 30-Minuten-Takt. Das Fahrplanangebot in Delmenhorst bleibt ganzjährig unverändert.

### **A 7.2.4 Nachtverkehr**

In den Nächten von Samstag auf Sonntag besteht das Nachtverkehrsangebot auf der Linie N23 von Bremen über Delmenhorst nach Wildeshausen aus drei Fahrtenpaaren (vergleiche Karte A-39). Bei dieser als NachtEule verkehrenden Linie kommt ein gesonderter Tarif zur Anwendung (vergleiche Kapitel 11.6).

## **A 7.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Bedeutendster Verknüpfungspunkt in Delmenhorst ist die Haltestelle Bahnhof/ZOB, über die sämtliche Stadtbuslinien geführt werden. Die Linien mit geraden und ungeraden Liniennummern begegnen sich jeweils alle 30 Minuten am ZOB, sodass Umsteigemöglichkeiten hergestellt werden. Die Abfahrtszeiten der Linien mit geraden und ungeraden Liniennummern sind im Tagesliniennetz um ca. 15 Minuten versetzt und im Freizeitliniennetz um ca. 30 Minuten. Somit ergeben sich für alle Linien maximale Umsteigezeiten von etwa 15 Minuten im Tageslinien- und etwa 30 Minuten im Freizeitliniennetz. Der Fahrplan der Stadtbusse ist am ZOB insbesondere auch auf den SPNV in und aus Richtung Bremen abgestimmt, da die höchste Pendlerverflechtung zum Oberzentrum Bremen besteht. (vergleiche Karte A-3) Verknüpfungen mit den SPNV-Linien in Richtung Osnabrück (R6), Oldenburg (R7) und Nordenham (R8) ergeben sich unplanmäßig. Die Bürgerbuslinien 221 und 222 sowie die Regionalbuslinie 450 sind zeitlich nicht auf die Stadtbuslinien abgestimmt, aufgrund der Fahrtenhäufigkeit der Stadtbuslinien ergeben sich aber Anschlüsse am Bahnhof ZOB.

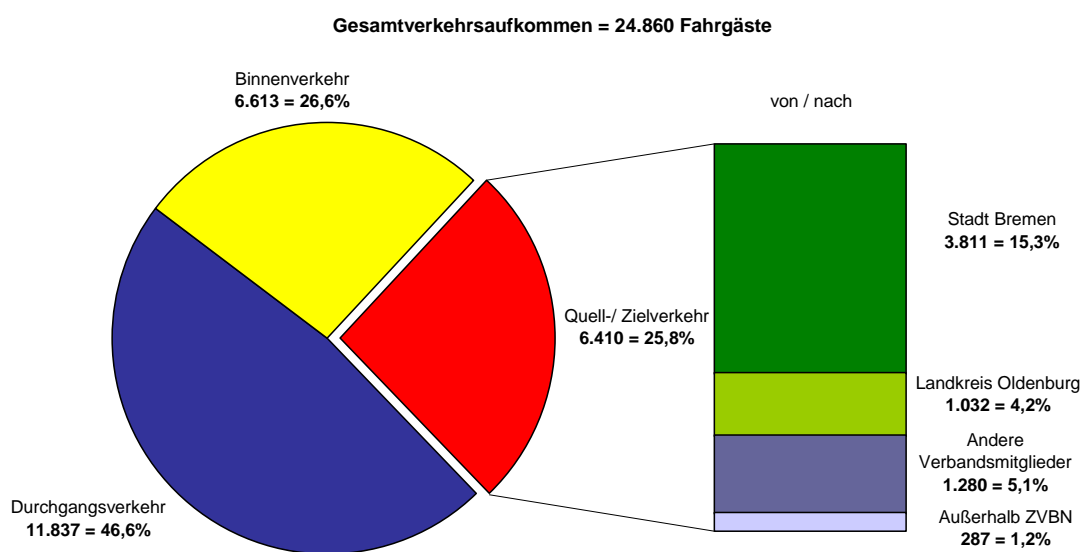
An der Haltestelle Roland-Center in Bremen-Huchting bestehen Anschlüsse zwischen den Linien 201 und 204 und den Bremer Straßenbahnlinien 1 und 8 in Richtung Innenstadt.

Weitere Anschlussmöglichkeiten bestehen mit den Bremer Stadtbuslinien 52 in Richtung Flughafen und 55 in Richtung Brinkum (vergleiche Karte A-8). An der Haltestelle Varreler Landstraße bestehen weitere Anschlüsse der Linien 204 und 214 an die Linie 55 in Richtung Brinkum.

## A 7.4 Übersicht Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Delmenhorst dargestellt. Darin ist neben dem Stadtbusverkehr auch der Schienen- und Regionalbusverkehr der in der Stadt Delmenhorst verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien in der Stadt Delmenhorst an einem durchschnittlichen Werktag<sup>32</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-42: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

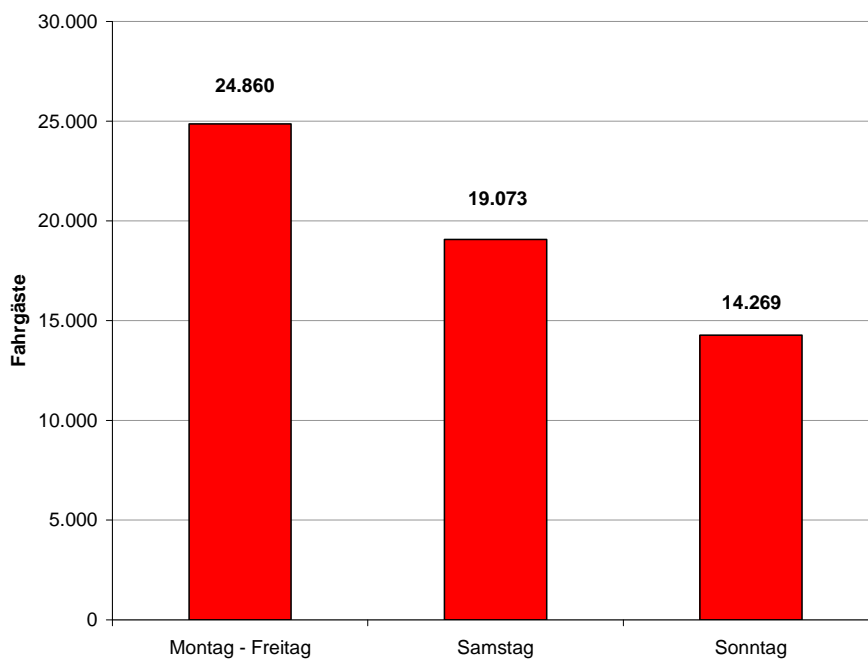
Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen von etwa 25.000 Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag besteht zu etwa 47 Prozent aus Durchgangsverkehr. Dieser wird vor allem auf den Bahnstrecken, in geringerem Umfang aber auch durch Umstieg auf Stadtgrenzen überschreitende Busverkehre erzeugt. Der Binnenverkehr innerhalb der Stadt Delmenhorst mit etwa 6.600 Fahrgästen täglich macht einen Anteil von rund 27 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Die wichtigste Verkehrsbeziehung im

<sup>32</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.



Quell-/Zielverkehr, der etwa ein Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens ausmacht, besteht mit etwa 3.800 Fahrgästen mit der Stadt Bremen. Etwa 1.000 Fahrgäste nutzen den ÖPNV täglich zwischen Delmenhorst und dem angrenzenden Landkreis Oldenburg. Die Verkehrsbeziehungen zu anderen Verbandsmitgliedern des ZVBN, insbesondere zur Stadt Oldenburg und dem Landkreis Wesermarsch machen mit etwa 1.300 Fahrgästen rund 5 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens aus.

Die Verteilung der Fahrgäste auf das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

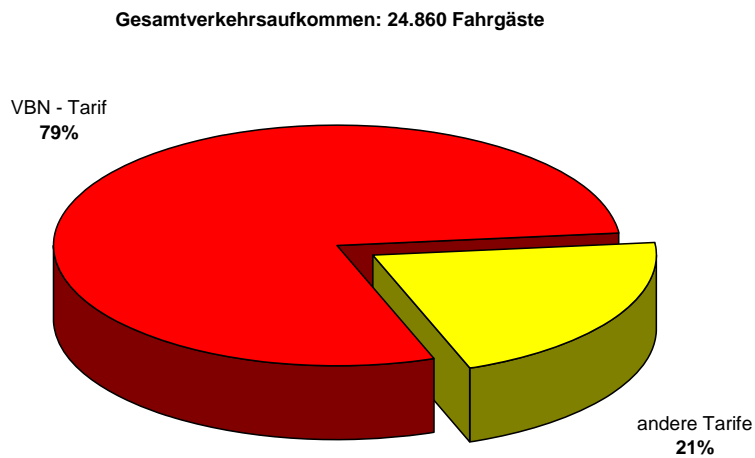


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-43: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Delmenhorst nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV)

Von Montag bis Freitag wird das ÖPNV-Angebot in der Stadt Delmenhorst durchschnittlich von etwa 25.000 Fahrgästen täglich genutzt. An Samstagen betragen die Fahrgastzahlen etwa 19.000 und an Sonntagen etwa 14.000 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden und ausbrechenden Linien oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Delmenhorst ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

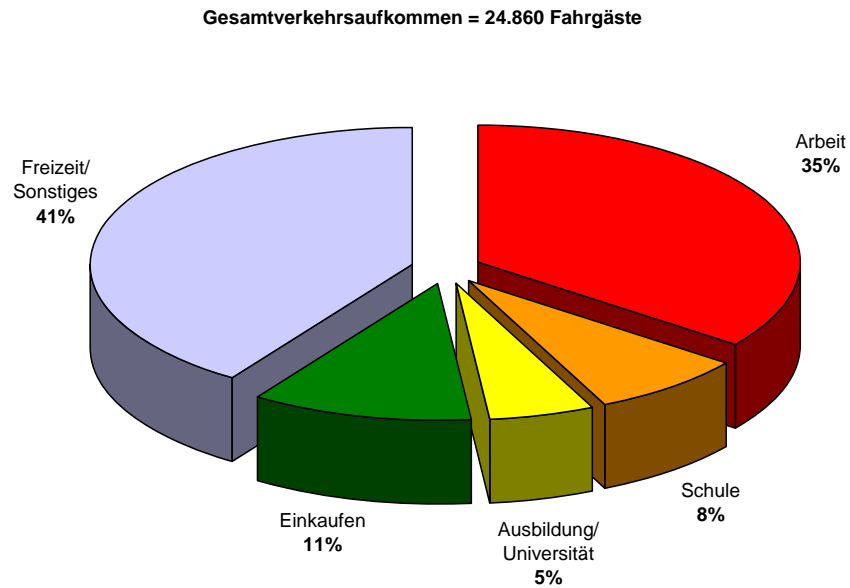


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-44: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Insgesamt werden 79 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens in der Stadt Delmenhorst nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 21 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

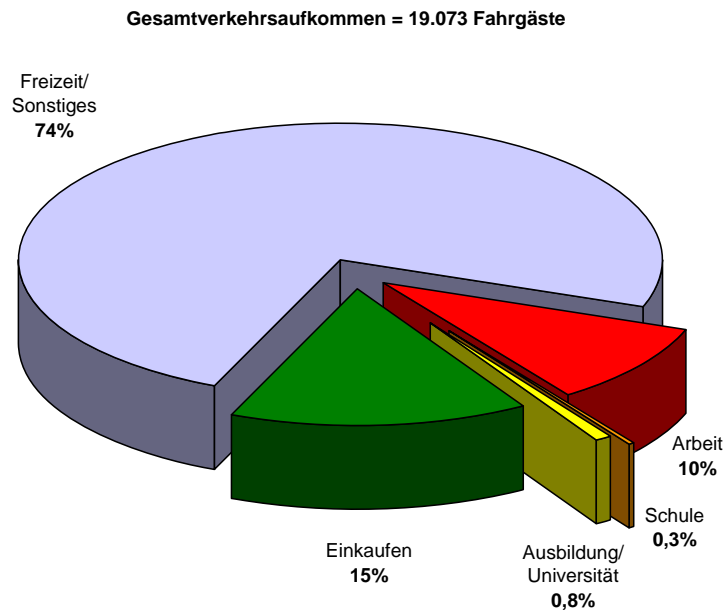
Die Fahrtzwecke aller 24.860 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-45: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

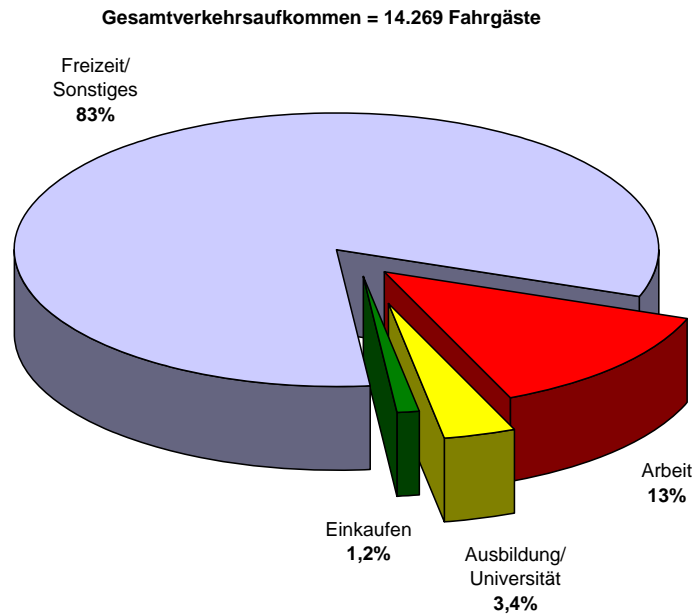
Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 41 Prozent für einen Werktag einen recht hohen Anteil auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit sind mit 35 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen vertreten. Demgegenüber steht mit 8 Prozent ein relativ geringer Anteil des Fahrtzwecks Schule. Etwa 11 Prozent der Fahrgäste nutzt die ÖPNV-Linien in der Stadt Delmenhorst zum Einkaufen und 5 Prozent auf dem Weg zur Ausbildung/Universität. Die Fahrtzwecke der Fahrgäste an Samstagen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-46: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag

An Samstagen nutzen etwa drei Viertel der Fahrgäste den ÖPNV in der Stadt Delmenhorst mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges. Auch der Einkaufsverkehr ist mit einem Anteil von 15 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen von etwa 19.000 Fahrgästen häufiger Fahrtzweck. Der Anteil der Berufspendler mit dem Fahrtzweck Arbeit beträgt samstags 10 Prozent.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-47: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag

An Sonntagen wird der ÖPNV mit einem Anteil von 83 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges genutzt. Der Anteil des Fahrtzwecks Arbeit am Gesamtverkehrsaufkommen von etwa 14.000 Fahrgästen beträgt sonntags 13 Prozent.

## A 7.5 Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Delmenhorst

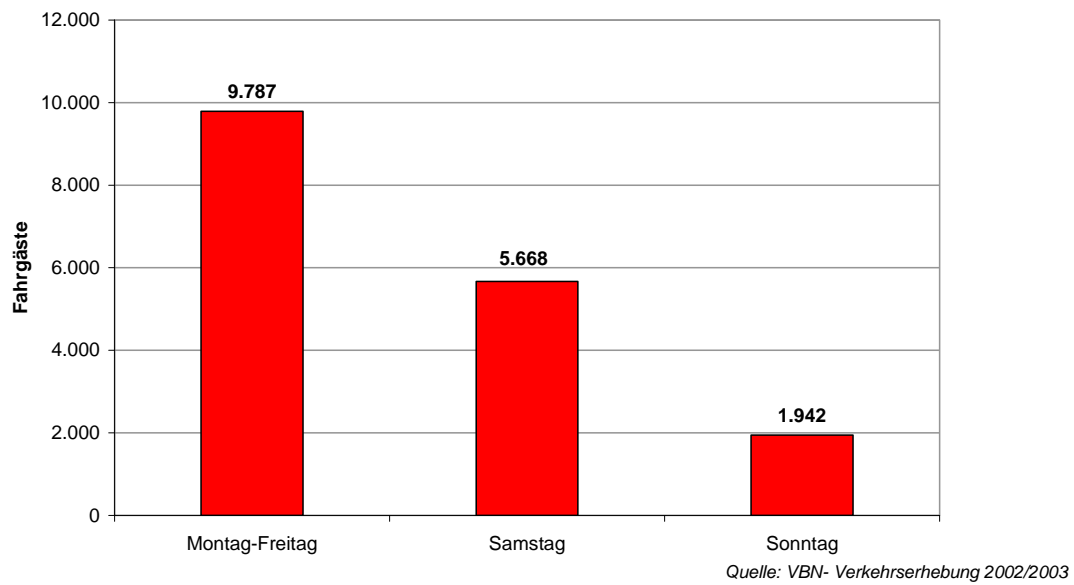
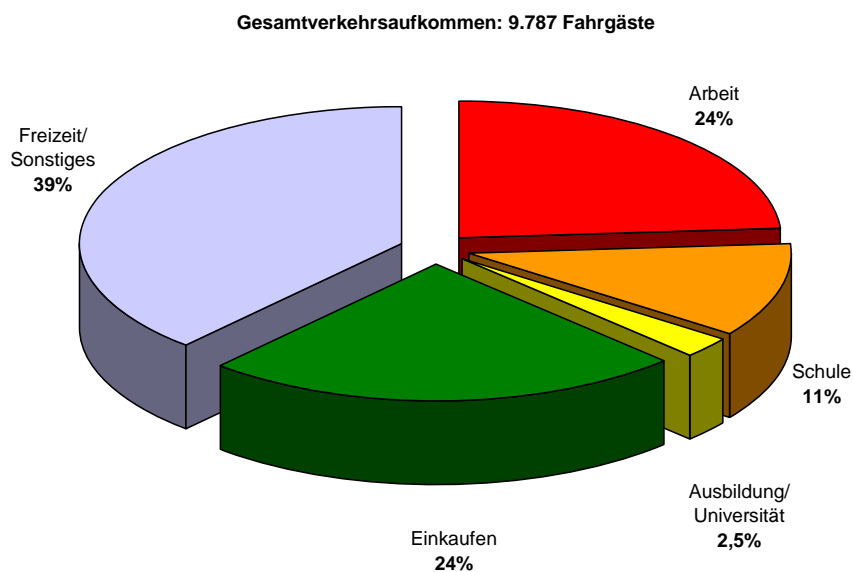
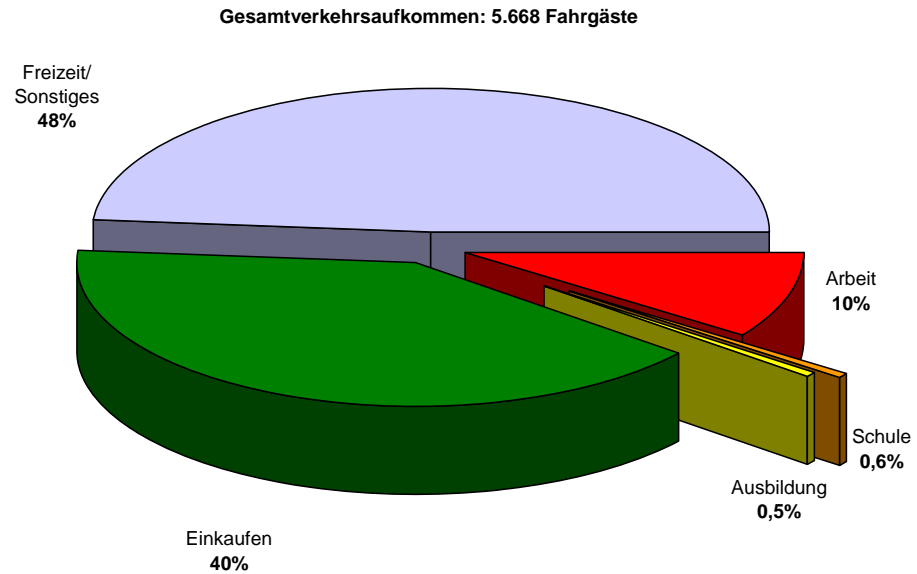


Abbildung A-48: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen



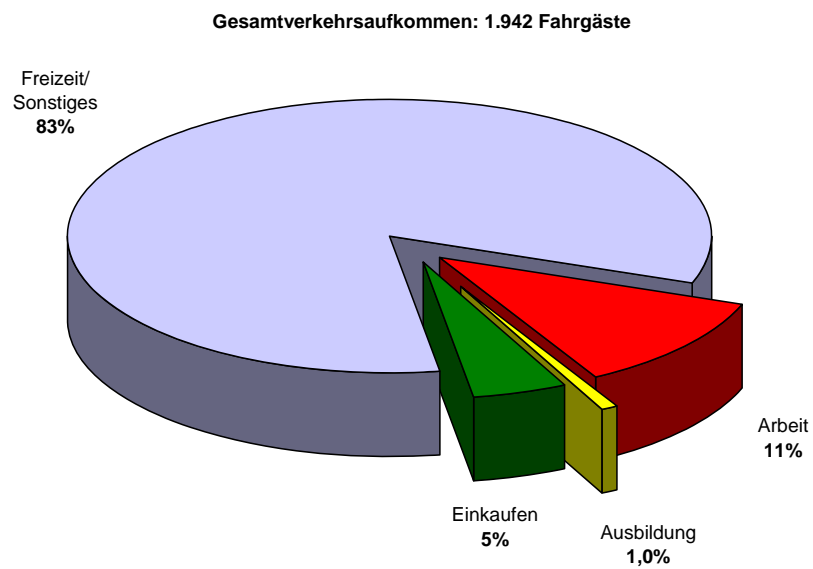
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-49: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-50: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-51: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag

## A 7.6 Bewertung

### A 7.6.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und der Stadt. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Delmenhorst ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

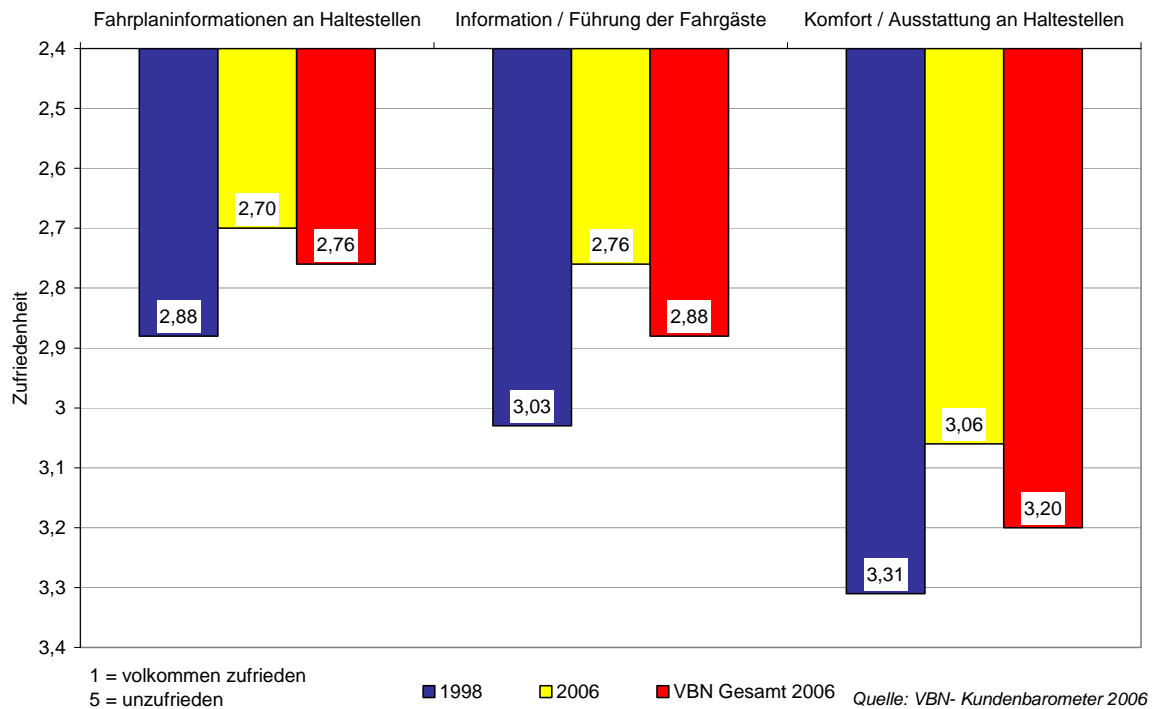


Abbildung A-52: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit der Ausstattung der Haltestellen hat sich zwischen 1998 und 2006 stark verbessert und wird mittlerweile deutlich besser bewertet als im VBN-Durchschnitt. Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



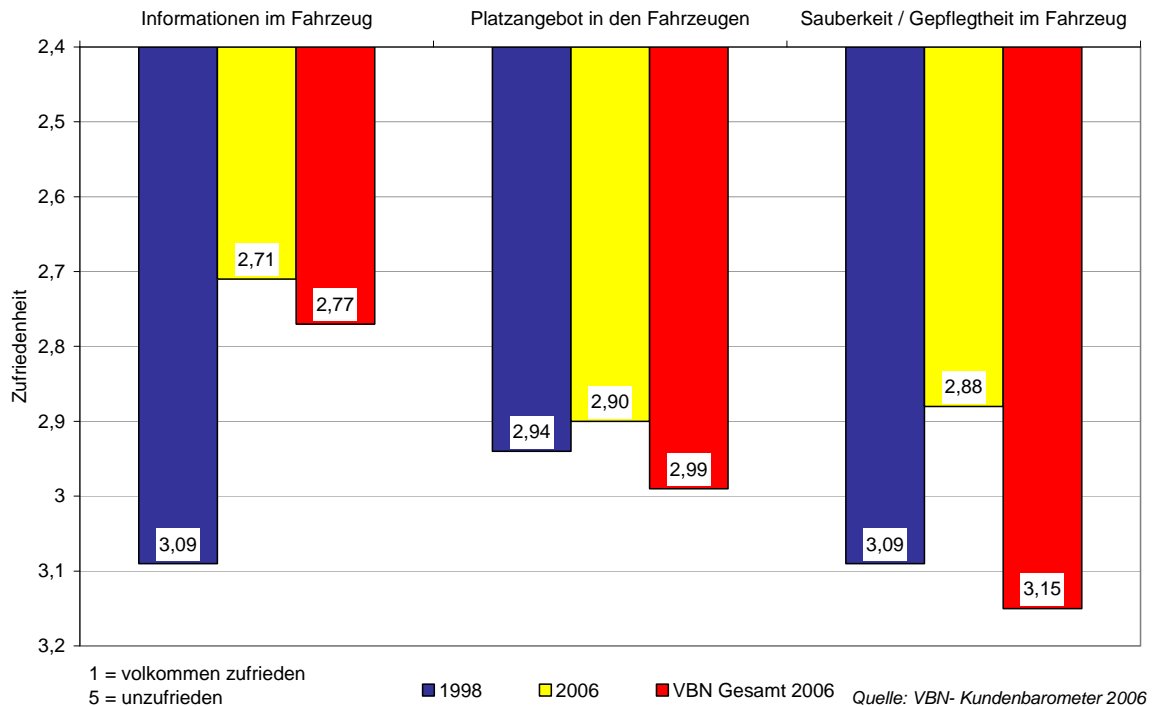
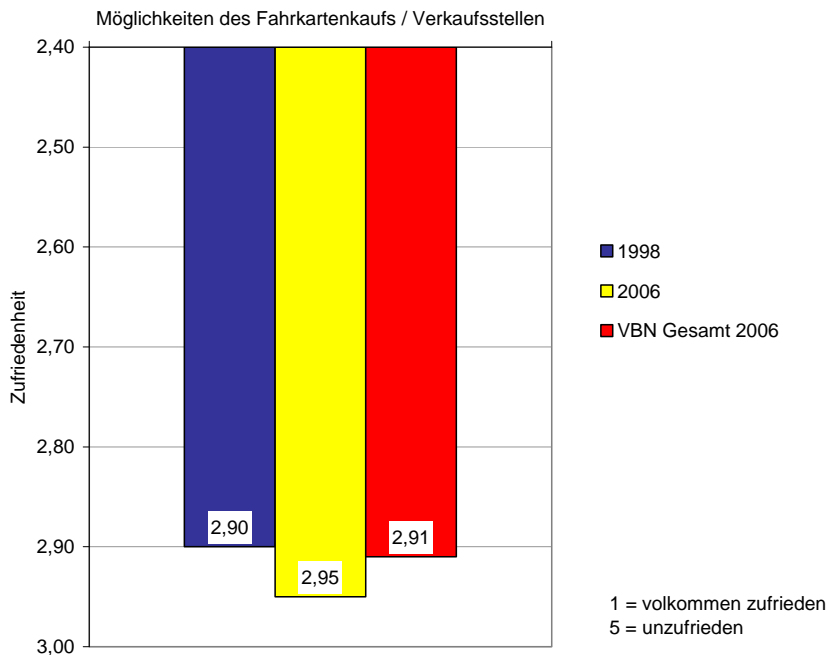


Abbildung A-53: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den in der Stadt Delmenhorst eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 für die Merkmale Informationen und Sauberkeit/Gepflegtheit in den Fahrzeugen stark verbessert. Die Zufriedenheit mit dem Platzangebot in den Fahrzeugen hat sich tendenziell verbessert. Insgesamt werden alle Merkmale, insbesondere die Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge, in der Stadt Delmenhorst besser bewertet als im VBN-Durchschnitt. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-54: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich in der Stadt Delmenhorst leicht verschlechtert und wird insgesamt tendenziell schlechter als im VBN-Durchschnitt gesehen.

#### A 7.6.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Delmenhorst ist grundsätzlich als positiv zu bewerten. Die räumliche Erschließung durch die Haltestellen ist bei einem Einzugsradius von 300 Metern nahezu flächendeckend gegeben. Das zeitliche Verkehrsangebot ist hinsichtlich der Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten als bedarfsgerecht anzusehen. Durch die guten SPNV-Verbindungen und den Taktverkehr der Stadtbuslinien ist das Angebot auch am Wochenende gut.

Das System der Durchmesserlinien ermöglicht umsteigefreie Verbindungen. Diese werden vorwiegend zwischen bevölkerungsstarken Stadtteilen angeboten. Umstiege sind am Bahnhof ZOB im Tagesliniennetz mit einer Wartezeit von maximal 15 Minuten möglich. Im Freizeitliniennetz ergeben sich zwischen den Linien mit geraden und ungeraden Liniennummern beim Umstieg dagegen lange Wartezeiten von 30 Minuten.

Die Führung aller Stadtbuslinien über die Haltestelle Bahnhof ZOB bewirkt eine gute Anbindung des Bahnhofes an das gesamte Stadtgebiet. Der Bürgerbus Ganderkesee bindet zudem nahe gelegene Orte in der Gemeinde Ganderkesee an die Innenstadt und den Bahnhof von Delmenhorst an.

Haltestellen in Hauptlastrichtung, die vorrangig dem Einstieg dienen, sind meistens mit einem Fahrgastunterstand versehen, wohingegen in Gegenrichtung häufig kein Unterstand vorhanden ist. Die Unterstände sind weitestgehend transparent und mit Sitz- und Informationsmöglichkeiten ausgestattet. Die Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitstreifen und Hochborden sowie der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen ermöglichen einen leichten Ein- und Ausstieg aller Fahrgäste und auch die Nutzung des ÖPNV durch Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die Ausstattung der Haltestellen entspricht somit weitestgehend dem VBN-Haltestellenkonzept und kann als sehr gut bezeichnet werden. Die Steigerung der Zufriedenheit der Fahrgäste mit Komfort/Ausstattung der Haltestellen (siehe Kapitel 5.6.1, Abbildung A-52) spiegelt diese Einschätzung wider.

Die Verbindung der Stadt Delmenhorst zu den umliegenden Gemeinden wird vor allem durch den SPNV gewährleistet. Nahe gelegene Orte ohne SPNV-Anschluss wie Brinkum oder Harpstedt sind dagegen nur selten oder mit langen Fahrzeiten und Umstiegen zu erreichen.

Das Nachtangebot besteht lediglich aus je drei Fahrten der Linie N23 in Richtung Bremen und Wildeshausen mit nur vier Halten in Delmenhorst. Diese Fahrten werden nur in den Nächten von Samstag auf Sonntag angeboten. Das Nachtangebot ist somit für ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, im Vergleich zu den anderen kreisfreien Städten im ZVBN-Gebiet, als schlecht zu bezeichnen. Kreisangehörige Städte mit geringerem Fahrgastpotenzial, wie beispielsweise Achim und Osterholz-Scharmbeck, verfügen über ein weit umfangreicheres Nachtangebot.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

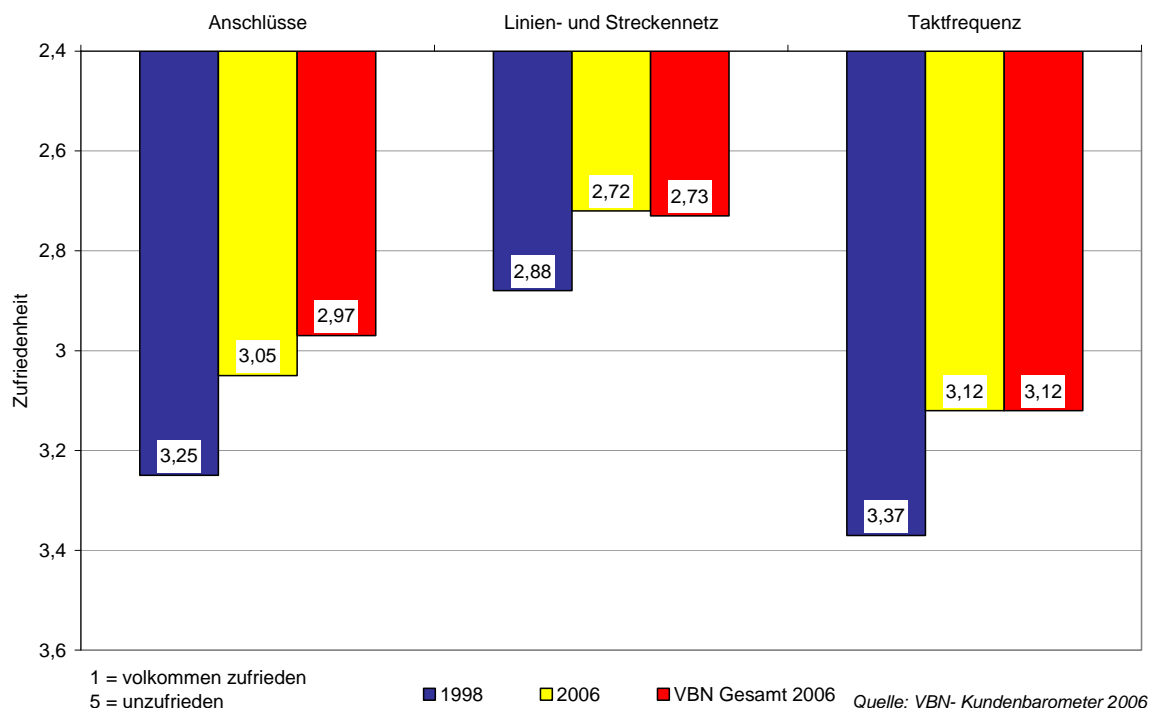


Abbildung A-55: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung zum Verkehrsangebot hat sich seit 1998 in der Stadt Delmenhorst für alle Merkmale verbessert. Die Anschlüsse werden leicht schlechter als im VBN-Durchschnitt bewertet. Die Taktfrequenz und das Linien- und Streckennetz werden von den Fahrgästen ähnlich wie im VBN-Durchschnitt bewertet.

## A 8 Stadt Oldenburg

### A 8.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 8.1.1 Haltestellen

Die Stadt Oldenburg verfügt über 306 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 599 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept <sup>33</sup>	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
599	591	257	251	482	598
entspricht	99 %	43 %	42 %	80 %	100 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006, VWG 2007

Tabelle A-29: Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Oldenburg

In Oldenburg sind in einem Mehrjahresprogramm (2003 - 2007) u. a. mit Unterstützung durch den ZVBN nahezu sämtliche Haltestellen ausgebaut worden. Lediglich in einigen Einzelfällen und bei den zentralen Haltestellen des Innenstadtrings (z. B. Haltestelle Berliner Platz) wird dieser Ausbau erst in den kommenden Jahren erfolgen (vergleiche Kapitel C 5.1.2.2). Insgesamt wurden im genannten Zeitraum über 250 transparente Fahrgastunterstände aufgestellt und die veralteten Fahrgastunterstände damit ersetzt. Alle neuen Fahrgastunterstände sind mit Informationsvitruinen und einer Beleuchtung versehen.

Nahezu sämtliche Haltestellen sind mit geräumigen Aufstellflächen zur unproblematischen Nutzung durch Rollstuhlfahrer und mit Hochbordanlagen (17 cm) versehen. In Kombination mit dem Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen wird der Ein- und Ausstieg nun ohne Fremdhilfe möglich. Taktile Leiteinrichtungen für Sehbehinderte sind vorhanden. In Verbindung mit einem so genannten Intermodal Transport Control System (ITCS) sind die Haltestellen ZOB und Hauptbahnhof Süd sowie zukünftig die Haltestelle Lappan mit einer dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

<sup>33</sup> Die optische Darstellung der Schilder ist in den kreisfreien Städten abweichend vom Haltestellenkonzept.

### A 8.1.2 Fahrzeuge

Niederflur-Standardlinienbus	71
Niederflur-Gelenklinienbus	21
<b>Gesamt Busse</b>	<b>92</b>

Quelle: VWG, Stand März 2007

Tabelle A-30: Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Oldenburg

Auf den Stadtbuslinien verkehren ausschließlich Niederflurbusse. Davon sind bereits 19 Omnibusse (zehn Gelenkbusse, neun Standardlinienbusse) mit Erdgasantrieb im Einsatz. Im Zuge von Neubeschaffungen sollen zukünftig nur noch Busse mit dieser Antriebstechnik beschafft werden (vergleiche Kapitel C 5.1.3.7). Alle Niederflurbusse sind mit einer Einrichtung zur Absenkung des Fahrzeugaufbaus (Kneeling) und Lift oder Rampe ausgerüstet, davon zwölf Fahrzeuge mit einem Lift an Tür 1, 80 Fahrzeuge mit einer Rampe an Tür 2. Mehr als die Hälfte der Fahrzeuge verfügen über eine Klimaanlage. Neue Busse sollen mit einer Rampe an Tür 2 und einer Klimaanlage ausgestattet werden (vergleiche Kapitel C 5.1.3.7).

### A 8.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Die Stadt Oldenburg verfügt über sechs intermodale Verknüpfungspunkte<sup>34</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Standort	Bestand Park-and-ride <sup>35</sup>	Bestand Bike-and-ride
Weser-Ems-Halle	400 <sup>36</sup>	-
Landwehrstraße	127	-
Stadion Marschweg	555	-
Wechloy <sup>37</sup>	250	-
Prinzessinweg	202	-
Hauptbahnhof/ZOB	358	-

Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007

Tabelle A-31: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Oldenburg

An vielen Standorten, vor allem im Innenstadtbereich, sind Fahrradständer vorhanden, die auch für Bike-and-ride genutzt werden können (vergleiche Karte A-21).

<sup>34</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

<sup>35</sup> Eine generelle Überprüfung der Park-and-ride-Anlagen bezüglich Tarif, Beschilderung/Information und Standorten ist für 2008 vorgesehen.

<sup>36</sup> Berücksichtigt wurden von insgesamt 5000 Stellplätzen an der Weser-Ems Halle nur die befestigten 400 P+R-Stellplätze, die ständig für die Funktion als P+R-Stellplätze zur Verfügung stehen.

<sup>37</sup> Diese Park-and-ride-Anlage wird zum Jahresende 2007 aufgegeben.

#### **A 8.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort**

Das örtliche Verkehrsunternehmen VWG betreibt in der Stadt Oldenburg zwei Informations- und Vorverkaufsstellen. Neben dem Info-Center am ZOB bietet die Mobilitätszentrale am Lappan neben Fahrgastinformationen auch sämtliche VBN-Tickets an. Weiterhin findet in der Mobilitätszentrale auch Beratung und Verkauf zu sonstigen Mobilitätsangeboten wie zum Beispiel Carsharing statt. An zentralen Haltestellen im Innenstadtbereich können VBN-Fahrkarten auch an Fahrkartenautomaten gekauft werden.

Im gesamten Stadtgebiet von Oldenburg bieten weiterhin etwa 25 private Vorverkaufsstellen VBN-Tickets und Informationen an. Bei den meisten dieser Vorverkaufsstellen wird mit Ausnahme von Abonnements und Gruppentickets das gesamte Ticketsortiment angeboten.

#### **A 8.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Aufgrund der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten liegen etwa 15 Prozent des Streckennetzes in solchen Bereichen. Auf den Streckenabschnitten in den Wohngebieten und Außenbezirken des Stadtgebietes sind die Straßen zum Teil für den Begegnungsverkehr (Bus/Bus bzw. Bus/LKW) zu schmal und in ihrer Tragfähigkeit eingeschränkt.

Zur Beschleunigung des Stadt- und Regionalbusverkehrs sind vor allem im Innenstadtbereich Busfahrstreifen eingerichtet worden.

Von den insgesamt 90 Vollsignalanlagen sind mittlerweile 67 Signalanlagen im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms umgerüstet worden. An diesen Anlagen können sowohl die Stadtbusse als auch die Regionalbusse über Funk die Freigabe anfordern bzw. verlängern.

Weiterhin sind von 74 bedarfsgesteuerten Fußgängerampeln 18 Anlagen im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms umgerüstet worden, sodass eine Bevorrechtigung der Busse möglich ist.

Das Busbeschleunigungsprogramm wird in insgesamt sieben Ausbaustufen umgesetzt, wovon die ersten drei Stufen bereits abgeschlossen sind. Die vierte Ausbaustufe soll im Jahr 2007 abgeschlossen werden. Für die weiteren Stufen sind entsprechende Anträge auf Förderung nach GVFG<sup>38</sup> bei der LNVG gestellt.

---

<sup>38</sup> Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

## **A 8.2 Übersicht Verkehrsangebot**

### **A 8.2.1 SPNV**

Die Stadt Oldenburg ist durch die Bahnlinien R7 Bremen - Delmenhorst - Hude - Oldenburg [- Leer] und R9 [Wilhelmshaven -] Oldenburg [- Osnabrück] an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angeschlossen. Auf der Linie R7 verkehrt ein RegionalExpress im Zweistundentakt<sup>39</sup> und auf dem Abschnitt von Oldenburg nach Bremen zusätzlich eine Regionalbahn im Stundentakt, sodass zwischen beiden Oberzentren nahezu ein 30-Minuten-Takt erreicht wird. Die Linie R9 verkehrt ebenfalls im Stundentakt. Diese Angebote werden auch am Wochenende aufrechterhalten (vergleiche Kapitel A 3 und Karte A-4).

### **A 8.2.2 Regionalbusverkehr**

Durch das Regionalbusnetz ist die Stadt Oldenburg eng mit den umliegenden Gemeinden und Städten verbunden. Dabei bieten schnelle Buslinien (Linien 270, 280, S35, 440 und 910) direkte Verbindungen von den Mittelzentren Wildeshausen, Westerstede, Brake, Nordenham und Friesoythe zum Oberzentrum Oldenburg an.

Insgesamt werden 14 Regionalbuslinien auf den radial auf die Innenstadt zulaufenden Hauptverkehrsstraßen zum ZOB geführt und verlaufen damit auf längeren Abschnitten parallel zu den städtischen Buslinien (vergleiche Karte A-23). Die Regionalbuslinien bedienen dabei auch viele Haltestellen im Stadtgebiet.

Der überwiegende Teil der Regionalbuslinien verkehrt an fast allen Wochentagen. Sieben von vierzehn Linien sind ganz bzw. teilweise vertaktet. Eine Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien ist jedoch nicht gegeben. Weitere Informationen zum Verkehrsangebot der Regionalbuslinien sind den Beschreibungen der jeweiligen Landkreise zu entnehmen.

### **A 8.2.3 Stadtverkehr (Stadtbus)**

#### **Räumliches Verkehrsangebot**

Das von den Stadtbussen befahrene Liniennetz hat eine Gesamtlänge von rund 215 km. Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht aus 16 Buslinien, die mit Ausnahme der Linie 313, radial auf die Innenstadt ausgerichtet sind (vergleiche Karte A-21). Sie bedienen die beiden Umsteigehaltestellen Lappan sowie mit Ausnahme der Linie 304 den ZOB am Hauptbahnhof und sind

- als Durchmesserlinien (acht Linien: 301-304, 309, 310, 322, 324)
- als Halbmesserlinien (sieben Linien: 306, 307, 308, 312, 314, 315, 316)
- als Tangentiallinie (Linie 313 als Anruf Linientaxi)

---

<sup>39</sup> Der Fahrplankontakt wird alle zwei Stunden von einem InterCity, der nicht nach VBN-Tarif verkehrt, übernommen.



konzipiert.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das Stadtbuslinienangebot:

Linien-nummer	Linienverlauf
301	Eversten - Friedhof Eversten - Lappan - Hbf./ZOB - Ofenerfeld
302	Borchersweg - Bf. Osternburg - Lappan - Hbf./ZOB - Ofenerfeld/Heidkamp
303	Krusenbusch - Lappan - Hbf./ZOB - BBS Wechloy/Rauhehorst
304	Ofenerdiek - Lappan - Bümmerstede
306	Universität - Lappan - Hbf./ZOB
307	Drielake - Lappan - Hbf./ZOB
308	BBS Wechloy/Rauhehorst - Lappan - Hbf./ZOB
309	Petersfehn/Wildenloh/Bloherfelde - Lappan - Hbf./ZOB - Patentbusch
310	Wehnen/Wechloy - Lappan - Hbf./ZOB - Ohmstede - Wahnbeek
312	Kreyenbrück - Klinikum Oldenburg - Lappan - Hbf./ZOB
313 <sup>40</sup>	Ohmstede - Brookweg - Quellenweg - Marschweg (Anruflinientaxi)
314	Hundsmühlen/Kanalbrücke - Olantis - Lappan - Hbf./ZOB
315	Hatterwüstring - Sandkrug - Lappan - Hbf./ZOB
316	Wüstring/Blankenburg - Lappan - Hbf./ZOB
322	Thomasburg - Lappan - Hbf./ZOB - Am Alexanderhaus
324	Patentbusch - Hbf./ZOB - Lappan - Infanterieweg

Quelle: VBN-Fahrplan 2007 Oldenburg Stadt und Region

Tabelle A-32: Stadtbuslinien in Oldenburg

### Zeitliches Verkehrsangebot

Der Stadtbusbetrieb beginnt in der Regel in der Zeit zwischen 05:00 Uhr bzw. 06:00 Uhr und endet um ca. 24:00 Uhr. Die Stadtbuslinien verkehren montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 19:00 Uhr mit folgender Taktfolge, wobei nicht in Haupt- und Nebenverkehrszeit unterschieden wird:

- 15-Minuten-Takt, zehn Linien: 301, 303, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 314
- 30-Minuten-Takt, drei Linien: 302, 322 und 324
- 60-Minuten-Takt, zwei Linien: 313 und 315.

Die Linie 316 verkehrt werktags stadteinwärts mit fünf Fahrten, stadtauswärts mit zehn Fahrten.

Die Linien 302 und 322 (Abschnitt Alexanderstraße) sind fahrplantechnisch so aufeinander abgestimmt, dass ein gemeinsamer 15-Minuten-Takt besteht. Ferner ergeben sich durch weitere Linienüberlagerungen auf einigen Hauptästen 7,5-Minuten-Takte.

Zwischen 19:00 Uhr und 20:15 Uhr wird in der Regel ein 30-Minuten-Takt angeboten. Ab ca. 20:15 Uhr beginnt ein Stundentakt. Samstags wird in der Zeit von ca. 09:00 Uhr bis 16:30 Uhr in der Taktfolge wie Montag bis Freitag gefahren. In den übrigen Zeiten wird ein

<sup>40</sup> Diese Linie entfällt zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

30- bzw. 60-Minuten-Takt angeboten, der sich nach 20:15 Uhr entsprechend den Tagen Montag bis Freitag auf einen Stundentakt reduziert. Sonn- und feiertags verkehren die Busse im Stundentakt, der auf zahlreichen Linien in der Zeit von ca. 13:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Auf den Hauptästen besteht dann ein 15-Minuten-Takt.

Die Linie 324 stellt den Betrieb auf dem Abschnitt zwischen Hbf./ZOB und Patentbusch von Montag bis Freitag nach 19:30 Uhr ein. Darüber hinaus verkehrt sie auf diesem Abschnitt samstags nur bis ca. 16:00 Uhr und sonn- und feiertags dort gar nicht. In dieser Zeit übernimmt die Linie 309 die Bedienung.

An allen Wochentagen wird auf der Linie 313 (Anruflinientaxi) der Betrieb nach 20:00 Uhr eingestellt.

In den Außenbereichen wird durch eine Aufsplittung einzelner Linien in verschiedene Linienäste die Bedienungshäufigkeit verringert (zum Beispiel Linien 303, 308, 309, 310 und 314). Diese Linienäste werden dann im 30-Minuten-Takt von den entsprechenden Linien bedient.

Das Fahrplanangebot in Oldenburg bleibt ganzjährig unverändert. Lediglich zum Oldenburger Kramermarkt gegen Ende September/Anfang Oktober wird für ca. zehn Tage das Fahrtenangebot erhöht.

#### **A 8.2.4 Nachtverkehr**

In den Nächten von Samstag auf Sonntag besteht im innerstädtischen Verkehr ein Nachtverkehrsangebot mit fünf Linien (N 36 bis N 40), die die Stadtteile jeweils ringförmig vom Lappan aus mit je drei Fahrten pro Nacht erschließen (vergleiche Karte A-22).

Darüber hinaus verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag vier Linien der NachtEule Ammerland und zwei Linien der NachtEule Oldenburg von Oldenburg zu den Freizeitzielen in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg. Die NachtEule Ammerland fährt darüber hinaus auch in den Nächten von Freitag auf Samstag. Die Nachtbusse halten entlang des Linienweges an den vom Regionalbusverkehr bedienten Haltestellen.

### **A 8.2.5 Bedarfsorientierter Verkehr**

Die Tangentiallinie 313<sup>41</sup> verkehrt als Anruflinientaxi außerhalb der Innenstadt von Ohmstedte im nordwestlichen Bereich des Stadtgebietes bis zum Marschweg südlich der Innenstadt. Täglich werden Fahrten im Stundentakt bis jeweils 20:00 Uhr angeboten.

## **A 8.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Die Haltestelle Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof sowie die in der Innenstadt am Randbereich der Fußgängerzone gelegene Haltestelle Lappan sind die zentralen Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet.

An der Haltestelle Hbf./ZOB gibt es Verknüpfungen zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien sowie zwischen den Buslinien und den SPNV-Linien R7/R9. Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien sind fahrplanmäßig nicht gesondert berücksichtigt, da aufgrund der dichten Taktfolgen während des Tagesverkehrs in der Regel nur kurze Wartezeiten bestehen.

An der Haltestelle Lappan besteht eine Verknüpfung aller Stadtbuslinien, einiger Regionalbuslinien und der Linien des Nachtverkehrs an den Wochenenden. Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien werden am Lappan außerhalb der Normalverkehrszeit montags bis freitags am frühen Abend, samstags ab dem späten Nachmittag und sonntags ganztägig angeboten. An dieser Haltestelle besteht im Rahmen der VBN-Kundengarantien eine Anschlussgarantie (vergleiche Kapitel C 5.2.1).

An der Haltestelle Lappan stehen die Busse, bedingt durch das Befahren des Wallringes im Uhrzeigersinn, über Eck auf den ausgewiesenen Busfahrstreifen hintereinander. Dadurch ist die Haltestellengestaltung unübersichtlich und die Zuordnung der Linien zu den Abfahrtspositionen nicht eindeutig.

Da alle Stadtbuslinien den Wallring befahren, können die im Streckenverlauf liegenden Haltestellen ebenfalls zum Umstieg zwischen den Bussen und zu den Bussen der Regionallinien genutzt werden.

Die Busse des Nachtexpresses (das innerstädtische Nachtverkehrsangebot an den Samstagen) sowie die beiden für die Oldenburger Region bedeutsamen Nachtlinienverkehre NachtEule Ammerland (vier Linien) und NachtEule Oldenburg (zwei Linien) beginnen und enden an der Umsteigehaltestelle Lappan. Dort sind die Abfahrtszeiten der Nachtlinien des Nachtexpresses und der NachtEule Ammerland aufeinander abgestimmt. Eine Verknüpfung mit der NachtEule Oldenburg ist nicht gegeben.

---

<sup>41</sup> Diese Linie entfällt zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

## A 8.4 Übersicht Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Oldenburg dargestellt. Darin ist neben dem Stadtbusverkehr auch der Schienen- und Regionalbusverkehr der in der Stadt Oldenburg verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien in der Stadt Oldenburg an einem durchschnittlichen Werktag<sup>42</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

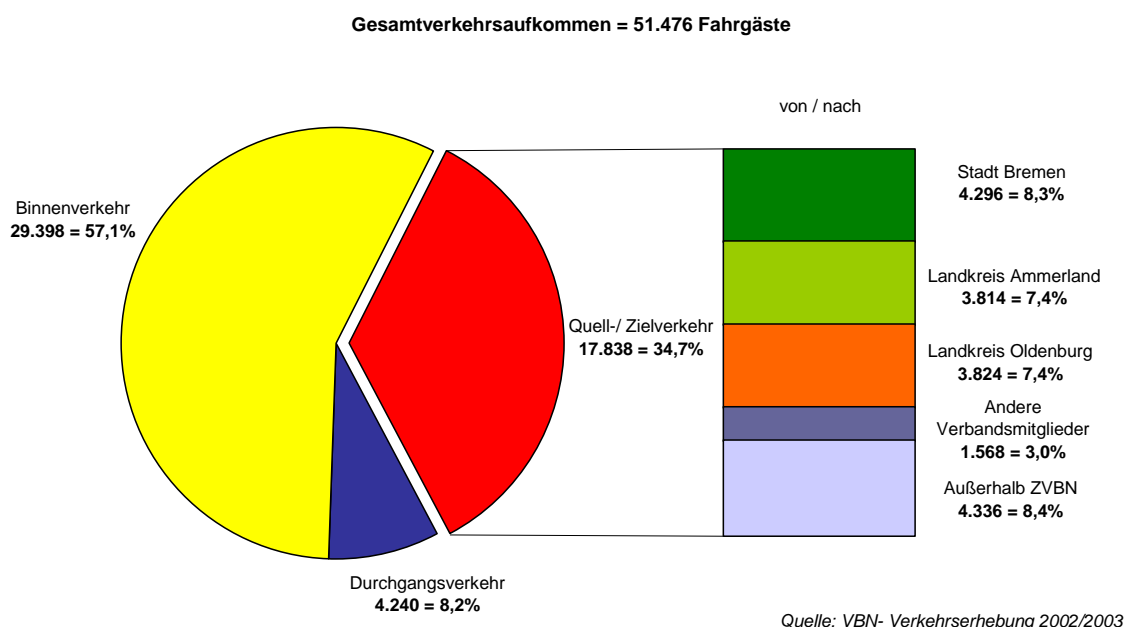
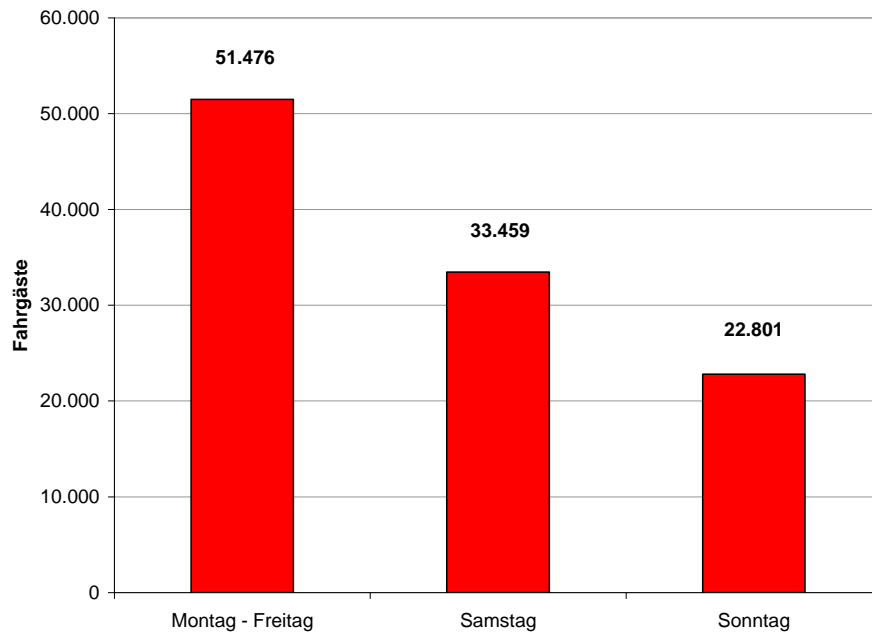


Abbildung A-56: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen von über 50.000 Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag besteht zu etwa 57 Prozent aus Binnenverkehr innerhalb der Stadt Oldenburg. Der Durchgangsverkehr wird vor allem auf den Bahnstrecken, in geringerem Umfang aber auch durch Umstieg zwischen den die Stadtgrenze überschreitenden Regionalbuslinien erzeugt. Täglich passieren über 4.000 Fahrgäste die Stadt Oldenburg als Durchgangsverkehr. Etwa ein Drittel des Gesamtverkehrsaufkommens macht der Quell-/Zielverkehr von und nach Oldenburg aus. Wichtige Verkehrsbeziehungen mit jeweils etwa 4.000 Fahrgästen bestehen mit der Stadt Bremen sowie den angrenzenden Landkreisen Ammerland und Oldenburg. Auch zu Gebietskörperschaften außerhalb des ZVBN-Gebiets bestehen mit über 4.000 Fahrgästen täglich starke Verkehrsströme.

<sup>42</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

Die Verteilung der Fahrgäste auf das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

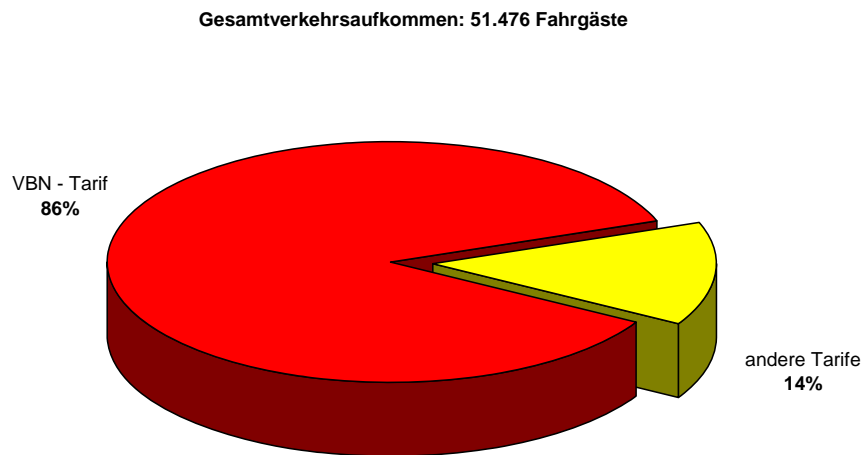


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-57: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Oldenburg nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV)

Von Montag bis Freitag wird das ÖPNV-Angebot in der Stadt Oldenburg durchschnittlich von über 50.000 Fahrgästen täglich genutzt. An Samstagen betragen die Fahrgastzahlen etwa 33.500 Fahrgäste und an Sonntagen knapp 23.000 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden und ausbrechenden Linien oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Oldenburg ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

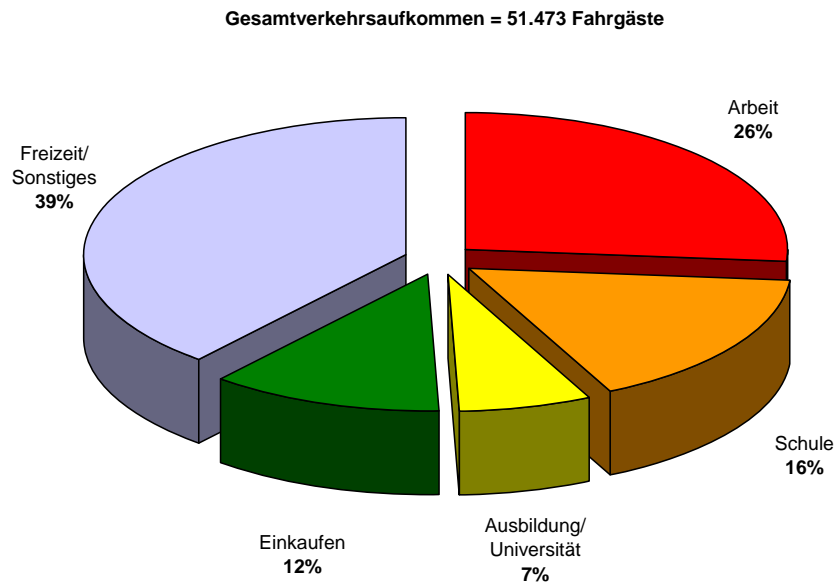


*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

Abbildung A-58: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Insgesamt werden 86 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens in der Stadt Oldenburg nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 14 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

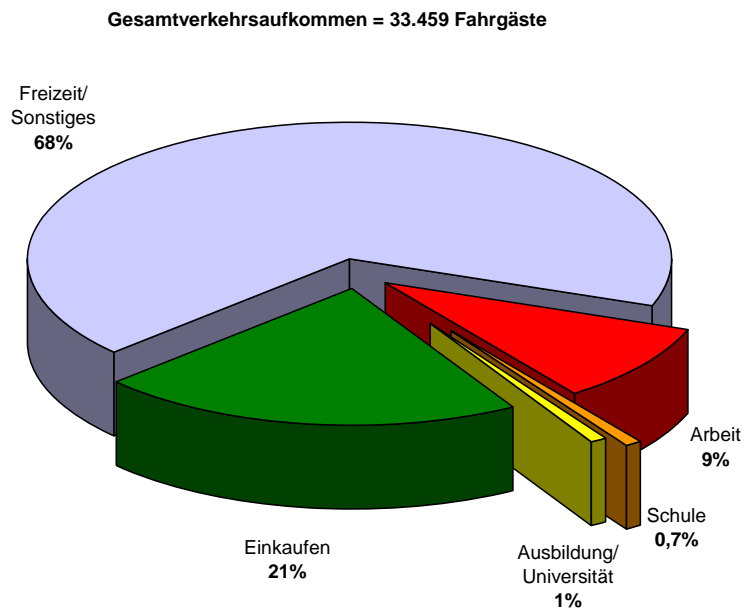
Die Fahrtzwecke aller 51.476 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-59: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 39 Prozent für einen Werktag im Vergleich zu den anderen Fahrtzwecken einen hohen Anteil auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit sind mit 25 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen vertreten. Der Anteil des Ausbildungsverkehrs (Fahrtzweck Schule plus Fahrtzweck Ausbildung/Universität) hat in der Stadt Oldenburg mit in der Summe 23 Prozent einen annähernd gleich großen Anteil wie der Fahrtzweck Arbeit. Etwa 12 Prozent der Fahrgäste nutzt die ÖPNV-Linien in der Stadt Oldenburg zum Einkaufen und 7 Prozent auf dem Weg zur Ausbildung/Universität.

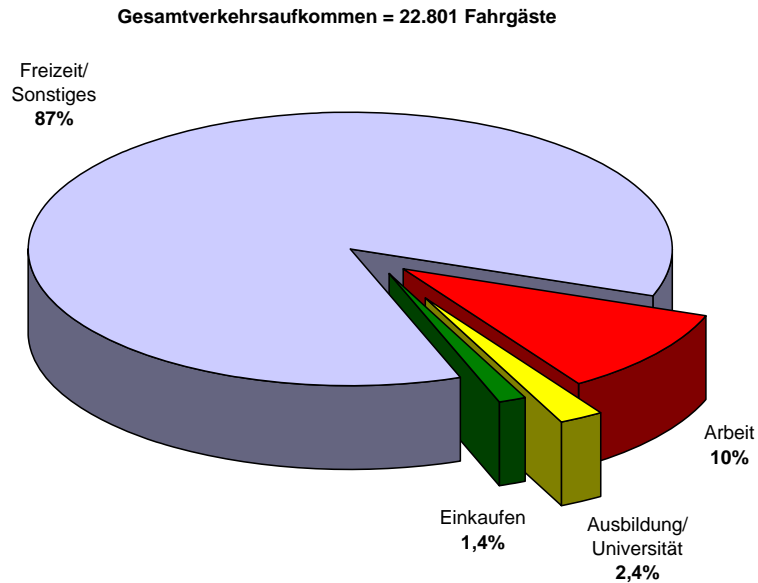


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-60: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag

An Samstagen nutzen etwa zwei Drittel der Fahrgäste den ÖPNV in der Stadt Oldenburg mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges. Auch der Einkaufsverkehr ist mit einem Anteil von 21 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen von etwa 33.000 Fahrgästen häufiger Fahrtzweck. Der Anteil der Berufspendler mit dem Fahrtzweck Arbeit beträgt samstags 9 Prozent.





Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-61: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag

An Sonntagen wird der ÖPNV mit einem Anteil von 87 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen mit dem Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges genutzt. Der Anteil des Fahrtzwecks Arbeit am Gesamtverkehrsaufkommen von fast 23.000 Fahrgästen beträgt sonntags 10 Prozent.

## A 8.5 Übersicht des Verkehrsaufkommens im Linienbündel Stadt Oldenburg

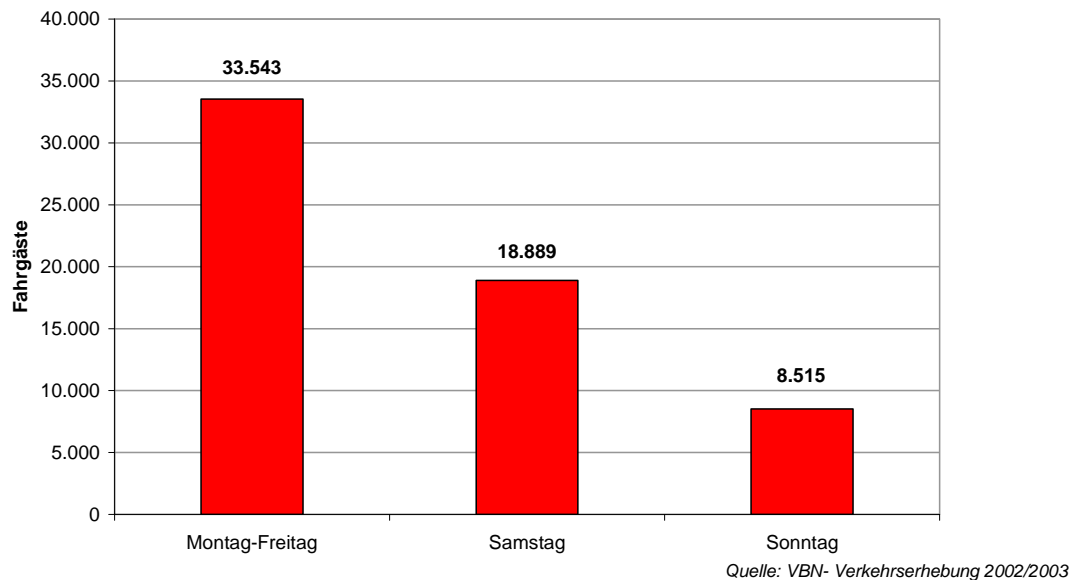


Abbildung A-62: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen

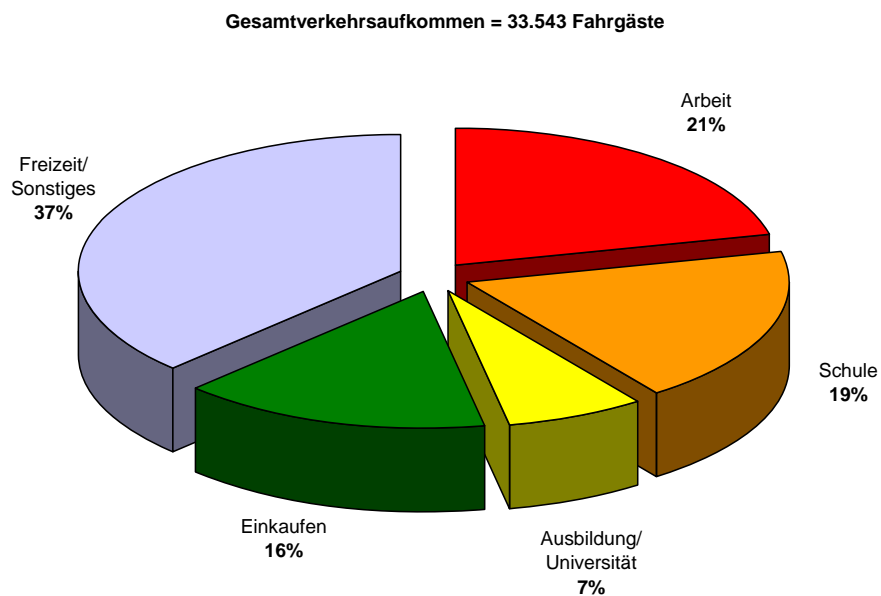
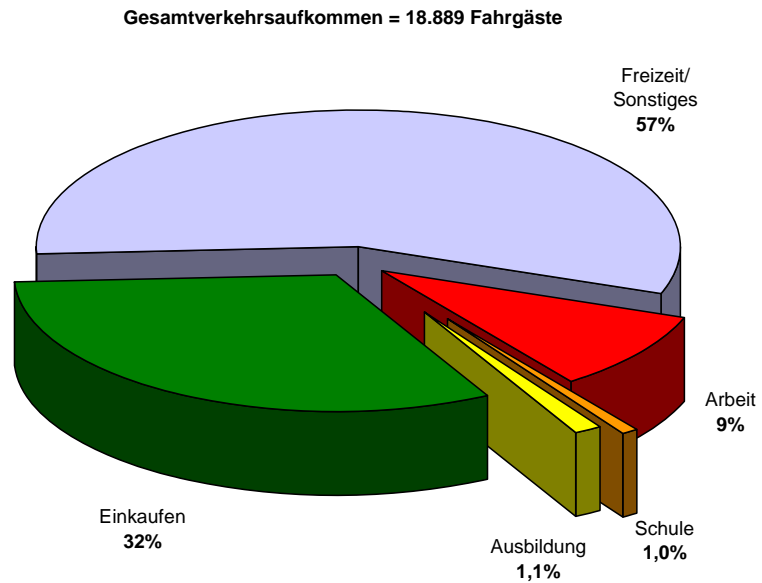
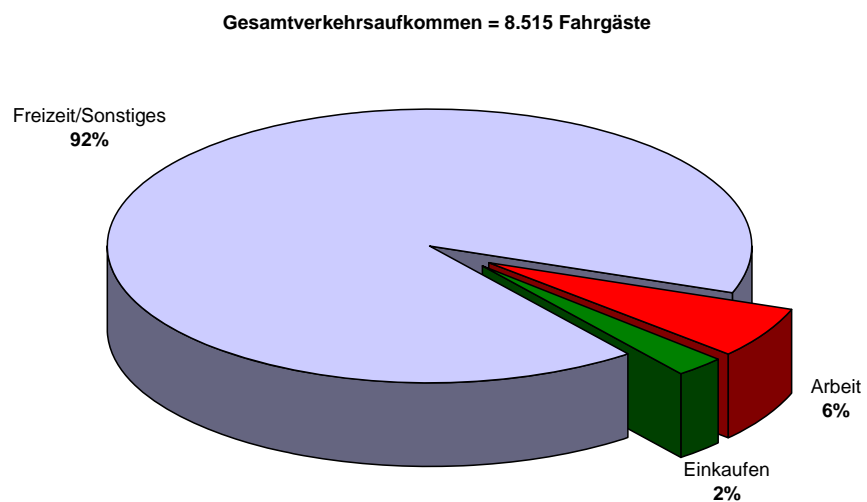


Abbildung A-63: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-64: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-65: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag

## A 8.6 Bewertung

### A 8.6.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und der Stadt. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Oldenburg ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

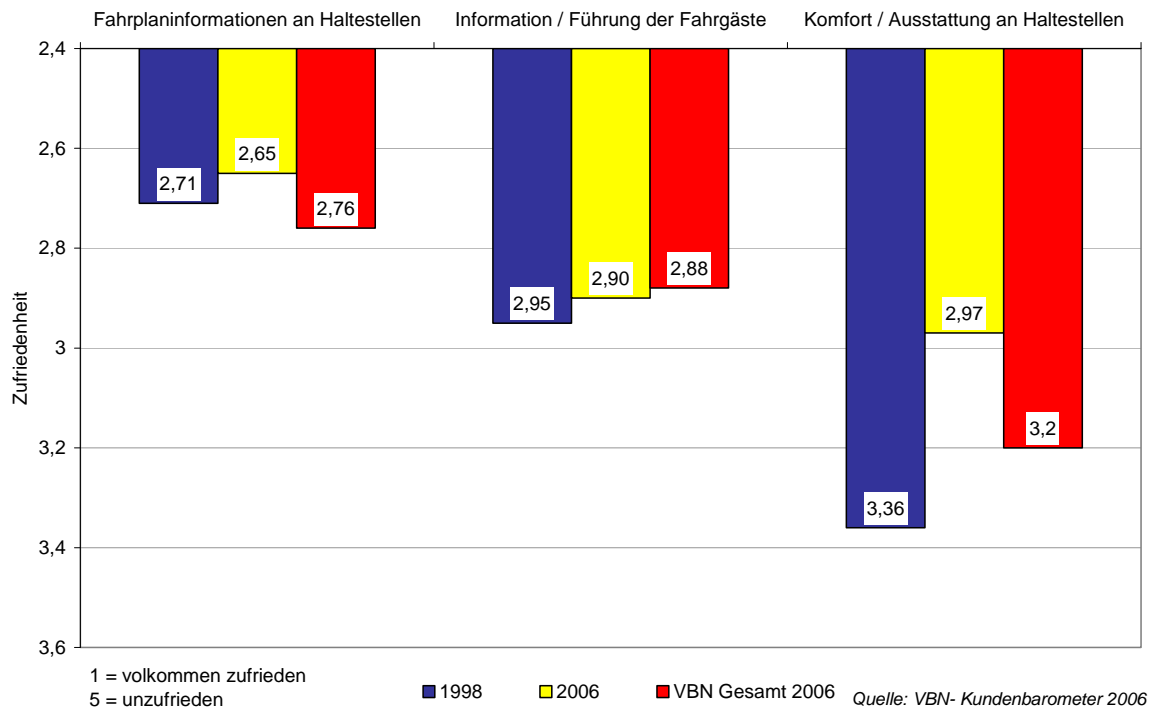


Abbildung A-66: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen an Haltestellen hat sich in der Stadt Oldenburg zwischen 1998 und 2006 leicht verbessert und befindet sich leicht über dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit Information und Führung an den Haltestellen hat sich ebenfalls leicht verbessert, liegt aber tendenziell leicht unter VBN-Niveau. Das Merkmal Komfort/Ausstattung der Haltestellen konnte seit 1998 deutlich verbessert werden, sodass die Fahrgäste mit diesem Merkmal in der Stadt Oldenburg überdurchschnittlich zufrieden sind. Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

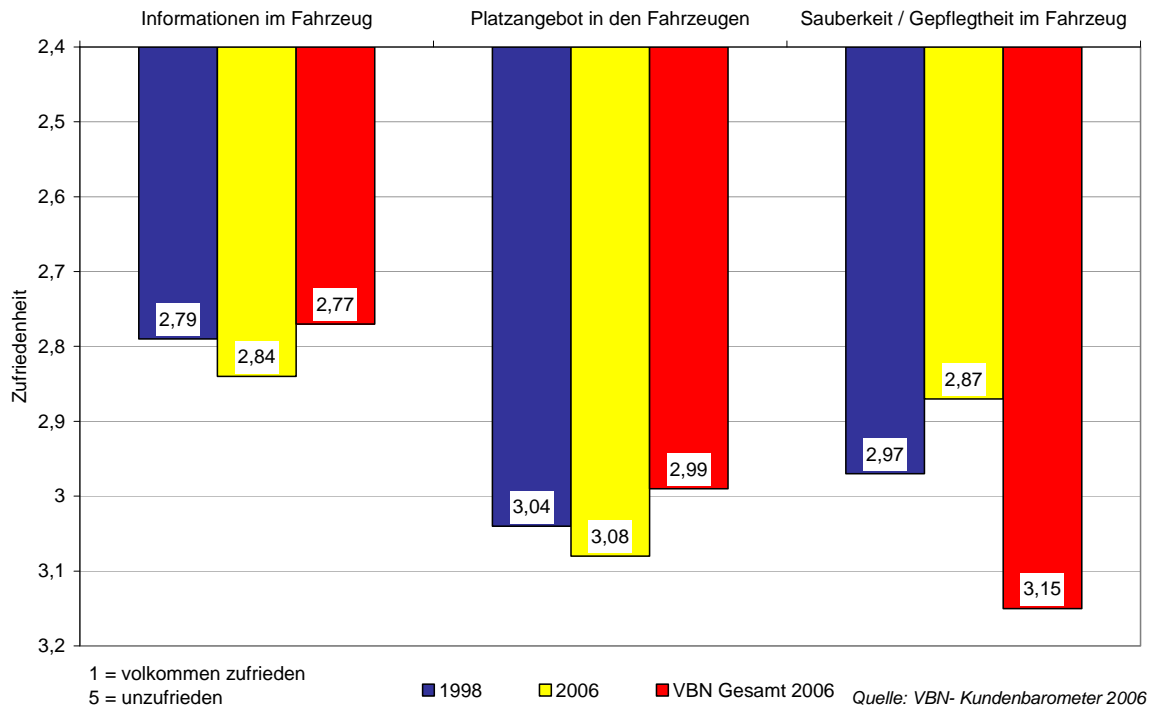
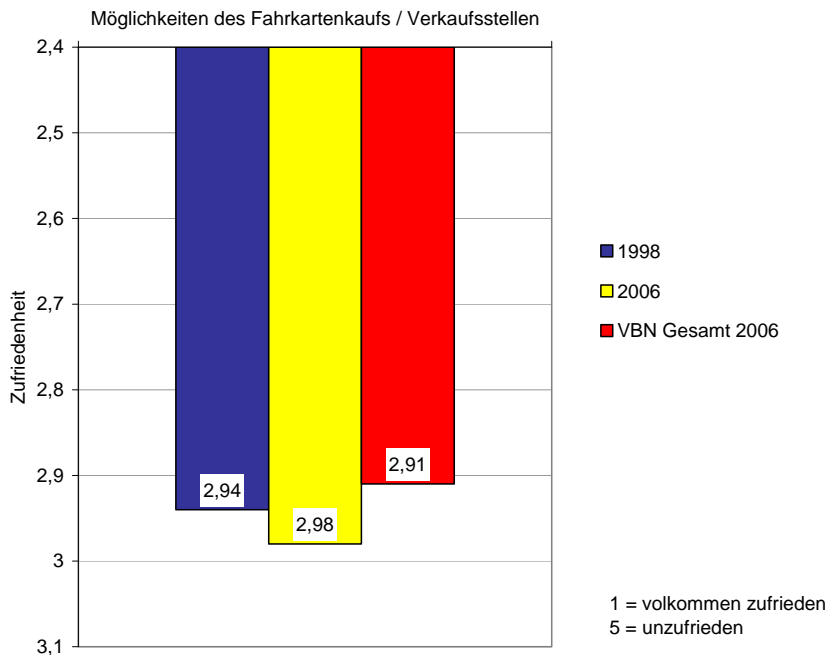


Abbildung A-67: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den in der Stadt Oldenburg eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 für die Merkmale Informationen und Platzangebot in den Fahrzeugen tendenziell verschlechtert, sodass diese Merkmale unter dem VBN-Durchschnitt liegen. Die Zufriedenheit mit der Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge hat sich leicht verbessert und wird in der Stadt Oldenburg im Vergleich zum VBN-Durchschnitt auffallend gut bewertet. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-68: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich in der Stadt Oldenburg tendenziell verschlechtert und wird insgesamt leicht schlechter als im VBN-Durchschnitt gesehen.

### A 8.6.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Oldenburg ist grundsätzlich als positiv zu bewerten. Die räumliche Erschließung durch die Haltestellen ist bei einem Einzugsradius von 300 Metern nahezu flächendeckend gegeben. Das zeitliche Verkehrsangebot ist hinsichtlich der Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten als bedarfsgerecht anzusehen.

Die öffentlichen Einrichtungen (beispielsweise Theater, Museen, Weser-Ems-Halle, Universität) sind zum Teil mit mehreren Linien gut zu erreichen. Das System der Durchmesserlinien ermöglicht umsteigefreie Verbindungen vorwiegend zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie zwischen den nördlichen und westlichen Stadtteilen. Eine schlechtere Verbindungsqualität ergibt sich aufgrund der Halbmesserlinien für die westlichen und östlichen Stadtteile. Die Führung nahezu aller Stadtbuslinien über die Haltestelle Hbf./ZOB und zur Innenstadt hat die Anbindung des Hauptbahnhofes an das gesamte Stadtgebiet deutlich verbessert. Allerdings ergeben sich für die Linien mit Ausnahme der Linie 304 aus den nördlichen Stadtteilen dadurch längere Fahrtzeiten in die Innenstadt. Alle Stadtbuslinien werden im Uhrzeigersinn über den Wallring geführt. Dies führt bei den stadtein- und stadtauswärts fahrenden Bussen zu unterschiedlichen Fahrtzeiten.

Als einzige Tangentiallinie bedient die Linie 313<sup>43</sup> als Anruflinientaxi die Stadtteile außerhalb der Innenstadt von Ohmstede im nordwestlichen Bereich des Stadtgebietes bis zum Marschweg südlich der Innenstadt miteinander. In den Gebieten, die nicht durch diese Linie 313 erschlossen werden, sind Fahrtbeziehungen zwischen benachbarten Stadtteilen meist nur durch Umstieg in der Innenstadt gegeben.

Das Nachtangebot auf den Linien N36 - N40 sowie die Nachtlinien der angrenzenden Landkreise Ammerland und Oldenburg bieten ÖPNV auch in den Nächten der Wochenenden an.

Die Haltestellen sind auf der Einstiegsseite meistens mit einem Fahrgastunterstand versehen. Die Unterstände sind transparent und mit Sitz- und Informationsmöglichkeiten ausgestattet. Die flächendeckende Ausstattung der Haltestellen mit Blindenleitstreifen und Hochborden sowie der durchgängige Einsatz von Niederflurfahrzeugen ermöglichen einen leichten Ein- und Ausstieg aller Fahrgäste und auch die Nutzung des ÖPNV durch Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die Ausstattung der Haltestellen entspricht somit weitestgehend dem VBN-Haltestellenkonzept und kann als sehr gut bezeichnet werden. In der Steigerung der Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Komfort/Ausstattung der Haltestellen (siehe Kapitel A 8.6.1, Abbildung A-66) spiegelt sich diese Einschätzung wider.

Neben den Stadtbuslinien verkehren in der Stadt Oldenburg auch SPNV- und Regionalbuslinien, die die Verbindung mit den umliegenden Städten und Gemeinden oft, direkt und schnell sicherstellen.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

---

<sup>43</sup> Diese Linie entfällt zum Fahrplanwechsel 2007/2008.

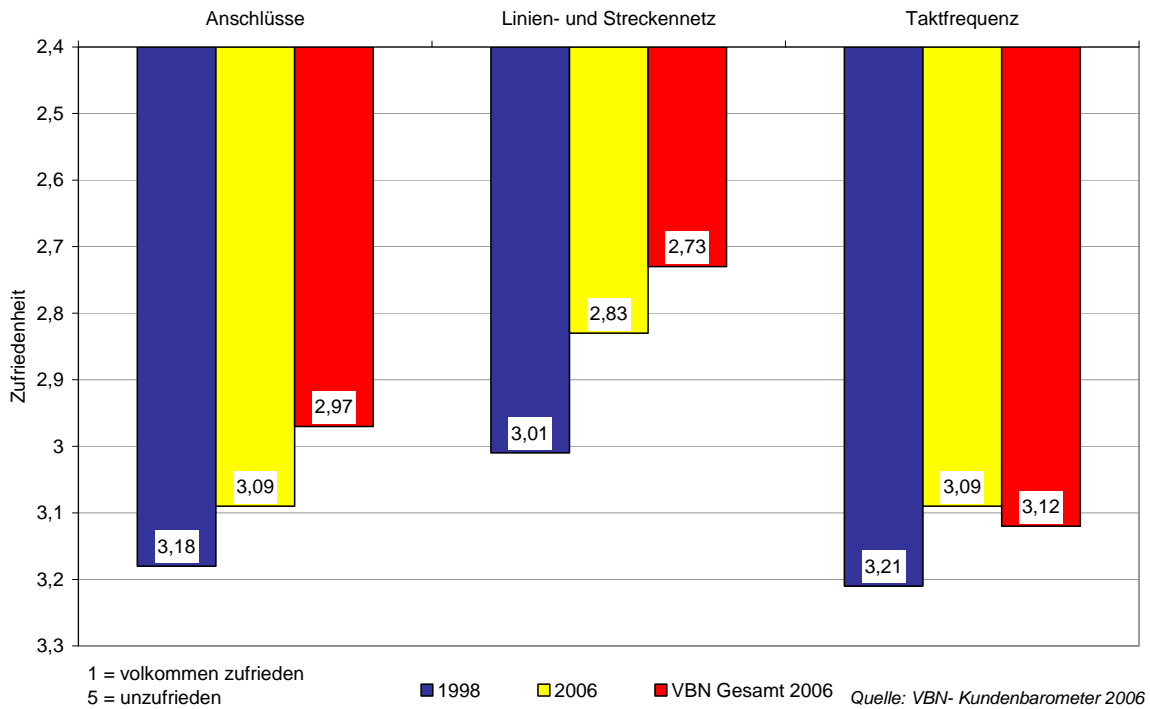


Abbildung A-69: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung zum Verkehrsangebot hat sich seit 1998 in der Stadt Oldenburg durchgängig für alle Merkmale verbessert. Die Taktfrequenz wird tendenziell besser als im VBN-Durchschnitt bewertet. Die Anschlüsse und das Linien- und Streckennetz werden von den Fahrgästen jedoch schlechter als im Durchschnitt bewertet.



## A 9 Landkreis Ammerland

### A 9.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 9.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Ammerland verfügt über 459 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 813 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
813	519	374	91	511	752
entspricht	64 %	46 %	11 %	63 %	92 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-33: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Ammerland

Im Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mitteln des Förderfonds des ZVBN insgesamt 26 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 18 transparenten Fahrgastunterständen, 13 Hochbordanlagen, 5 Blindenleitstreifen sowie insgesamt 66 Fahrradanhängerbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2.

#### A 9.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr sind verschiedene Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 9.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Ammerland verfügt über fünf intermodale Verknüpfungspunkte<sup>44</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>44</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof Augustfehn	ca. 100	110
Bahnhof Bad Zwischenahn	ca. 150	100
Bahnhof Rastede	51	148
Westerstede, ZOB (Hermannsplatz)	8	38
Bahnhof Westerstede-Ocholt	43	70

*Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007*

Tabelle A-34: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Ammerland (vergleiche Karte A-24)

#### **A 9.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort**

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif und Fahrplanauskünfte erhältlich. An den Standorten Apen, Bad Zwischenahn, Edewecht, Ocholt, Rastede, Westerstede und Wiefelstede sind diese Vertriebsstellen im Landkreis Ammerland vorhanden.

Bei privaten Vertriebsstellen wie Schreib- und/oder Tabakwarengeschäften sind Informationsmaterialien sowie Tarif- und Fahrplanauskünfte nur bedingt erhältlich. Solche Vertriebsstellen sind im Landkreis Ammerland an den Standorten Metjendorf, Petersfehn, Wahnbek und Wehnen vorhanden.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltestellen über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

#### **A 9.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Im Landkreis Ammerland wurden an zwei Standorten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung umgesetzt. Am Standort Wahnbek, Oldenburger Straße, in der Gemeinde Rastede besteht die Möglichkeit einer Beschleunigung des Busverkehrs durch eine Lichtsignalanlagensteuerung. Am Standort Rostrup in der Gemeinde Bad Zwischenahn wurde eine besondere Lichtsignalanlagenschaltung zu Schulanfangs- und Endzeiten für den gesamten Verkehr eingerichtet, sodass der Busverkehr hier bevorzugt wird.

#### **A 9.1.6 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung**

Im innerörtlichen Bereich von Bad Zwischenahn kommt es insbesondere auf der Linie 350 bei geschlossenen Bahnschranken zu Behinderungen. Aufgrund der Verkehrsberuhigung der L 815 und der Oldenburger Straße kommt es im weiteren Verlauf der Linie 350 ebenfalls zu Behinderungen. Im Ortsteil Rostrup stauen sich die Schulbusse, trotz spezieller Lichtsignalanlagensteuerung, vor allem mittags im Kreuzungsbereich der L 815. Auf den

Ortsdurchfahrten von Edewecht, Jeddelloh I, Friedrichsfehn und Osterscheps, sowie in Rastede kann es bei starker Verkehrsbelastung während der Hauptverkehrszeiten zu Behinderungen der dort verkehrenden Regionalbuslinien kommen.

## **A 9.2 Übersicht Verkehrsangebot**

Im Landkreis Ammerland verkehren insgesamt 62 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 30 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen 32 Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften Stadt Oldenburg sowie die Landkreise Wesermarsch, Friesland, Cloppenburg und Leer. Von den landkreis-überschreitenden Verkehren verlassen neun Linien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 sind - ergänzend zu den zwei SPNV-Linien R7 und R9 - die zwei Regionalbuslinien S35 und 440 zugeordnet. Zu der Bedienungsebene 2 gehören sieben Regionalbuslinien sowie vier Stadtbuslinien des angrenzenden Oberzentrums Oldenburg. Die Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 sind nur teilweise vertaktet, während die vier Stadtbuslinien in den Hauptverkehrszeiten überwiegend einen 15-Minuten-Takt aufweisen. Alle Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 verbinden den Landkreis Ammerland mit den benachbarten Gebietskörperschaften. Bei den insgesamt 42 Buslinien der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung.

Von den Linien der Bedienungsebene 1 sind die Linien R7, R9 sowie S35 radial auf das Oberzentrum Oldenburg ausgerichtet. Die SPNV-Linie R7 verbindet im Stundentakt das Mittelzentrum Bad Zwischenahn sowie die Grundzentren Augustfehn und Ocholt direkt mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die in nordsüdlicher Richtung verlaufende SPNV-Linie R9 stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Rastede und dem Oberzentrum Oldenburg im Stundentakt her. Das Mittelzentrum Westerstede hat keinen SPNV-Anschluss, wird jedoch durch die Regionalbuslinie S35 „RhodoSprinter“ direkt an das Oberzentrum Oldenburg angebunden. Die Linie führt über die Autobahn A 28 und realisiert die Anbindung der beiden zentralen Orte ohne Zwischenhalt. Hierbei werden in beiden Richtungen morgens mehrere Fahrtenpaare und nachmittags ein Stundentakt angeboten. Die Linie 440 zwischen Oldenburg und Nordenham hat für den Landkreis Ammerland keine Verbindungsfunktion, da lediglich drei Haltestellen im Rasteder Ortsteil Loy bedient werden (vergleiche Karte A-24).

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland durch die Nachtlinien N31, N32, N34 und N35 der NachtEule Ammerland und die Nachtlinien N37, N38 und N63 aus angrenzenden Gebietskörperschaften.

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Ammerland weitere neun Linien, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet worden sind (Linien 252, 261, 266, 267, 623, 625, 673, 910, 917). Da diese Linien nur wenige Haltestellen im Landkreis Ammerland bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

### A 9.3 Verknüpfungen im ÖPNV

Im Landkreis Ammerland bestehen folgende intramodale<sup>45</sup> Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsträgern.

#### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Westerstede-Ocholt (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinie 360 und SPNV-Linie R7 in/aus Richtung Oldenburg)
- Bf. Augustfehn (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinie 360 und SPNV-Linie R7 in/aus Richtung Oldenburg)
- Bf. Rastede (der Bahnhof wird von diversen Linien angefahren, Verknüpfungen zwischen dem SPNV und der Regionalbuslinie 340 sind eher zufällig)
- Bf. Bad Zwischenahn (vereinzelte besteht die Möglichkeit mit der Linie 350 Richtung Westerstede weiterzufahren)
- Bf. Oldenburg (einzelne Anschlüsse der Ammerländer Regionalbuslinien an den SPNV).

#### **Verknüpfung Bus - Bus:**

- Westerstede ZOB (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinien 350 und 360 Richtung Ocholt/Apen/Barßel sind verknüpft)
- Oldenburg Lappan und Hbf./ZOB (einzelne Fahrten der Regionalbuslinien ermöglichen den Umstieg auf andere Regionalbuslinien. Die Regionalbuslinien sind nicht explizit mit den Oldenburger Stadtlinien verknüpft, meist ergeben sich aus der hohen Taktfrequenz der Stadtbuslinien jedoch Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten).

### A 9.4 Übersicht Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Ammerland dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Ammerland verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und die Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien im Landkreis Ammerland an einem durchschnittlichen Werktag ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

---

<sup>45</sup> Als intramodale Verknüpfungspunkte werden hier Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV-Systems (Bus - Schiene, Bus - Bus) bezeichnet.

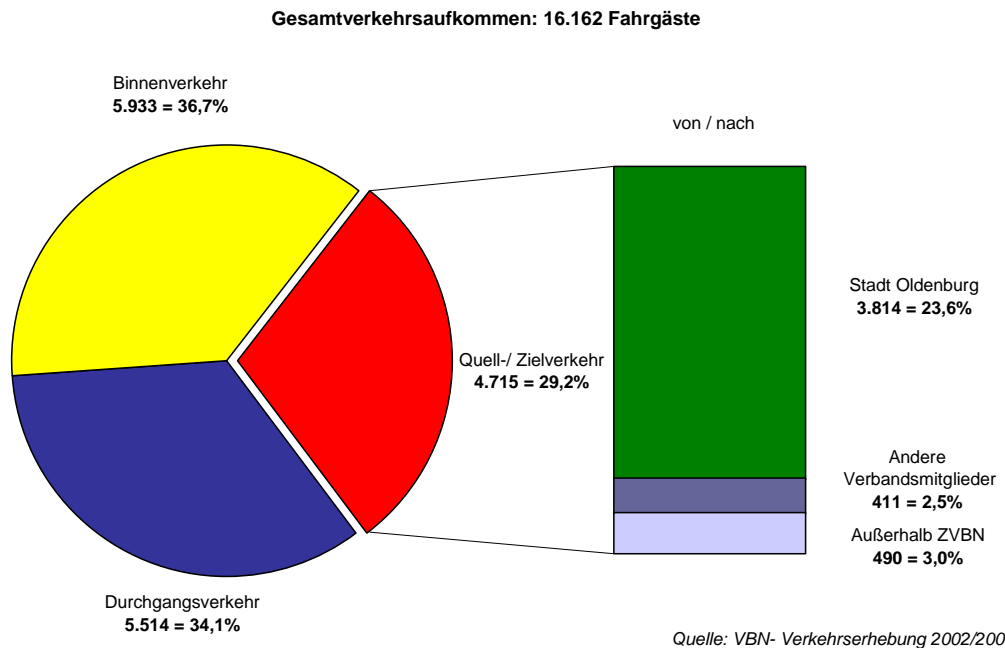
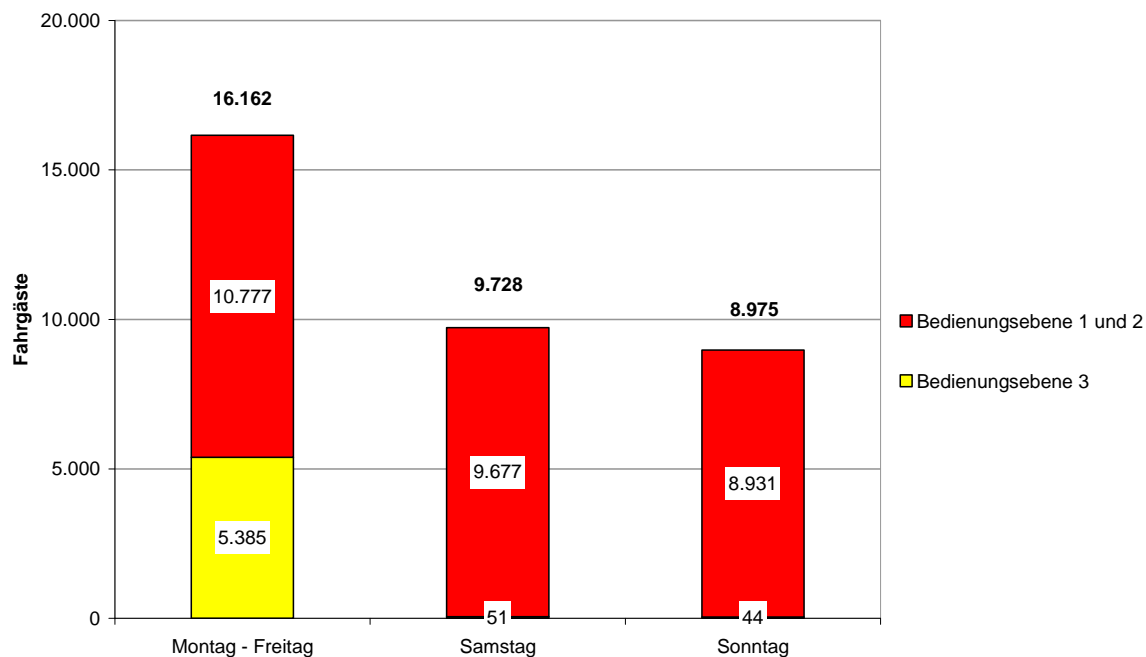


Abbildung A-70: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen besteht zu etwa je einem Drittel aus Durchgangs-, Binnenvorkehr- und Quell-/Zielverkehr. Der Durchgangsverkehr wird vor allem auf den Bahnstrecken, in geringerem Umfang aber auch auf den die Landkreisgrenze überschreitenden Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2, erzeugt. Die mit Abstand wichtigste Verkehrsbeziehung des Landkreises besteht zum angrenzenden Oberzentrum Oldenburg mit einem Quell-/Zielverkehr zwischen diesen Verbandsmitgliedern von fast 4.000 Fahrgästen täglich. Die Verteilung dieser Fahrgäste auf die Bedienungsebenen sowie das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



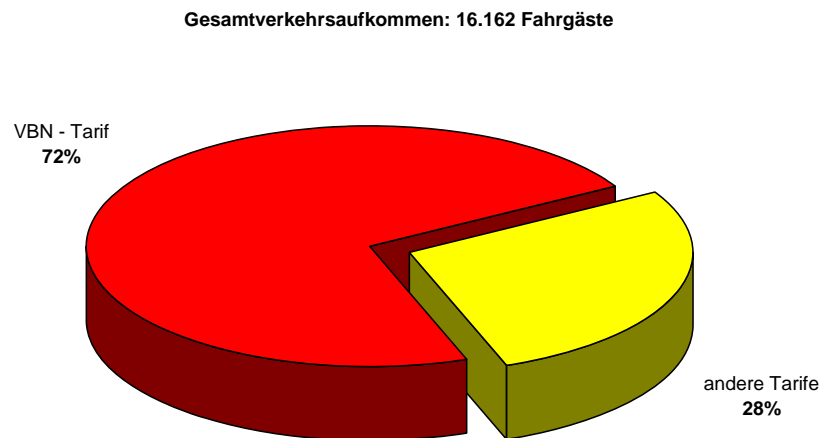
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-71: ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Ammerland nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>46</sup> nutzen etwa zwei Drittel der Fahrgäste die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich rund 5.400 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf einigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen können. Da das Wochenendangebot der Buslinien dieser Bedienungsebenen relativ wenige Fahrten vorsieht, nutzt ein Großteil der Fahrgäste das auch am Wochenende vertaktete Angebot der beiden SPNV-Linien R7 und R9.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden oder ausbrechenden Verkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Ammerland ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>46</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

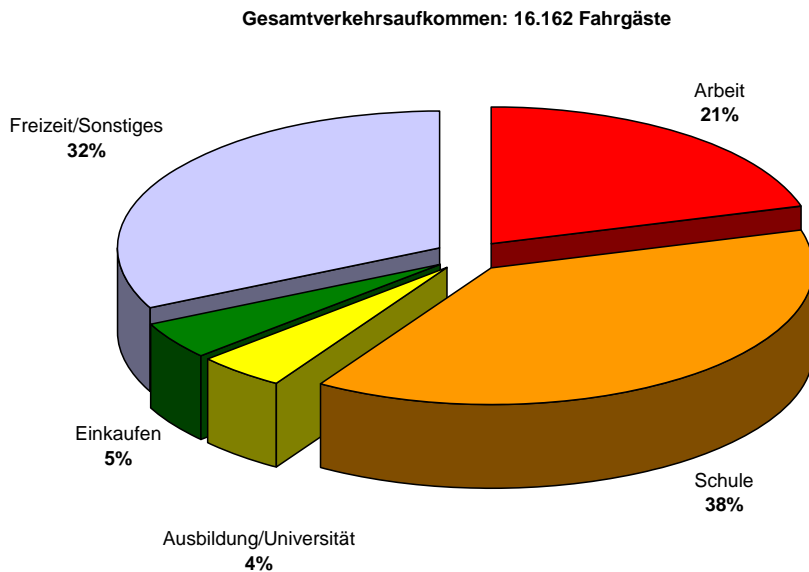


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

**Abbildung A-72: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)**

Insgesamt werden 72 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens im Landkreis Ammerland nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 28 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller 16.162 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-73: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Der Fahrtzweck Schule stellt mit 38 Prozent den größten Anteil aller Fahrtzwecke dar, was durch die hohe Anzahl der Linien der Bedienungsebene 3, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, zu erklären ist. Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 32 Prozent für einen Werktag einen recht hohen Anteil auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit machen 21 Prozent aus, wohingegen nur ein geringer Anteil der Fahrgäste die ÖPNV-Linien im Landkreis Ammerland zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität nutzt.

Das Verkehrsangebot und -aufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## A 9.5 Linienbündel im Landkreis Ammerland

### A 9.5.1 Linienbündel Ammerland Ost

#### A 9.5.1.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot

Die 15 Linien des Linienbündels Ost decken das Gebiet der Gemeinden Rastede und Wiefelstede ab. Die zwei Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2, die zu diesem Teilnetz gehören, haben die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte der beiden Gemeinden zu verbinden bzw. an das Oberzentrum Oldenburg anzuschließen. Die Bedeutung der 13 Linien der Bedienungsebene 3 liegt überwiegend in der Schülerbeförderung. Ergänzend zum Angebot der dem Linienbündel Ammerland Ost zugeordneten Linien wer-



den die Ortschaften Metjendorf und Wahnbek durch die Oldenburger Stadtbuslinien 301 und 310 an das Oberzentrum im 15- bzw. 30-Minuten-Takt angebunden.

Linie 330: Diese Linie, zugeordnet der Bedienungsebene 2 im differenzierten Netz, verkehrt auf der Relation Oldenburg - Wiefelstede [- Varel]. Der verkehrliche Schwerpunkt dieser Linie liegt in der Anbindung der Gemeinde Wiefelstede an das Oberzentrum Oldenburg. Der Abschnitt Wiefelstede - Varel (Landkreis Friesland) wird weniger häufig bedient. In Richtung Wiefelstede besteht auf dem Teilstück Oldenburg - Wiefelstede montags bis freitags ein Stundentakt mit einer Taktlücke zwischen 08:30 Uhr und 11:30 Uhr. Das Angebot in Richtung Oldenburg ist nicht vertaktet. An Samstagen werden auf dieser Linie zwischen Oldenburg und Wiefelstede vier Fahrtenpaare angeboten.

Linie 340: Die Relation Oldenburg - Rastede [- Varel] wird von der Linie 340 bedient. Die primäre Aufgabe dieser ebenfalls der Bedienungsebene 2 zugeordneten Linie liegt in der Verbindung der zentralen Orte der Gemeinde Rastede untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg. In Richtung Varel (Landkreis Friesland) ist die verkehrliche Bedeutung der Linie geringer. Es werden auch nicht alle Fahrten bis nach Varel durchgeführt. Montags bis freitags besteht zwischen Rastede und Oldenburg ein annähernd stündliches Angebot mit Taktansätzen in Richtung Rastede, während in Richtung Oldenburg nahezu ein Stundentakt erreicht wird. An Samstagen werden auf dieser Linie zwischen Oldenburg und Varel drei Fahrtenpaare und zwischen Oldenburg und Spohle ein Fahrtenpaar angeboten.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Ammerland Ost erfolgt an Schultagen<sup>47</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 331: Diese Linie befördert Schüler aus dem nördlichen Bereich der Gemeinde Wiefelstede (Orte Conneforde, Herrenhausen, Spohle, Dringenburg und Mollberg) zum Schulzentrum und zum Außenstandort der BBS in Wiefelstede.

Linie 332: Der Bereich Hellermoor westlich von Wiefelstede wird durch die Linie 332 an das Schulzentrum und den Außenstandort der BBS in Wiefelstede angebunden.

Linie 333: Der Einzugsbereich dieser Linie ist der unmittelbar an die Stadt Oldenburg angrenzende südliche Bereich der Gemeinde Wiefelstede mit den Orten Mansholt, Neuenkrüge, Borbeck, Heidkamp und Metjendorf. Auch mit dieser Linie werden die Schüler zum Schulzentrum Wiefelstede befördert.

Linie 334: Die Anbindung des östlichen Teils der Gemeinde Wiefelstede - Wemkendorf, Nuttel und Bokel - mit dem Schulzentrum Wiefelstede ist Aufgabe dieser Linie.

Linie 335: Diese Linie befördert Schüler zur Grundschule Metjendorf, dessen Einzugsbereich das südliche Gemeindegebiet mit den Orten Mansholt, Neuenkrüge, Borbeck und Heidkamp ist.

---

<sup>47</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 336: Die weiterführende Schule in Rastede wird von dieser Linie angefahren, und befördert Schüler aus dem südlichen Teil der Gemeinde Wiefelstede (Bokel, Mansholt, Neuenkrüge, Borbeck, Heidkamp und Metjendorf).

Linie 337: Diese Linie verkehrt zwischen den Orten Wiefelstede sowie Nethen und stellt eine Verbindung zum Jade-Gymnasium Jaderberg (Landkreis Wesermarsch) her.

Linie 341: Diese Linie befördert die Schüler aus dem Bereich Rastede und Jaderberg (Landkreis Wesermarsch) zu den Schulen in Rastede und der Grundschule in Hahn-Lehmden. Der Bereich Wapeldorf (nordwestlicher Gemeindebereich von Rastede) wird ebenso angebunden, das Schulzentrum in der Nachbargemeinde Jade wird nicht bedient.

Linie 342: Der südliche Gemeindeteil von Rastede mit den Orten Südende, Leuchtenburg, Neusüdende, Wahnbek, Ipwege, Loy, Barghorn und Hankhausen wird mit den vier Schulen im Ort Rastede sowie den Grundschulen in Leuchtenburg, Loy und Wahnbek verknüpft.

Linie 343: Im Bereich Rastede - Hahn-Lehmden ergänzt die Linie 343 das Angebot der Linie 341 durch die Feinerschließung von Hahn-Lehmden und Nethen. Es werden die Schulen in Rastede sowie die Grundschule Hahn-Lehmden bedient.

Linie 344: Auch diese Linie befördert Schüler zu den Schulen in Rastede und zur Grundschule Hahn-Lehmden, zum Einzugsbereich gehören die Orte Lehmdermoor, Delfshausen und Südbäke - östlich des Korridors Rastede - Hahn-Lehmden. Die durchfahrenen Moorgebiete erlauben teilweise nur den Einsatz von Klein- oder Midibussen aufgrund von Gewichtsbeschränkungen der Straßen.

Linie 349: Die Schüler aus den Räumen Rastede/Loy sowie Kleibrok/Delfshausen werden zu den Berufsbildenden Schulen am Schulzentrum Wiefelstede im freigestellten Schülerverkehr befördert. Die Fahrten sind unter der Liniennummer 349 zusammengefasst.

Linie 370: Der im westlichen Gemeindegebiet liegende Ort Gristede wird mit dem Schulzentrum Wiefelstede verknüpft. Die Hauptorte der beiden Gemeinden Wiefelstede und Rastede werden einerseits an die Schulen in Rastede und andererseits an die Berufsbildenden Schulen in Rostrup angebunden. Ferner stellt diese Linie eine Anbindung zwischen der Berufsbildenden Schule in Rostrup und ihrer Außenstelle in Wiefelstede her (vergleiche Karte A-30).

### A 9.5.1.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Ammerland Ost

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Ammerland Ost zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

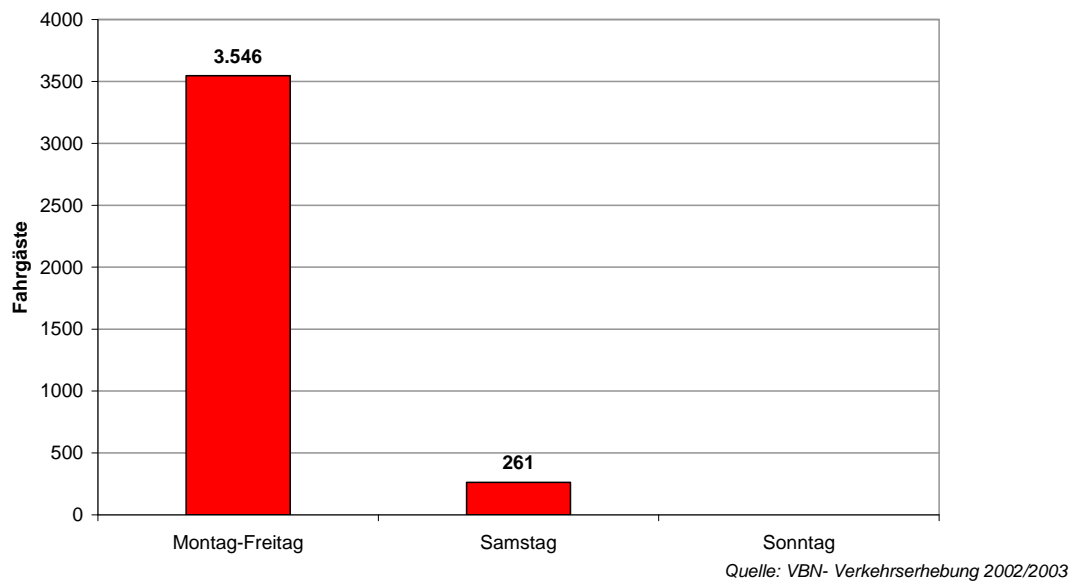


Abbildung A-74: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland Ost nach Tagtypen

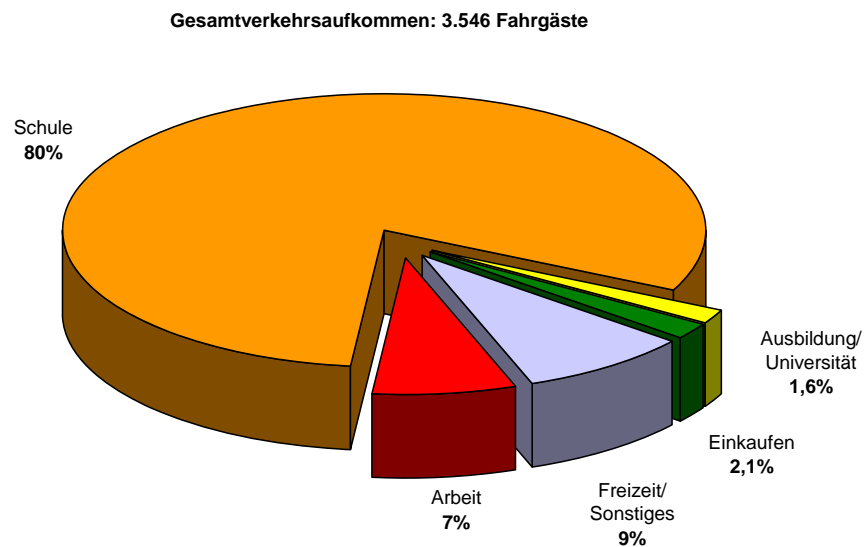
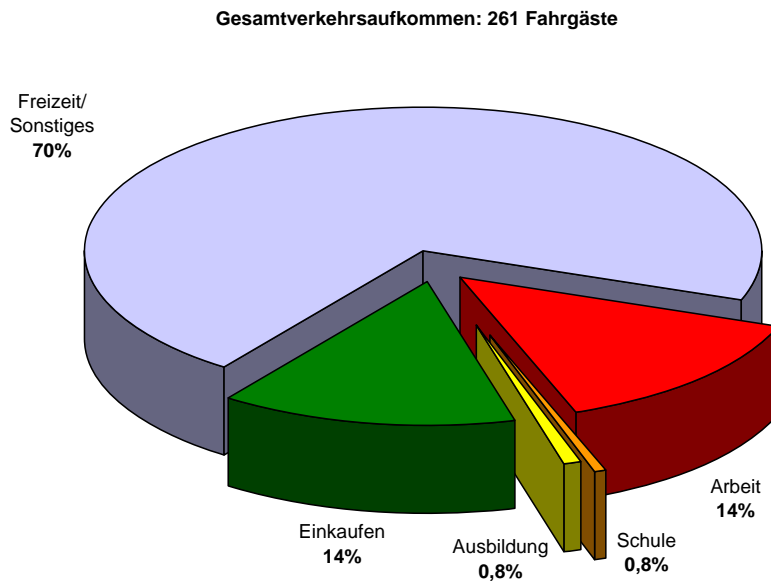


Abbildung A-75: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Ost, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-76: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Ost, Tagtyp Samstag

### A 9.5.2 Linienbündel Ammerland West

Das Linienbündel West umfasst räumlich die Gemeinden Apen und Westerstede. Die drei Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 haben in diesem Linienbündel verschiedene raumordnerische Aufgaben. Die Linie S35 verbindet als Schnellbuslinie die Kreisstadt Westerstede mit Oldenburg. Die Regionalbuslinie 350 verbindet die drei zentralen Orte Oldenburg, Bad Zwischenahn und Westerstede miteinander. Die Linie 360 hat die Aufgabe, die Verbindung der drei Grundzentren Apen, Augustfehn und Ocholt untereinander bzw. mit dem Mittelzentrum Westerstede herzustellen. Die übrigen Linien des Teilnetzes West übernehmen die Aufgabe der Schülerbeförderung der beiden Gemeinden.

**Linie S35:** Die Schnellbuslinie S35 („RhodoSprinter“) der Bedienungsebene 1 im differenzierten Liniennetz verbindet das Mittelzentrum Westerstede direkt mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die Linie verkehrt nur montags bis freitags. Das Angebot besteht aus neun Fahrtenpaaren, wobei nachmittags ein Stundentakt angeboten wird.

**Linie 350:** Diese Linie der Bedienungsebene 2 verbindet die beiden Mittelzentren Westerstede und Bad Zwischenahn und führt weiter bis nach Oldenburg. In Richtung Westerstede wird ein Stundentakt (mit einer Taktlücke zwischen 13:40 Uhr bis 15:40 Uhr) angeboten. In Richtung Oldenburg besteht ein stündliches Angebot ohne festen Takt. Das Teilstück des Linienwegs innerhalb von Westerstede zwischen den Haltestellen ZOB und Ammerland-Klinik wird in beiden Richtungen nur vereinzelt bedient. Im Bereich östlich von Bad Zwischenahn bedient die Linie 350 auf einigen Fahrten Kayhausen statt Aschhauser-

feld. An Samstagen besteht das Angebot von Westerstede nach Oldenburg aus einem Zweistudentakt und zusätzlichen Fahrten am frühen Morgen. In Richtung Westerstede wird zwischen 09:00 Uhr und 14:00 Uhr ein Studentakt sowie zusätzliche Fahrten morgens und nachmittags angeboten. Die Haltestellen der Linie 350 in Oldenburg, Bad Zwischenahn und Westerstede sind Bestandteil der sonntags als Linie 389 vermarkteten „Ammerlandrundfahrt“. Dieses Angebot wird um Teilabschnitte der Linien 375 und 380 ergänzt.

Linie 360: Die Linie 360 ist der Bedienungsebene 2 zugeordnet und verbindet auf den Teilabschnitten ihres Linienverlaufs die zentralen Orte innerhalb der Gemeinden des Linienbündels. Neben der Verbindung der Grundzentren Apen, Augustfehn und Ocholt untereinander bzw. mit dem Mittelzentrum Westerstede werden auch zwei Haltestellen in der Gemeinde Barßel (Landkreis Cloppenburg) angefahren. Das zeitliche Angebot der Linie ist aufgrund der Bedienung einzelner Teilabschnitte des Linienverlaufs nicht eindeutig zuzuordnen.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Ammerland West erfolgt an Schultagen<sup>48</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 351: Die Aufgabe dieser Linie ist die Erschließung des westlichen Bereichs des Stadtgebietes Westerstede mit den Orten Hollwege, Hollweger Feld, Hollriede, Ihausen, Ihorst, Westerloy Seggern und Westerstedefeld. Dabei bedient die Linie neben den Schulen in der Kernstadt Westerstede auch die Grundschule Westerloy.

Linie 353: Diese Linie befördert Schüler zur Grundschule Halsbek sowie zu den weiterführenden Schulen in der Stadt Westerstede aus den nördlichen Bereichen Hoheliet, Tarbarg, Halsbek, Hollriede, Moorburg, Hollweger Feld, Neulanden, Burgforde, Linswege und Eggeloge.

Linie 355: Für den östlichen Bereich des Stadtgebietes Westerstede (Hüllstede, Burgforde, Linswege, Linswegerfeld, Bentshöhe, Petersfeld, Garnholt, Stellhorn und Gießelhorst) ist die Linie 355 zuständig. Die Schüler werden zur Grundschule in Gießelhorst und zu den Schulen in Westerstede befördert.

Linie 356: Diese Linie ist auf die Beförderung von Schülern zur Berufsbildenden Schule in Rostrup ausgerichtet und verkehrt in dem südlichen Bereich der Stadt Westerstede sowie der Gemeinde Apen. Darüber hinaus wird auch die Gemeinde Barßel (Landkreis Cloppenburg) erschlossen.

Linie 357: Diese Linie befördert Schüler aus den südlichen Bereichen (Godensholterfeld, Karlshof, Torsholt, Lindern und Ocholt) der Stadt Westerstede und bedient die Grundschule Ocholt sowie die Schulen in Westerstede.

Linie 361: Die Linie 361 befördert die Schüler aus dem nördlichen Bereich der Gemeinde Apen (Augustfehn II, Augustfehn III, Lengenermoor und Espern) zur Haupt-/Realschule

---

<sup>48</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Augustfehn (beide Standorte), zur Grundschule Apen und zur Außenstelle Apen des Gymnasiums Westerstede.

Linie 362: Diese Linie kombiniert die Anbindung der Grundschule Nordloh mit der Bedienung der Haupt-/Realschule Augustfehn (beide Standorte), der Grundschule Apen und der Außenstelle Apen des Gymnasiums Westerstede. Der Einzugsbereich ist der gesamte südliche Teil des Gemeindegebietes Apen.

Linie 363: Auch diese Linie fährt die gleichen Schulen wie die Linie 362 an und befördert dabei die Schüler aus den südwestlichen Bereichen der Gemeinde Apen.

Linie 364: Die Linie verkehrt im Westen der Gemeinde Apen mit den Orten Holtgast, Vreschen-Bokel und Bokelermoor sowie im östlichen Gemeindeteil Espern. Dies sind die Einzugsbereiche der Grundschule in Augustfehn, außerdem wird auch die Haupt-/Realschule Augustfehn angefahren.

Linie 365: Diese Linie übernimmt die Beförderung der Schüler aus dem Raum Ocholt zur Außenstelle des Gymnasiums Westerstede in Apen sowie zur Außenstelle der Haupt-/Realschule Augustfehn in Apen.

Linie 371<sup>49</sup>: Diese Linie verkehrt auf der Relation Rastede - Wiefelstede - Westerstede und befördert Schüler aus den Bereichen Westerstede und Garnholt zu den Berufsbildenden Schulen in Rostrup. Es werden montags bis freitags vier Fahrtenpaare angeboten (vergleiche Karte A-30).

---

<sup>49</sup> Diese Linie wurde dem Linienbündel Ammerland West neu zugeordnet. Vergleiche Kapitel C 4.4.1.1.

### A 9.5.2.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Ammerland West

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Ammerland West zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

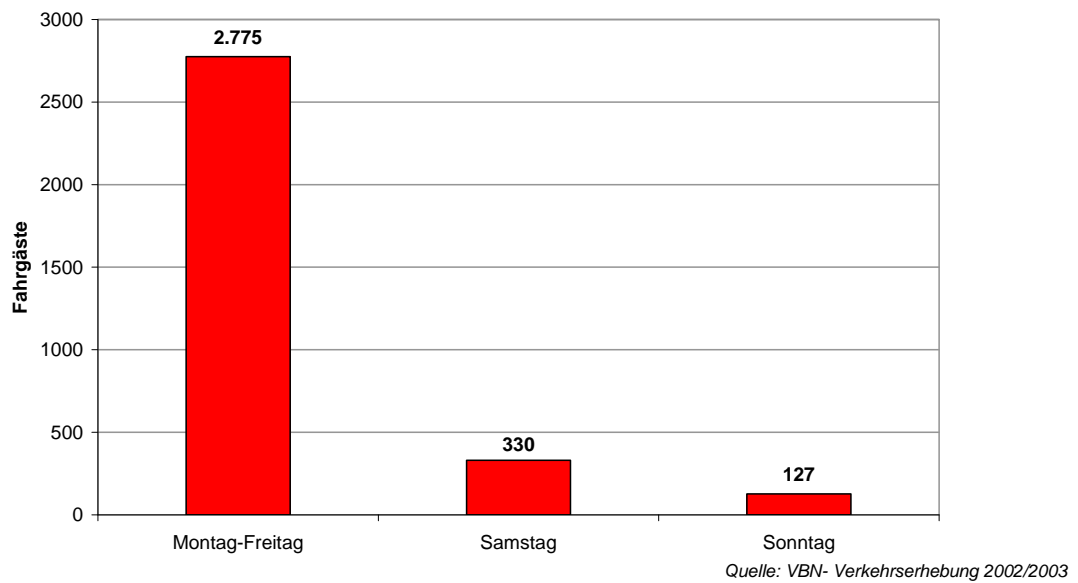


Abbildung A-77: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland West nach Tagstypen

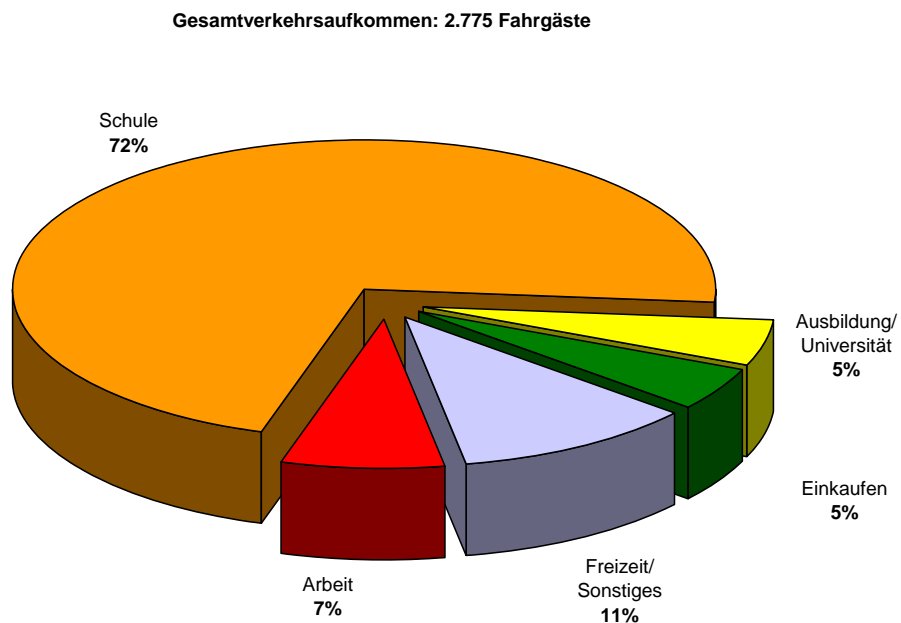
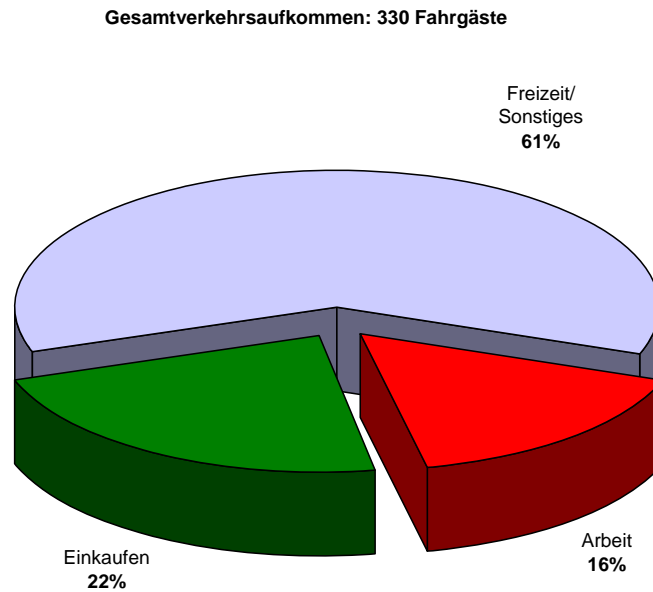
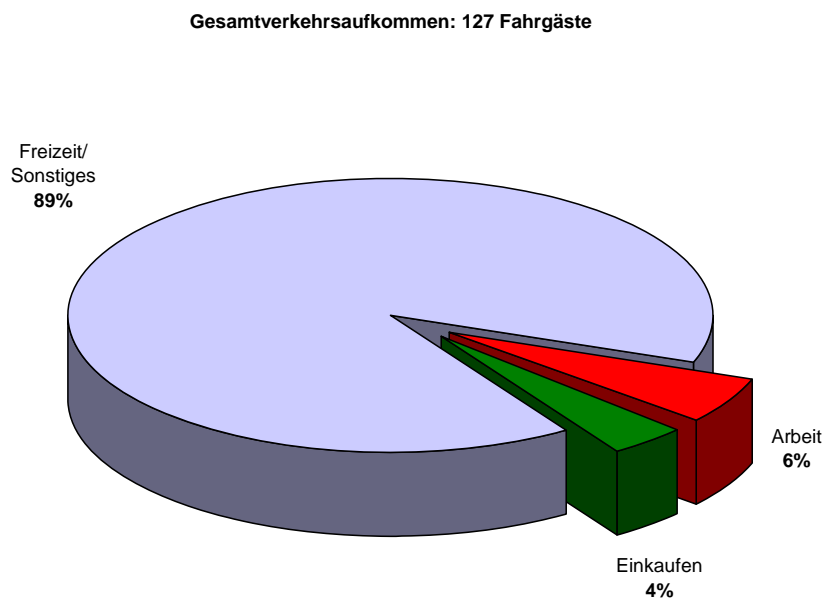


Abbildung A-78: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-79: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-80: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Sonntag



### A 9.5.3 Linienbündel Ammerland Süd

Das Linienbündel Ammerland Süd beinhaltet elf Buslinien, darunter eine Linie der Bedienungsebene 2, und umfasst die Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht. Neben der direkten Anbindung des Mittelzentrums Bad Zwischenahn an das Oberzentrum Oldenburg durch die nicht dem Linienbündel zugehörige SPNV-Linie R7, stellt die Regionalbuslinie 380 der Bedienungsebene 2 die Anbindung des Grundzentrums Edewecht an das Oberzentrum Oldenburg bzw. das Grundzentrum Barßel (Landkreis Cloppenburg) her. Ferner wird das Mittelzentrum Bad Zwischenahn durch mehrere Linien der Bedienungsebene 2 aus den Linienbündeln Ammerland Ost und Ammerland West mit den Mittelzentren Rastede und Westerstede verbunden.

Linie 380: Die Linie verbindet die Ortsteile Edewecht und Friedrichsfehn untereinander bzw. mit dem Oberzentrum Oldenburg. Außerdem werden mehrere Haltestellen im Grundzentrum Barßel (Landkreis Cloppenburg) von dieser Linie bedient. Montags bis freitags wird in beiden Richtungen ein Stundentakt mit Taktlücken angeboten. An Samstagen werden sechs Fahrten in Richtung Oldenburg und sieben Fahrten in Richtung Barßel angeboten, wobei das Angebot vormittags einen Zweistundentakt aufweist. An Sonn- und Feiertagen werden auf dem Teilabschnitt von Oldenburg nach Edewecht drei Fahrtenpaare je Richtung als Linie 389 angeboten (siehe Kapitel A 9.5.2). Dieses Angebot wird um Teilabschnitte der Linien 350 und 375 ergänzt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Ammerland Süd erfolgt an Schultagen<sup>50</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 373: Diese Linie befördert aus den Bereichen Ofen/Wehnen sowie Petersfehn Schüler zu den weiterführenden Schulen in Bad Zwischenahn. Dabei wird die Relation Petersfehn - Bad Zwischenahn zurzeit noch im Freistellungsverkehr abgewickelt.

Darüber hinaus werden zwischen Petersfehn und Kayhausen, Bremer Schlüssel einige Anruf-Linientaxifahrten angeboten, überwiegend mit dem Ziel, Anschluss an die Regionalbuslinie 350 in Richtung Bad Zwischenahn/Westerstede herzustellen.

Linie 374: Diese Linie ist speziell auf die Berufschüler ausgerichtet und befördert Schüler aus dem Bereich Edewecht Süd über Dänikhorst und Ohrwege zur Berufsbildenden Schule in Rostrup.

Linie 375 : Diese Linie befördert Schüler zwischen Süddorf, Husbäke, Edewecht und Bad Zwischenahn zu den Schulen in Bad Zwischenahn. Einige Haltestellen der Linie 375 sind Bestandteil der sonntags als Linie 389 vermarkteten „Ammerlandrundfahrt“. Dieses Angebot wird um Teilabschnitte der Linien 350 und 380 ergänzt.

Linie 377 „MeerBus“: Diese Linie soll weiterhin das saisonale Angebot für den Tourismus mit der Rundfahrt um das Zwischenahner Meer anbieten.

---

<sup>50</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 381: Auch diese Linie ist ein spezielles Angebot für die Berufsbildende Schule in Rostrup. Der Einzugsbereich bildet sich aus den Gemeindeteilen Friedrichsfehn, Petersfehn und Aschhausen.

Linie 395: Diese Linie befördert in den Gemeindeteilen Ekern und Querenstede Schüler zur Grundschule „Am Wiesengrund“ und zum Schulzentrum mit Gymnasium und Realschule in Bad Zwischenahn.

Linie 396: Diese Linie befördert Schüler aus den Ortschaften rings um das Zwischenahner Meer zu den Grundschulen Elmendorf und Aschhausen, teilweise auch an die Grundschule Rostrup.

Linie 397: Diese Linie befördert Schüler aus dem Raum Rostrup, Ohrwege und Dänikhorst zu den Schulen in Edeweicht.

Linie 398: Diese Linie stellt die Anbindung für Schüler aus den Bereichen Ohrwege und Ohrwegefild an die Grundschule Rostrup und an die Schulen in Bad Zwischenahn her.

Linie 399: Diese Linie befördert Schüler aus wesentlichen Teilen des Landkreises Ammerland - den Orten Edeweicht, Petersfehn, Bad Zwischenahn und Westerstede - zu dem privaten Jade-Gymnasium in Jaderberg (Landkreis Wesermarsch) (vergleiche Karte A-30).

#### A 9.5.3.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Ammerland Süd

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Ammerland Süd zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

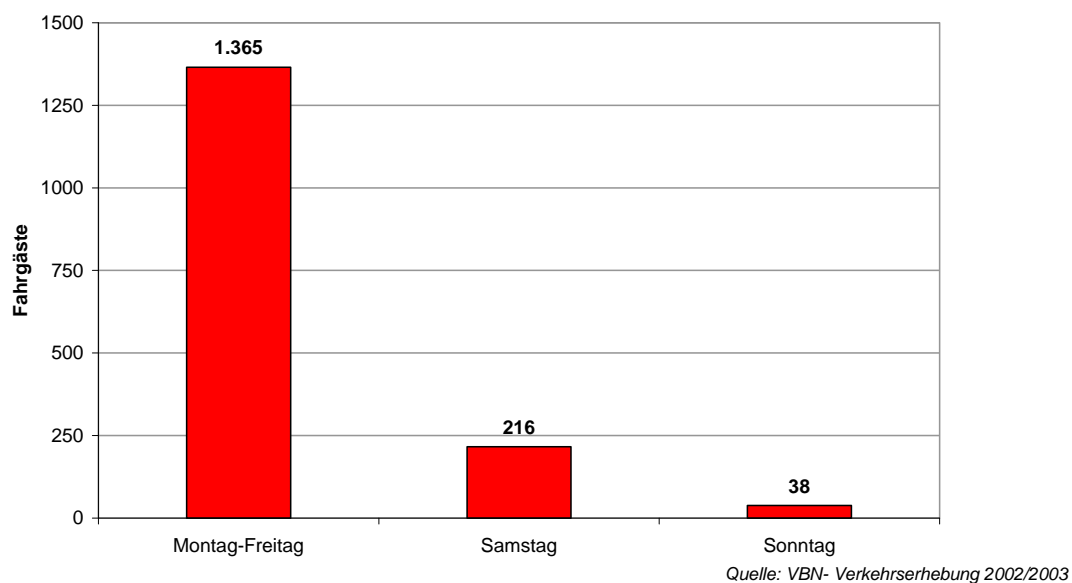
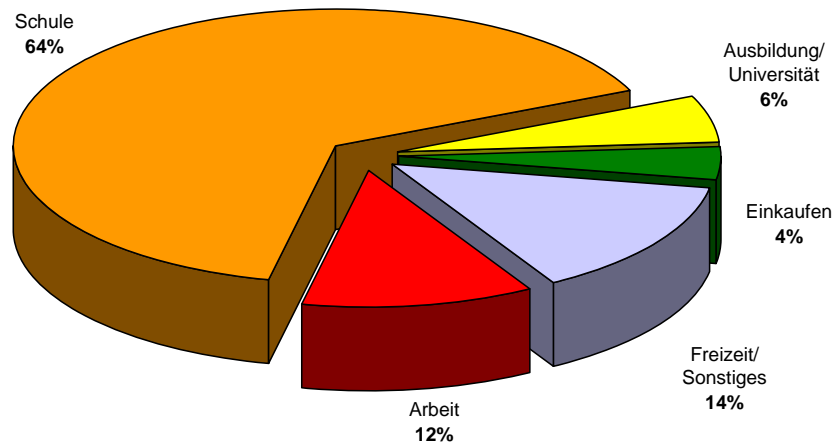


Abbildung A-81: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland Süd nach Tagtypen

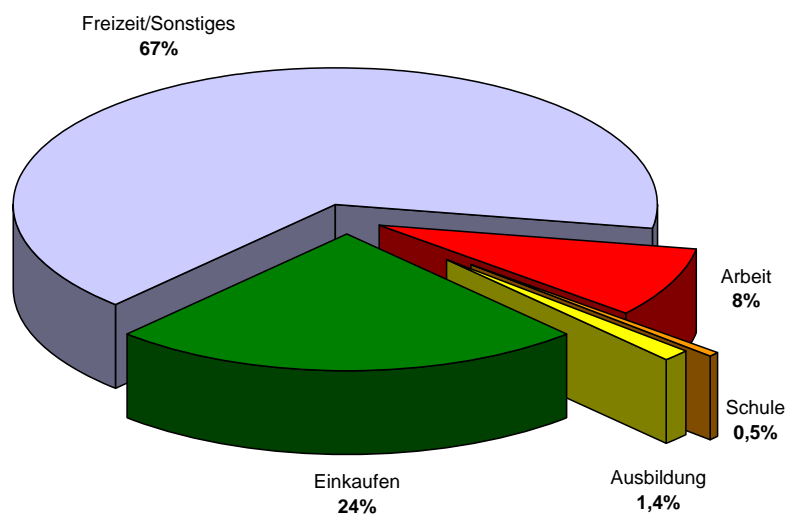
Gesamtverkehrsaufkommen: 1.365 Fahrgäste



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-82: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Süd, Tagtyp Montag bis Freitag

Gesamtverkehrsaufkommen: 216 Fahrgäste



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-83: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Süd, Tagtyp Samstag

## **A 9.6 Nachtverkehr**

Im Landkreis Ammerland verkehren vier Linien der NachtEule Ammerland (Linien N31, N32, N34 und N35). Diese Linien verbinden die drei Mittelzentren Westerstede, Bad Zwischenahn und Rastede sowie sämtliche Grundzentren mit Ausnahme von Metjendorf mit dem Oberzentrum Oldenburg sowie mit Standorten von Großraumdiskotheken. Die Linien N31, N32 und N34 steuern in Tange die „Disco Tange“ und die Linie N35 in Friesoythe die Diskothek „Extra Musicpark“ an. Die Fahrten der vier Linien der NachtEule finden in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag statt. Die Linien N32, N34 und N35 verkehren mit drei Stunden Abstand und nahezu gleichen Abfahrtszeiten (Abweichung Linie N35, Fahrt 21:25 Uhr). Das Angebot auf der Nachtlinie N31 besteht aus vier Fahrten pro Richtung mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten.

Der Nachtbus des Landkreises Leer N63 spielt für den Landkreis Ammerland nur eine untergeordnete Rolle. Die Nachtbuslinien N37 und N38 der Stadt Oldenburg binden die im Landkreis Ammerland gelegenen Grundzentren Metjendorf und Petersfehn auch in den Nächten von Samstag auf Sonntag an das Oberzentrum an (vergleiche Karten A-22 und A-39). Die Haltestelle Oldenburg, Hbf./ZOB ist die gemeinsame Rendezvous-Haltestelle des Nachtliniennetzes in der Stadt Oldenburg. Im Landkreis Ammerland hat die NachtEule Ammerland Verknüpfungspunkte an den Haltestellen Bad Zwischenahn, ZOB und Edeweicht, Grundschule.

## A 9.7 Bewertung

### A 9.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Ammerland ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

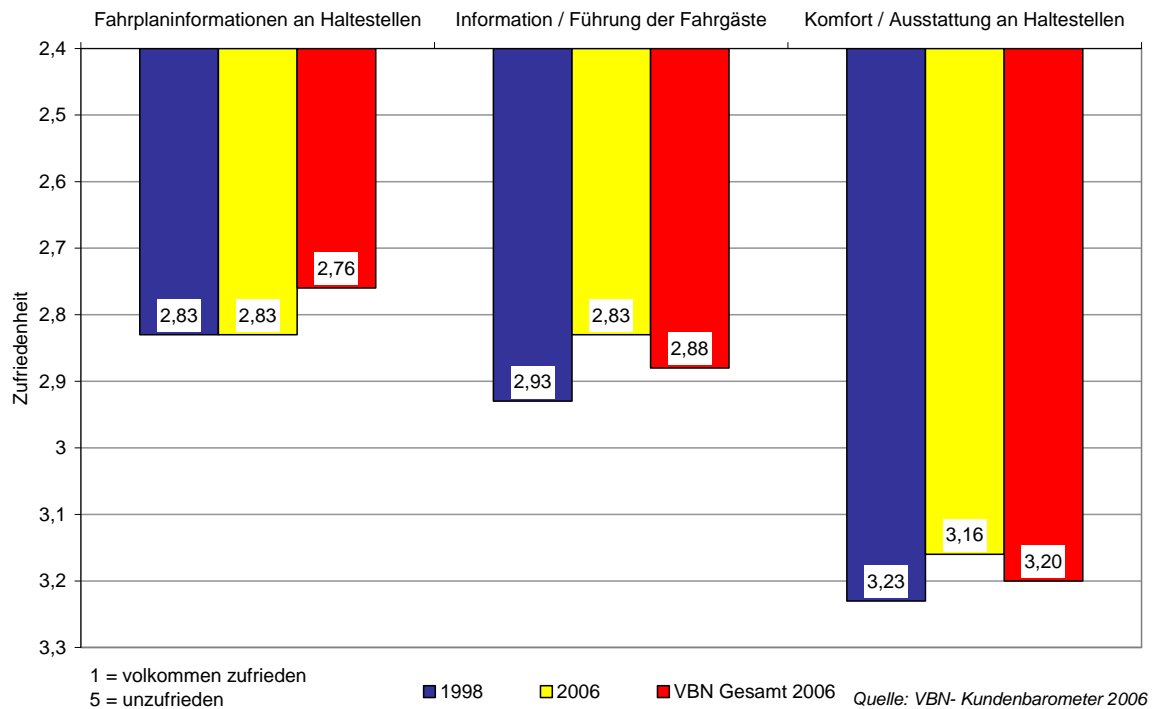


Abbildung A-84: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen (einschließlich SPNV-Haltestellen)

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen an Haltestellen hat sich im Landkreis Ammerland zwischen 1998 und 2006 nicht verändert, sie befindet sich immer noch leicht unter dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit Information und Komfort/Ausstattung der Haltestellen konnte seit 1998 leicht verbessert werden, sodass der Landkreis Ammerland hier tendenziell über dem VBN-Durchschnitt liegt.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

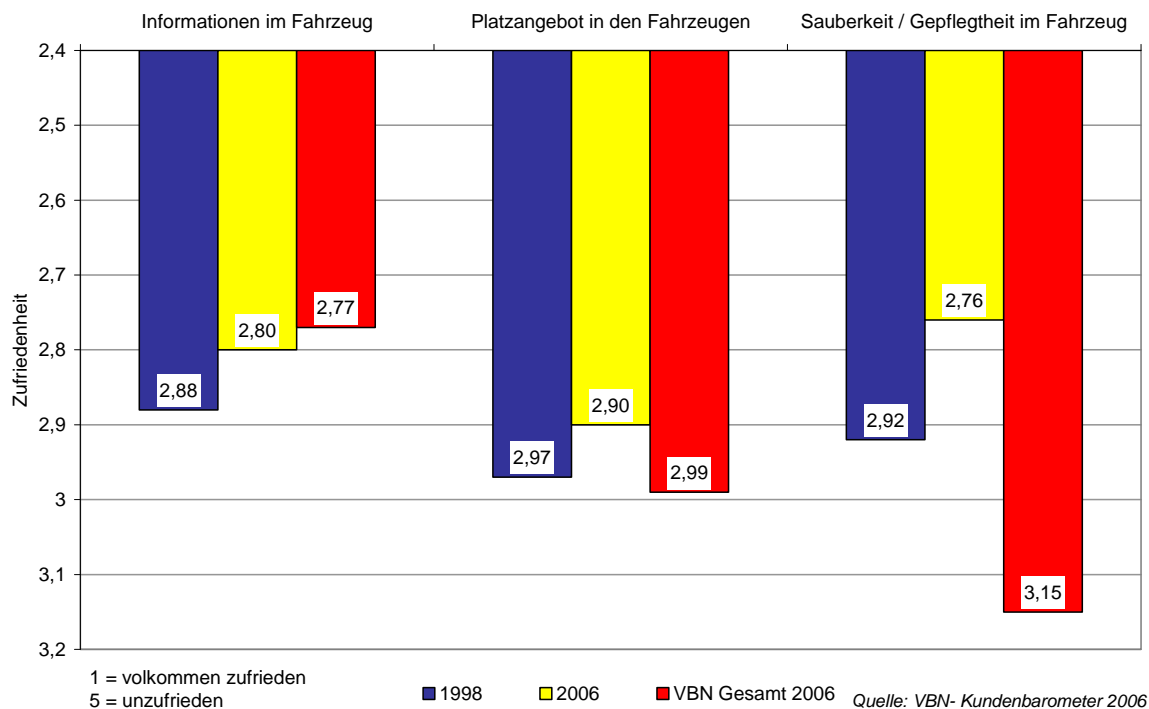
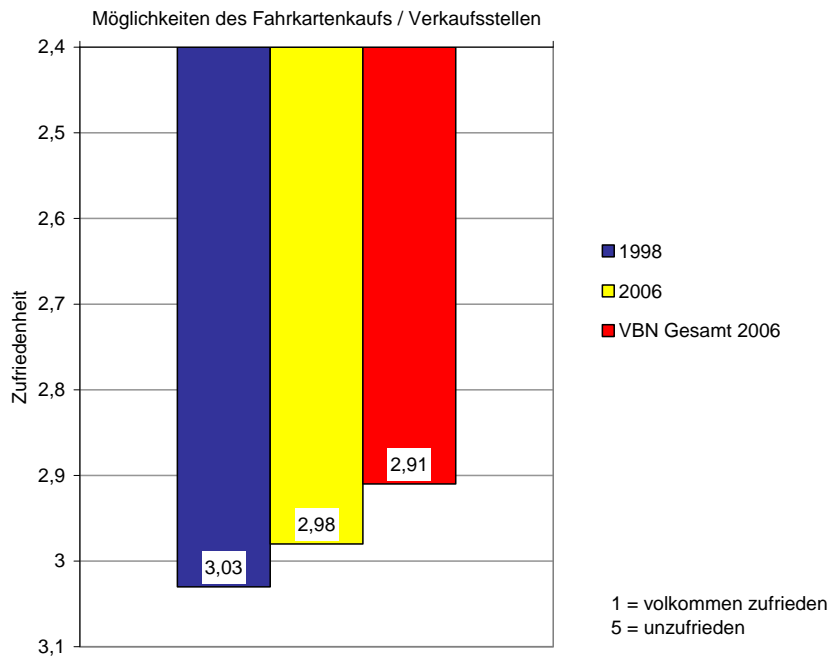


Abbildung A-85: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Obwohl die Kundenzufriedenheit mit allen Fahrzeugmerkmalen zwischen 1998 und 2006 deutlich gestiegen ist, erreicht sie im Landkreis Ammerland bei den Informationen im Fahrzeug tendenziell nicht den VBN-Durchschnittswert. Besser als der Durchschnitt wurde dagegen das Platzangebot und insbesondere die Sauberkeit/Gepflegtheit in den Fahrzeugen bewertet. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-86: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich im Landkreis Ammerland leicht verbessert, wird jedoch schlechter als im VBN-Durchschnitt gesehen.

### A 9.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Ammerland ist grundsätzlich positiv, da sämtliche Mittel- bzw. Grundzentren durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Neben den beiden SPNV-Linien stellt das wichtige Busangebot der Bedienungsebene 1 (Linie S35) ein attraktives Schnellbusangebot für den Landkreis Ammerland dar. Damit ist montags bis freitags das Defizit des nicht vorhandenen direkten SPNV-Zugangs des Mittelzentrums Westerstede kompensiert. Die Fahrtzeit des Busses ist mit 35 Minuten konkurrenzfähig zum MIV, allerdings fehlt ein durchgehendes und vertaktetes Angebot. Auch die fehlenden Fahrten am Wochenende sind negativ zu bewerten. Die Vertaktung der Regionalbusverkehre der Bedienungsebene 2 und das zeitliche Angebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, ist unzureichend.

An Sonntagen führt ein als Linie 389 vermarktetes Angebot über die Verläufe der Linien 350, 375 und 380 von Westerstede über Bad Zwischenahn und Edewecht nach Oldenburg. Diese Fahrten stellen auch sonntags eine gute Anbindung von Westerstede und

Edeweicht an den SPNV in Bad Zwischenahn und direkt an das Oberzentrum Oldenburg dar.

Die vier Grundzentren Metjendorf, Ofen, Petersfehn und Wahnbeck im Landkreises Ammerland verfügen aufgrund des Taktangebots an allen Wochentagen über eine gute Stadtbusanbindung an das Oberzentrum Oldenburg. Lediglich die lange Fahrtzeit der Stadtbuslinien bis zum Zentrum, die durch die Bedienung vieler Haltestellen entsteht, ist aus Sicht der Kunden aus dem Landkreis Ammerland als ungünstig zu bewerten. Negativ zu bewerten ist der fehlende ÖPNV-Anschluss der beiden Grundzentren Wiefelstede und Hahn-Lehmden am Sonntag. Da die Flächenerschließung überwiegend durch Linien mit zeitweiliger Bedienung erfolgt, sind durch deren systembedingte Nachteile, nämlich fehlendes Angebot in den Ferien und auf die Schulzeiten abgestimmte Fahrpläne ohne Takt, Defizite festzustellen. Für viele Fahrtzwecke ist dieses beschränkte Angebot nicht geeignet. In der Gemeinde Bad Zwischenahn bestehen teilweise parallele Schülerverkehre, die weder untereinander noch mit den übrigen Verkehren abgestimmt sind.

Durch die Einführung des zweiten Betriebstages (in den Nächten von Freitag auf Samstag) im Jahr 2000 hat sich die Attraktivität der NachtEule Ammerland deutlich verbessert. Mit der Einführung der Nachtbuslinie N35 nach Friesoythe und der Optimierung der weiteren Linien im November 2004 wurde das räumliche Angebot der NachtEule weiterentwickelt. Die neue Linienführung ist positiv zu bewerten, da alle zentralen Orte durch Nachtlinien erschlossen sind. Außerdem hat das Verschieben des Betriebsbeginns in die späteren Abendstunden und die zeitliche Verlängerung des Betriebes in den frühen Morgen zur Steigerung der Attraktivität geführt, sodass die Änderungen im zeitlichen Angebot auch positiv bewertet werden können.

Die Zufriedenheit der Kunden mit dem Verkehrsangebot im Landkreis Ammerland ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



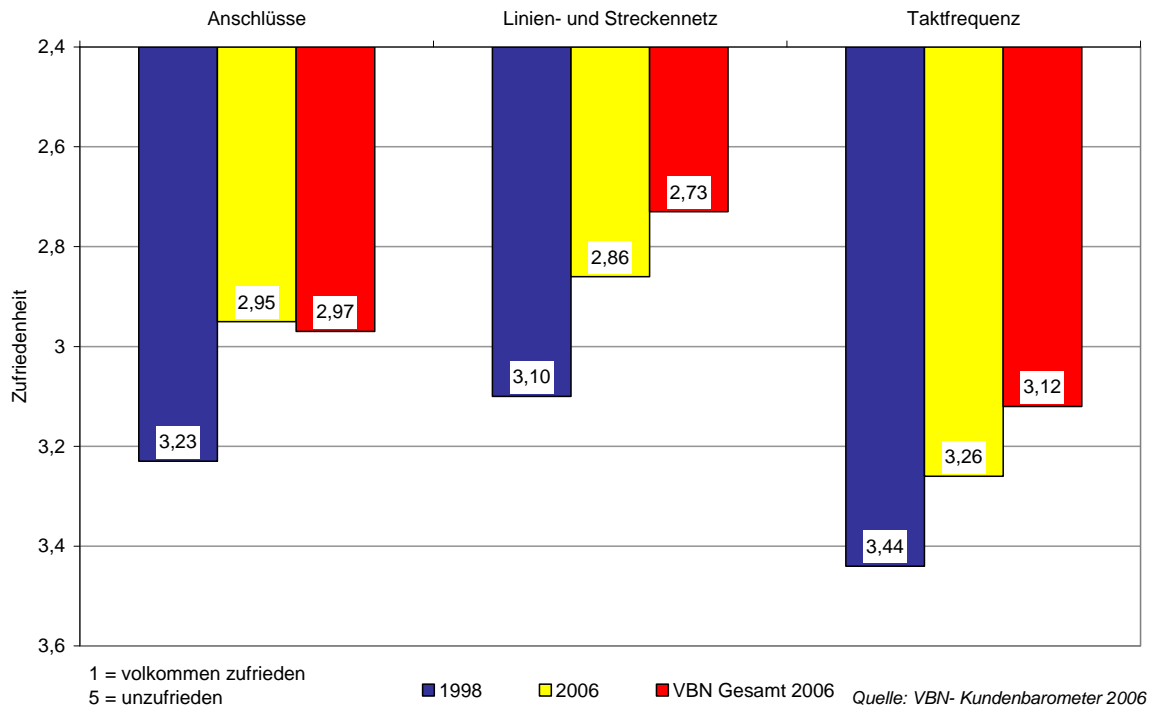


Abbildung A-87: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Bei den Merkmalen des Verkehrsangebots hat sich nach Kundenmeinung im Landkreis Ammerland einiges verbessert. Die Anschlüsse werden tendenziell in etwa so bewertet wie der VBN-Durchschnitt. Trotz der steigenden Zufriedenheit zwischen 1998 und 2006 fällt die Bewertung für die Merkmale Linien- und Streckennetz sowie Taktfrequenz im Landkreis Ammerland deutlich schlechter als im VBN-Durchschnitt aus.



## A 10 Landkreis Diepholz

### A 10.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 10.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Diepholz verfügt über 956 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 1.474 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
1.474	1.064	696	210	777	1.278
entspricht	72 %	47 %	14 %	53 %	78 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-35: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Diepholz

Im Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mitteln des Förderfonds des ZVBN insgesamt 92 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 81 transparenten Fahrgastunterständen, 13 Hochbordanlagen, 11 Blindenleitstreifen sowie insgesamt 203 Fahrradanklehnbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2.

#### A 10.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr sind verschiedene Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 10.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Diepholz verfügt über elf intermodale Verknüpfungspunkte<sup>51</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>51</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof Barnstorf	41	52
Bahnhof Bassum	170	100
Bahnhof Bruchhausen-Vilsen	39	22
Bahnhof Diepholz	149	72
Bahnhof Lemförde	70	158 <sup>52</sup>
Stuhr, Brinkum ZOB/Bremer Straße	60 + 40 <sup>53</sup>	26
Stuhr, Weyher Straße/Jupiterstraße	15	-
Bahnhof Twistringen	174	308
Bahnhof Kirchweyhe	341	450
Bahnhof Dreye	30	-
Busplatz Leeste	42	-

Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007

Tabelle A-36: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Diepholz (vergleiche Karte A-25)

#### A 10.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich. Im Landkreis Diepholz sind diese Vertriebsstellen in Asendorf, Bassum, Barnstorf, Brinkum, Diepholz, Kirchweyhe, Lemförde, Martfeld, Schwarme, Sulingen, Syke, Twistringen und Wagenfeld vorhanden. Diese Leistungen sind im Landkreis Diepholz auch bei den Bürgerbüros in Bruchhausen-Vilsen und Stuhr erhältlich.

Eine private Vertriebsstelle am Standort Stuhr bietet nur bedingt Informationsmaterialien sowie Tarif- und Fahrplanauskünfte an.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltestellen über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

#### A 10.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Im Landkreis Diepholz sind in Brinkum in der Gemeinde Stuhr, in Twistringen und in Syke Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung umgesetzt worden. In Brinkum werden die Lichtsignalanlagen zur schnelleren Ausfahrt der Busse am ZOB, zur Auffahrt auf die B6 und zur Beschleunigung auf der viel befahrenen Bremer Straße in Richtung Bremen einge-

<sup>52</sup> Davon 38 in Fahrradboxen.

<sup>53</sup> In Planung, Stand: Februar 2007.

setzt. In Syke ermöglicht eine Schranke am Bahnhof die Durchfahrt nur für den ÖPNV. Eine umwegige Streckenführung wird so, im Gegensatz zum MIV, vermieden.

#### **A 10.1.6 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung**

In der Gemeinde Stuhr sowie im Bereich von Dreye kommt es aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zu Rückstauungen an Kreuzungen. Hiervon sind auch diverse Regionalbuslinien betroffen. In Sulingen kommt es an der „Kirchenkreuzung“ Lindenstraße/Lange Straße zum Schulbeginn aus Richtung Diepholz zu Verkehrsbehinderungen. Zu zusätzlichen Behinderungen vor allem während der Mittagszeiten führt der Rangierbetrieb im Bereich des Bahnübergangs an der Nienburger Straße in Sulingen.

### **A 10.2 Übersicht Verkehrsangebot**

Im Landkreis Diepholz verkehren insgesamt 71 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 44 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen 27 Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst sowie die Landkreise Oldenburg, Verden, Nienburg, Vechta und Minden-Lübbecke in Nordrhein-Westfalen. Von den landkreisüberschreitenden Verkehren verlassen elf Linien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 sind - ergänzend zur SPNV-Linien R5 von Bremen nach Osnabrück - die beiden Regionalbuslinien 123 und 150 zugeordnet. Zur Bedienungsebene 2 gehören elf Regionalbuslinien, sowie jeweils zwei Stadtbuslinien der angrenzenden Städte Bremen und Delmenhorst (vergleiche Karte A-25). Die Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 sind nur teilweise vertaktet, während die vier Stadtbuslinien in den Hauptverkehrszeiten meist einen 30-Minuten-Takt, mindestens aber einen Stundentakt aufweisen. Bei den insgesamt 53 Buslinien der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung. In der Gemeinde Weyhe wird das Angebot durch die Bürgerbuslinie 117 ergänzt (vergleiche Karte A-36).

Die SPNV-Linie R5 verbindet die Mittelzentren Syke und Diepholz, sowie die an der Strecke gelegenen Grundzentren Weyhe, Bassum, Twistringen, Barnstorf und Lemförde direkt mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück. Der RegionalExpress verkehrt auf dieser Strecke im Stundentakt mit jeweils einer zusätzlichen Fahrt pro Richtung in der Hauptverkehrszeit am Morgen. Am Wochenende besteht bis auf wenige Ausnahmen am Nachmittag ebenfalls ein Stundentakt. Zwischen Twistringen und Bremen verkehrt zusätzlich eine Regionalbahn, die auch die Bahnhöfe Bramstedt in der Stadt Bassum und Dreye in der Gemeinde Weyhe bedient. In der Regel verkehren diese Züge auch am Wochenende bis zum späten Abend im Stundentakt. Von Bremen nach Twistringen beginnt der reine Stundentakt erst gegen 10:30 Uhr. Insgesamt ergeben sich für die genannten Gemeinden zwei SPNV-Verbindungen pro Stunde in das Oberzentrum Bremen.

Die Regionalbuslinie 123 stellt als Linie der Bedienungsebene 1 die Anbindung des Mittelzentrums Sulingen an das ÖPNV-Netz und insbesondere an den SPNV am Bahnhof

Bassum her. Sie verkehrt unabhängig von Schul- und Ferienzeiten von Montag bis Freitag im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt.

Die ebenfalls der Bedienungsebene 1 zugeordnete Regionalbuslinie 150 stellt die Anbindung des Grundzentrums Bruchhausen-Vilsen sowie des im Landkreis Nienburg gelegenen Grundzentrums Hoya an das Mittelzentrum Syke und das Oberzentrum Bremen her. Von Bremen über Bruchhausen-Vilsen nach Hoya werden fünf, in der Gegenrichtung sechs Schnellbusfahrten täglich, vor allem morgens und nachmittags angeboten. Eine weitere Fahrt je Richtung findet am Vormittag zwischen Hoya und Bruchhausen-Vilsen statt. Das Angebot am Wochenende umfasst je fünf Fahrten pro Richtung an Samstagen und je drei Fahrten pro Richtung an Sonntagen und spricht so auch Tagestouristen an.

In der Gemeinde Stuhr verkehrt zudem ein „VBN-Plus“-Sammeltaxi (vergleiche Kapitel A 10.6), dass vor allem für die durch Regionalbuslinien weniger gut erschlossenen südlichen Gemeindeteile von Bedeutung ist.

Die dem Landkreis Oldenburg zugeordneten Linien 226, 237 und 238 verkehren mit Halten in der Gemeinde Stuhr ebenso im Landkreis Diepholz wie die Linien 720 und 750, die dem angrenzenden Landkreis Verden zugeordnet sind. Eine verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Diepholz besteht auf der Linie 226, die die südlichen Teile der Gemeinde Stuhr erschließt und an die nördlichen Gemeindeteile und das Oberzentrum Bremen anbindet. Verkehrliche Funktionen im Landkreis Diepholz übernimmt auch die Linie 750, die Dreye auf ihrem Linienweg von Thedinghausen ins Oberzentrum Bremen mit den genannten Orten verbindet. Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Diepholz weitere vier Linien, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet worden sind (Linien 108, 139, 621 und 623). Da diese Linien nur wenige Haltestellen im Landkreis Diepholz bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

### **A 10.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Im Landkreis Diepholz bestehen folgende Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsträgern.

#### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Dreye (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse von Montag bis Freitag, samstags regelmäßige Anschlüsse der Regionalbuslinie 750 (Linienbündel Verden Süd) an die SPNV-Linie R5 in Richtung Bremen)
- Bf. Kirchweyhe (regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinien 120 und 121 sowie der Bürgerbuslinie 117 mit der SPNV-Linie R5 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück)
- Bf. Barrien (regelmäßige Verknüpfung der Fahrten der Regionalbuslinie 102 und der SPNV-Linie R5 in Richtung Bremen)
- Bf. Syke (regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinie 153 und der SPNV-Linie R5 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück)

- Bf. Bassum (regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinie 123 mit der SPNV-Linie R5 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück sowie überwiegend ungeregelte Anschlüsse der Regionalbuslinie 101 mit der SPNV-Linie R5 aus Richtung Bremen und Osnabrück)
- Bf. Diepholz (häufige Anschlüsse der Regionalbuslinie 137 und überwiegend ungeregelte Anschlüsse der Linie 170 an die SPNV-Linie R5 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück).

#### **Verknüpfung Bus - Bus:**

- Brinkum ZOB (aufgrund der Vielzahl der hier verkehrenden Regionalbuslinien ergeben sich ungeregelte Anschlüsse zwischen diesen Linien und zur Bremer Stadtbuslinie 55)
- Sulingen ZOB (häufige Verknüpfungen der Regionalbuslinien 123, 133, 137 und 138)
- Bremen-Huchting, Haltestellen Roland-Center und Varreler Landstraße (Anschlüsse zwischen der Bremer Stadtbuslinien 55 und den Delmenhorster Stadtbuslinien 204 und 214).
- Brinkum, Haltestelle Carl-Zeiss-Straße/IKEA (aufgrund der Vielzahl der hier verkehrenden Regionalbuslinien ergeben sich ungeregelte Anschlüsse zur Bremer Stadtbuslinie 53).

### **A 10.4Übersicht Verkehrsaufkommen**

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Diepholz dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Diepholz verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und die Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien im Landkreis Diepholz an einem durchschnittlichen Werktag ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

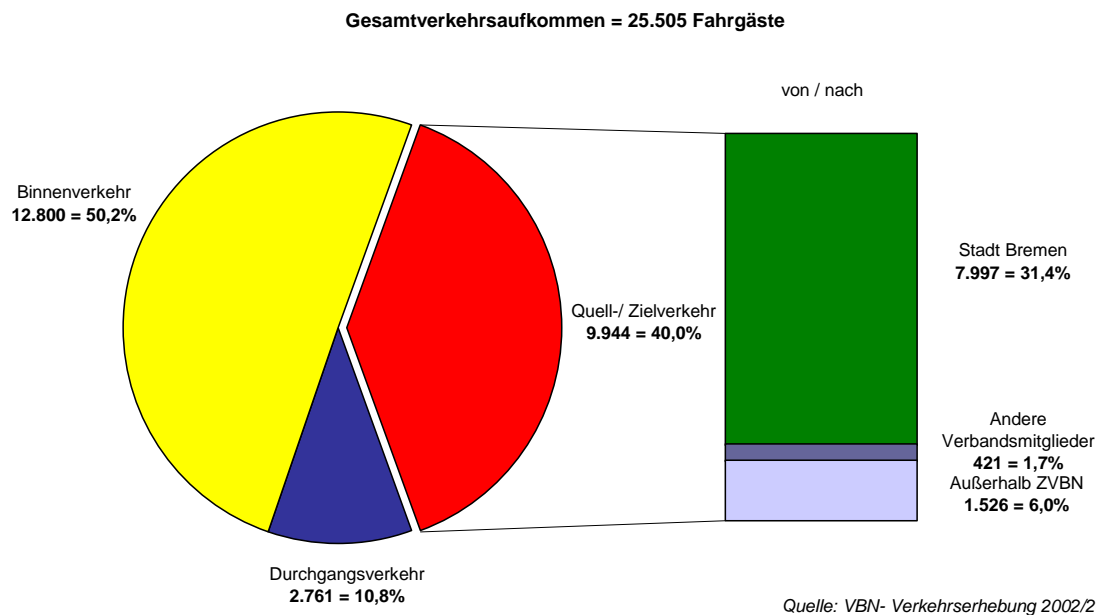
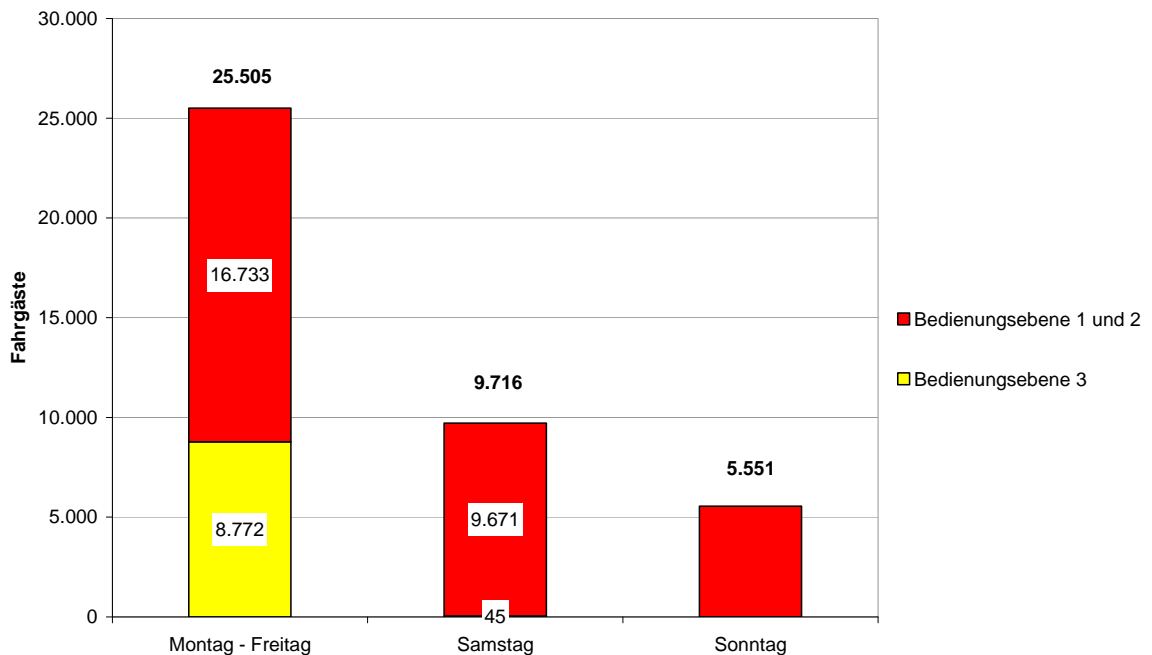


Abbildung A-88: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen besteht etwa zur Hälfte aus Binnenverkehr. Knapp 13.000 Fahrgäste nutzen an einem durchschnittlichen Werktag<sup>54</sup> die öffentlichen Verkehrsmittel ausschließlich innerhalb des Landkreises. Der Durchgangsverkehr mit einem Anteil von fast 11 Prozent wird vor allem auf der Bahnstrecke R5 erzeugt, in geringerem Umfang aber auch auf den Regionalbuslinien 150 und 226, die ihre Endpunkte außerhalb des Landkreises haben. Der Quell-/Zielverkehr hat einen Anteil von 40 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen. Die mit Abstand wichtigste Verkehrsbeziehung des Landkreises besteht zum angrenzenden Oberzentrum Bremen mit einem Quell-/Zielverkehr zwischen diesen Verbandsmitgliedern von fast 8.000 Fahrgästen täglich. Etwa 1.500 Fahrgäste verlassen werktäglich mit dem ÖPNV das ZVBN-Gebiet. Die Verteilung aller Fahrgäste auf die Bedienungsebenen sowie das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

<sup>54</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.





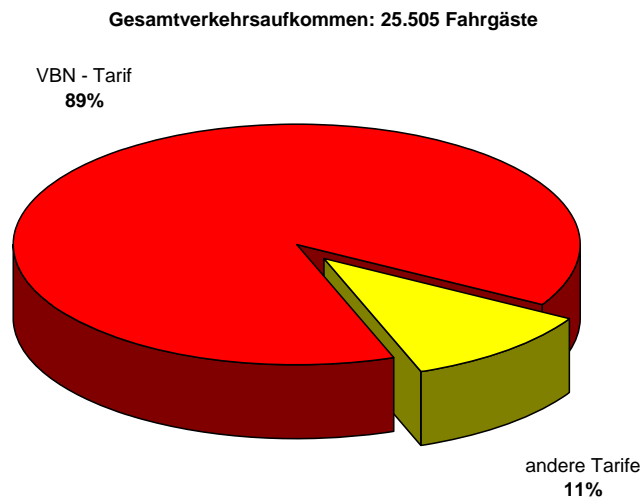
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-89: ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Diepholz nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>55</sup> nutzen etwa zwei Drittel der 25.505 Fahrgäste die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich fast 9.000 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf wenigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen können.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden oder ausbrechenden Verkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Diepholz ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>55</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

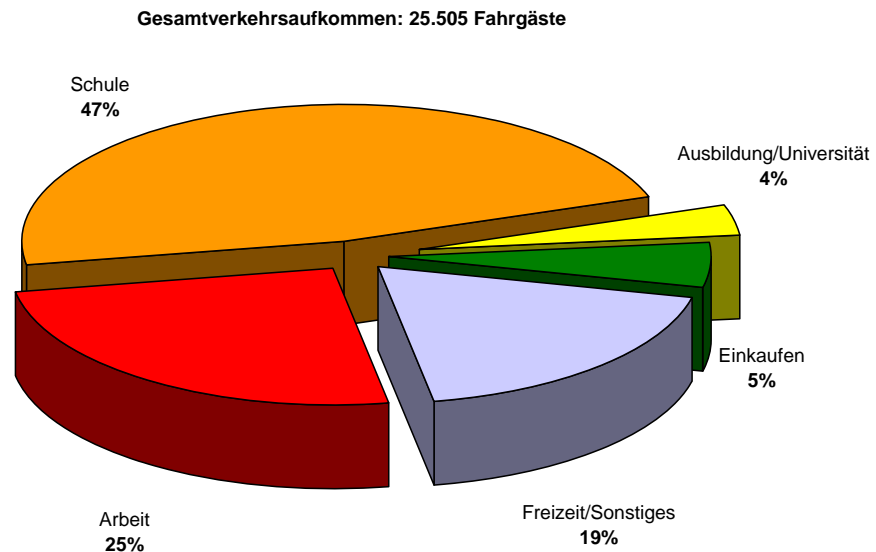


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-90: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

Insgesamt werden 89 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens im Landkreis Diepholz nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 11 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller 25.505 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-91: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Der Fahrtzweck Schule stellt mit 47 Prozent den größten Anteil aller Fahrtzwecke dar, was durch die hohe Anzahl der Linien der Bedienungsebene 3, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, zu erklären ist. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit machen 25 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges hat einen Anteil von 19 Prozent, wohingegen nur ein geringer Anteil der Fahrgäste die ÖPNV-Linien im Landkreis Diepholz zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität nutzt.

Das Verkehrsangebot und -aufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## A 10.5 Linienbündel im Landkreis Diepholz

### A 10.5.1 Linienbündel Diepholz Nordwest

Das Linienbündel Nordwest umfasst 13 Regionalbuslinien, die räumlich die Gemeinde Stuhr, die Städte Bassum und Twistringen sowie die westlichen Teile der Stadt Syke abdecken. Die SPNV-Linie R5 als einzige Linie der Bedienungsebene 1 in diesem Gebiet bedient die Bahnhöfe in Bramstedt, Bassum und Twistringen und verbindet sie mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück. Die Gemeinde Stuhr besitzt keinen SPNV-Anschluss und wird zusätzlich zu diversen Regionalbuslinien, die Brinkum bedienen, auch durch die Bremer Stadtbuslinien 53 und 55 erschlossen. Der Bedienungsebene 2 ist im Linienbündel Diepholz Nordwest die Linie 101 zugeordnet. Die übrigen zwölf Linien des

Teilnetzes Nordwest übernehmen die Aufgabe der Schülerbeförderung in den genannten Gemeinden.

Linie 101: Diese Linie verbindet das Grundzentrum Bassum mit dem Mittelzentrum Stuhr und dem Oberzentrum Bremen. Auf dem Linienweg werden die südlichen Ortschaften der Gemeinde Stuhr wie Seckenhausen und Fahrenhorst, der Ortsteil Brinkum und die nördlichen Teile der Stadt Bassum wie Nordwohld, erschlossen. Die etwa zehn Fahrten pro Richtung, die den gesamten Linienweg bedienen, werden vor allem in der Hauptverkehrszeit am Morgen und ab mittags angeboten. Diese Fahrten verkehren auch in den Ferien. Zusätzlich bedienen an Schultagen drei Fahrten Teilabschnitte der Linie. Samstags werden vier Fahrten in Richtung Bassum und fünf Fahrten in Richtung Bremen angeboten. Am Sonntag wird die Linie mit je einer Fahrt je Richtung morgens und abends als Anrufli-nientaxi betrieben.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Diepholz Nordwest erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>56</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 103: Diese Linie befördert auf ihrem Linienverlauf in Weyhe, Stuhr, Bassum und Syke Schüler zwischen Ristedt und Syke zur Grundschule nach Nordwohld (Bassum), zur Förderschule nach Melchiorshausen (Weyhe) und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Syke.

Linie 104: Diese Linie befördert in der Stadt Bassum Schüler aus Nienstedt und Apelstedt zu den Grundschulen und zum Schulzentrum Petermoor in Bassum, zum Teil auch für die Weiterfahrt zum Gymnasium Syke.

Linie 105: Diese Linie befördert auf ihrem Linienverlauf in den Städten Syke und Bassum, im westlichen Teil der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und im nördlichen Teil der Samtgemeinde Schwaförden Schüler zu den Grundschulen in Bassum, in Sudwalde (SG Schwaförden) zur Haupt- und Realschule und zur Haupt- und Realschule nach Syke.

Linie 106: Diese Linie befördert auf ihrem Linienverlauf in Stuhr (Seckenhausen) und Syke Schüler zur Grundschule nach Barrien und zur Haupt- und Realschule nach Syke.

Linie 109: Diese Linie trägt die Bezeichnung „Ortsverkehr Stuhr“ und befördert in der Gemeinde Stuhr Schüler zur Grundschule nach Heiligenrode, zur Grundschule Brinkum und zur KGS Stuhr-Brinkum.

Linie 157: Diese Linie befördert Schüler im Gebiet der Stadt Bassum zu den Grundschulen und dem Schulzentrum Bassum aus den Bereichen Wedehorn und Klövenhausen.

Linie 159: Diese Linie befördert in der Stadt Twistringen Schüler zu einer Grundschule, zum Gymnasium und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule.

Linie 161: Diese Linie befördert im westlichen Bereich der Stadt Twistringen Schüler zur Grundschule nach Heiligenloh und zum Gymnasium und zur Haupt- und Realschule in Twistringen (Schulzentrum).

---

<sup>56</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 162: Diese Linie befördert Schüler aus Wedehorn (Bassum) und dem östlichen Teil von Twistringen zum Gymnasium und zur Haupt- und Realschule (Schulzentrum) nach Twistringen.

Linie 163: Diese Linie befördert Schüler zwischen Twistringen, Bassum und Syke zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Twistringen, zur Grundschule in Bassum und zum Schulzentrum in Syke.

Linie 173: Diese Linie befördert Schüler in der Gemeinde Stuhr zwischen Varrel, Moordeich und Stuhr zu den Grundschulen in Varrel und Moordeich, zur KGS in Brinkum und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Moordeich.

Linie 175: Mit dieser Linie werden Schüler aus Twistringen zu Gymnasien nach Vechta befördert. Mit der Einrichtung des Gymnasiums in Twistringen und der schrittweise erfolgenden Erweiterung wird erwartet, dass die Bedeutung der Verbindung Twistringen - Vechta voraussichtlich ab dem Schuljahr 2009/2010 abnimmt.

Linie 228: Das Angebot dieser Linie ist hauptsächlich auf Schüler aus Bassum ausgerichtet, die Schulen in Bassum oder Syke besuchen. Die Anteile der Linie in der Samtgemeinde Harpstedt (im benachbarten Landkreis Oldenburg) sind gering (vergleiche Karte A-31).

#### A 10.5.1.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Diepholz Nordwest

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Diepholz Nordwest zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

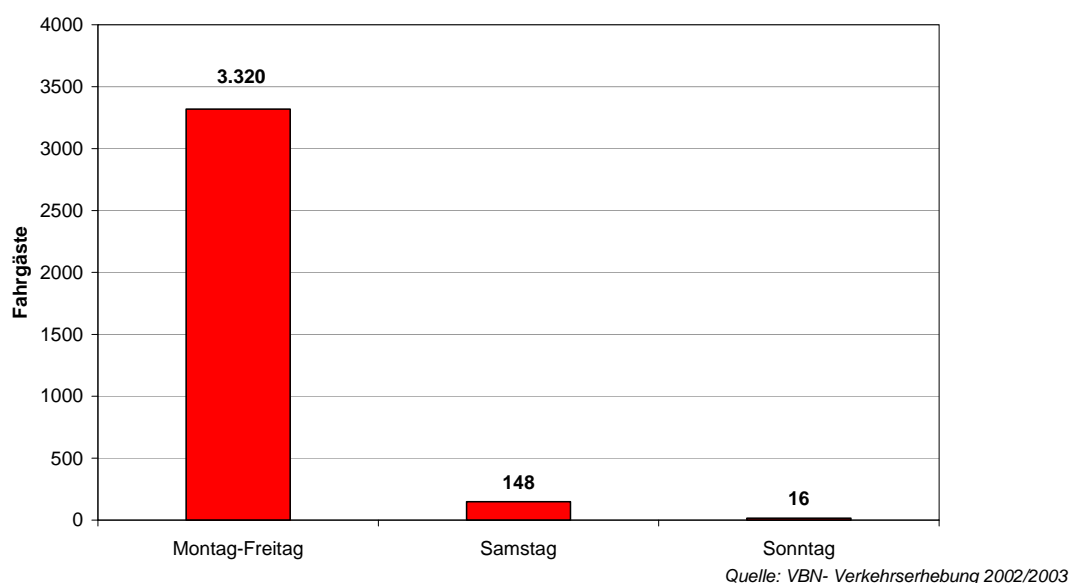
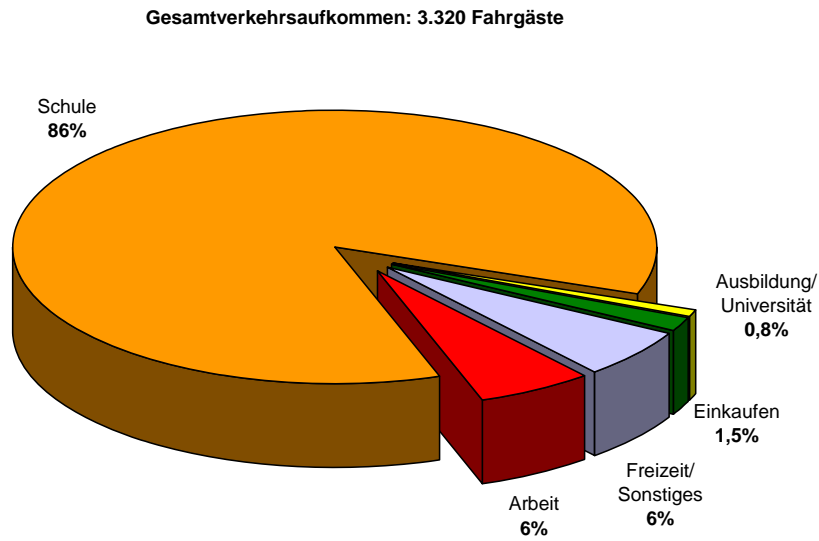
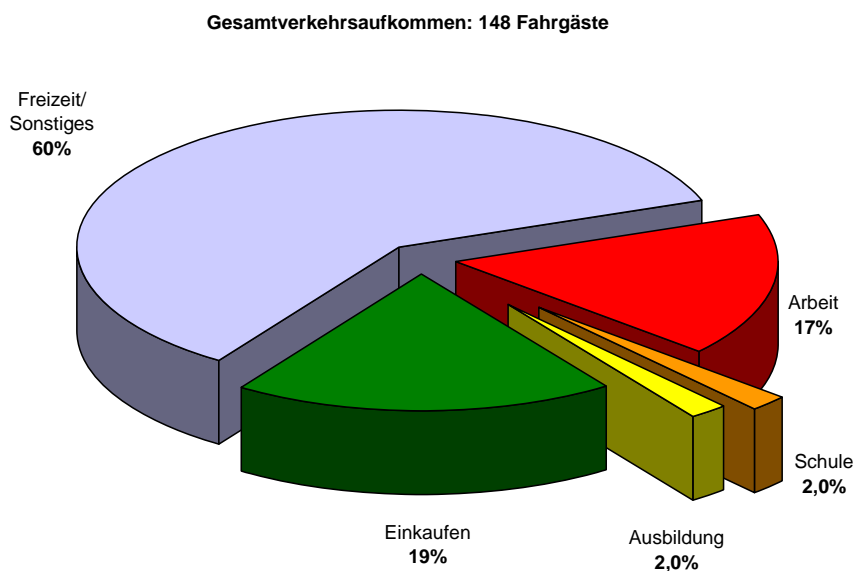


Abbildung A-92: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Nordwest nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-93: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordwest, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-94: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordwest, Tagtyp Samstag

## A 10.5.2 Linienbündel Diepholz Nordost

### A 10.5.2.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot

Die 18 Linien des Linienbündels Nordost decken das Gebiet der Gemeinde Weyhe, der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und der Stadt Syke (ohne deren westlichen Teile) ab. Die Linien R5<sup>57</sup> und 150 der Bedienungsebene 1 und die vier Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2, die zu diesem Teilnetz gehören (Linien 102, 120, 121 und 153), haben die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte der Gemeinden zu verbinden bzw. an das Oberzentrum Bremen anzuschließen. Diese Linien sind im Folgenden näher beschrieben. Die Bedeutung der 13 Linien der Bedienungsebene 3 liegt, mit Ausnahme der Linie 117, überwiegend in der Schülerbeförderung.

Linie 102: Diese Linie verkehrt auf der Strecke Syke - Brinkum - Bremen. Die Linie verbindet die nördlichen Gebiete der Stadt Syke und die westlichen Teile der Gemeinde Weyhe mit den Mittelzentren Syke und Stuhr sowie dem Oberzentrum Bremen. Diese Linie ist am Bahnhof Barrien mit einigen Fahrten der SPNV-Linie R5 verknüpft. Das Angebot umfasst in der Woche je Richtung etwa 15 unvertaktete Fahrten. An Samstagen werden von morgens bis abends sechs Fahrten in Richtung Syke und sieben Fahrten in Richtung Bremen angeboten. Sonntags verkehrt viermal je Richtung ein Anruflinientaxi.

Linie 120: Die Relation Sudweyhe - Kirchweyhe - Brinkum - Bremen wird von der Linie 120 bedient. Diese Linie bindet mit Leeste und Erichshof die westlichen Teile der Gemeinde Weyhe an den Hauptort Kirchweyhe, das Mittelzentrum Stuhr und das Oberzentrum Bremen an. Am Bahnhof Kirchweyhe bestehen regelmäßige Verknüpfungen zur SPNV-Linie R5. Das zeitliche Angebot besteht von Montag bis Freitag aus einem Stundentakt, der in den Mittagsstunden Taktlücken aufweist. An Samstagen wird ein Zweistundentakt mit einer zusätzlichen Fahrt am Morgen angeboten. Sonntags werden fünf Fahrten in Richtung Kirchweyhe und sechs Fahrten in Richtung Bremen durchgeführt. Einige Fahrten werden an allen Wochentagen jeweils in Lastrichtung zu den Hauptverkehrszeiten auch bis zum Ortsteil Sudweyhe angeboten.

Linie 121: Diese Linie erschließt den nördlichen Teil von Kirchweyhe und den Ort Dreye und bindet sie an das Oberzentrum Bremen an. In Kirchweyhe besteht ein regelmäßiger Anschluss an den SPNV in Richtung Bremen und Osnabrück. Von Montag bis Freitag besteht das Angebot aus einem Stundentakt mit Lücken am Vormittag. Am Wochenende werden an Samstagen vier Fahrtenpaare je Richtung angeboten. Sonntagsverkehre finden nicht statt. Drei Fahrten am Morgen und zwei am Abend erschließen von montags bis samstags auch den Ortsteil Lahausen. Das Angebot der Linien 121 und 750 von Thedinghausen nach Bremen ist seit Dezember 2005 für den Streckenabschnitt Dreye - Bremen aufeinander abgestimmt.

Linie 153: Diese Linie bindet das Grundzentrum Bruchhausen-Vilsen und die auf dem Linienweg gelegenen Orte Süstedt und Heiligenfelde an das Mittelzentrum Syke an. Hier

<sup>57</sup> Diese Linie ist nicht dem genannten Linienbündel zugeordnet, erfüllt im Bereich dieses Bündels aber wichtige verkehrliche Funktionen.

besteht Anschluss an den SPNV in/aus Richtung Bremen und Osnabrück. Von Montag bis Freitag werden zehn Fahrten über den gesamten Linienweg je Richtung angeboten ohne einen festen Takt zu erreichen. Viele der Fahrten finden nur an Schultagen und nicht in den Ferien statt. Ein Wochenendangebot besteht nicht.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Diepholz Nordost erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>58</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 105-T: Die Linie 105 befördert im Gebiet der Stadt Syke Schüler aus den Bereichen Henstedt, Schnepke, Osterholz, Gödestorf und Wachendorf zur Grundschule in Heiligenfelde.

Linie 107: Die Linie 107 befördert Schüler im Gebiet der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und der Stadt Syke zwischen Martfeld (zu Bruchhausen-Vilsen) und Syke zur Grundschule in Barrien, zum Schulzentrum Syke mit Förderschule, Realschule und Gymnasium, sowie zum Bürgermeisterkamp (2.Schulzentrum in Syke) mit der Ganztagschule Syke (HS/RS) und der Grundschule, sowie zur BBS (An der Weide) und von der Grundschule Barrien nach Okel.

Linie 117: Die Linie 117 verkehrt unter der Bezeichnung „Bürgerbus Weyhe“. Sie leistet innerhalb der Gemeinde Weyhe werktäglich von Montag bis Freitag Erschließungsaufgaben und verbindet dabei die Gemeindeteile Erichshof, Leeste, Kirchweyhe, Lahausen und Sudweyhe miteinander. Am Bahnhof Kirchweyhe ist eine Fahrplanabstimmung auf den Anschluss zum SPNV vorgesehen.

Linie 118: Die Linie 118 mit der Bezeichnung „Ortsverkehr Weyhe“ befördert Schüler in der Gemeinde Weyhe zwischen Leeste und Ahausen zu den Grundschulen in Lahausen und Sudweyhe, zur Förderschule in Melchiorshausen und den Gesamtschulen in Leeste und Kirchweyhe (KGS).

Linie 119: Die Linie 119 befördert Schüler zwischen Dreye (Weyhe) und Syke zu den Grundschulen in Lahausen und Kirchweyhe sowie zum Schulzentrum Bürgermeisterkamp mit Haupt- und Realschule in Syke.

Linie 134: Die Linie 134 befördert auf ihrem Linienweg aus der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen (Asendorf) nach Sulingen Schüler zum Gymnasium, zur Hauptschule und zur Realschule in Sulingen.

Linie 151: Die Linie 151 befördert in der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen Schüler aus dem südlichen Teil der SG zum Schulzentrum nach Bruchhausen-Vilsen und mit einer Fahrt morgens zur Realschule (Schulzentrum) nach Syke und zum Bürgermeisterkamp (Ganztagschule mit Haupt- und Realschule). Das schultägliche Angebot wird durch Taxibusfahrten an Ferientagen zwischen Asendorf, Bahnhof und Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof mit Anschluss von und zur Linie 150 ergänzt.

Linie 152: Die Linie 152 befördert Schüler zwischen Bruchhausen-Vilsen und Sulingen zur Grundschule und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Schwaförden sowie

---

<sup>58</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.



zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule und einem Gymnasium in Bruchhausen-Vilsen.

Linie 154: Die Linie 154 befördert aus dem südwestlichen Teil der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen Schüler zur Grundschule in Asendorf, zum Gymnasium und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Bruchhausen-Vilsen.

Linie 165: Die Linie 165 befördert Schüler aus dem nordöstlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zu den Grundschulen in Schwarme und Martfeld und zum Schulzentrum mit Gymnasium, Haupt- und Realschule in Bruchhausen-Vilsen.

Linie 177: Die Linie 177 befördert Schüler aus dem südlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zur Grundschule in Asendorf sowie zum Gymnasium und zum Schulzentrum bestehend aus Haupt- und Realschule in Bruchhausen-Vilsen.

Linie 178: Die Linie 178 befördert Schüler im östlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zur Grundschule nach Asendorf sowie zum Gymnasium und zum Schulzentrum bestehend aus Haupt- und Realschule in Bruchhausen-Vilsen.

Linie 179: Die Linie 179 befördert Schüler im östlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zur Grundschule nach Asendorf (vergleiche Karte A-31).

#### A 10.5.2.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Diepholz Nordost

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Diepholz Nordost zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

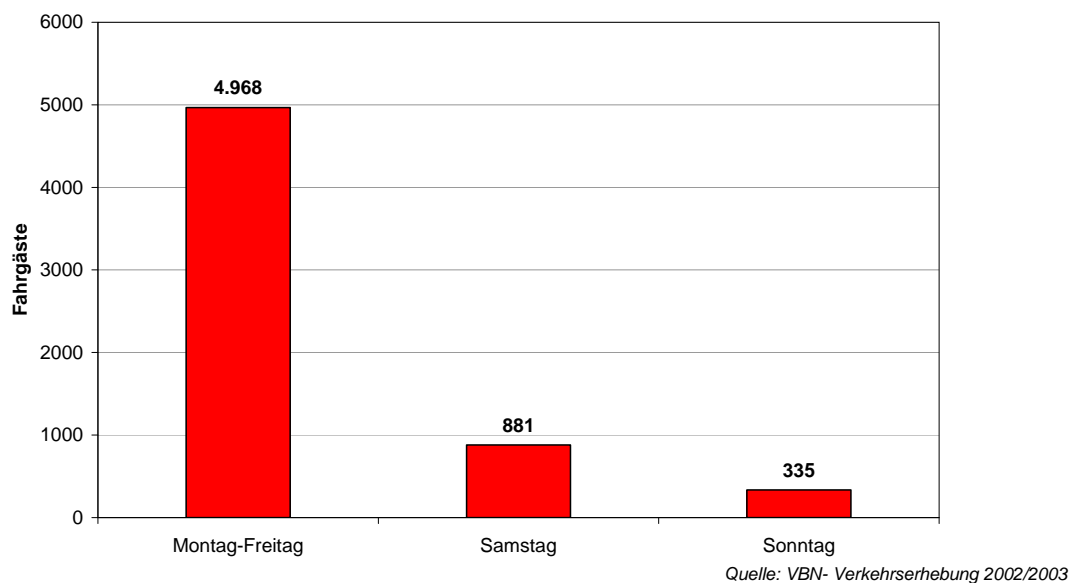
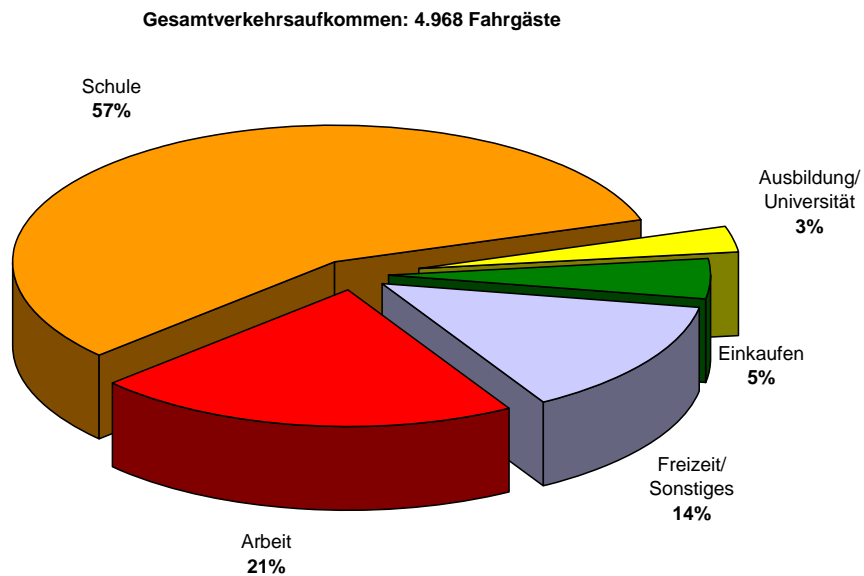
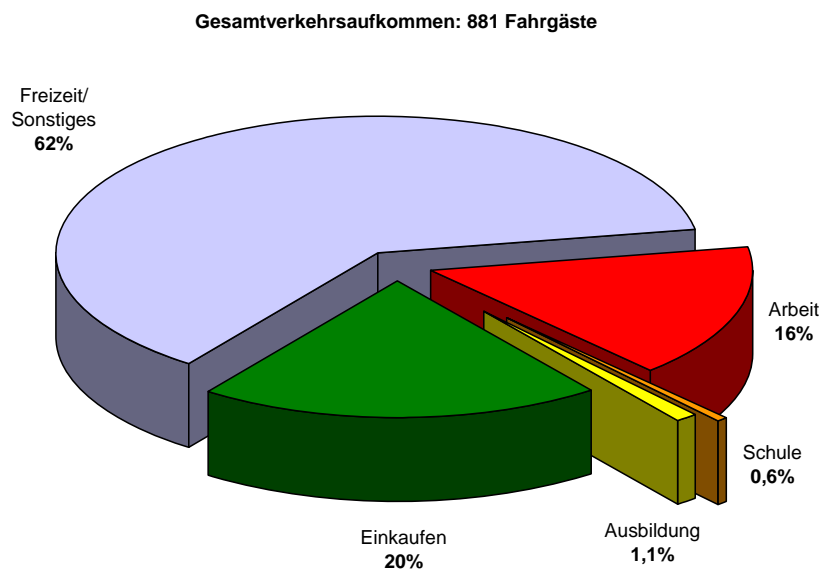


Abbildung A-95: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Nordost nach Tagtypen



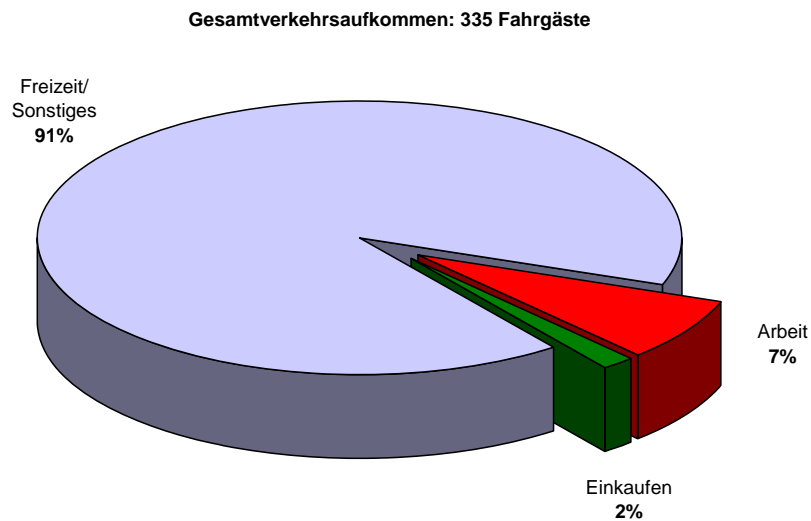
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-96: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-97: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-98: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Sonntag

### A 10.5.3 Linienbündel Diepholz Südost

Das Linienbündel Diepholz Südost beinhaltet elf Regionalbuslinien und umfasst die Gemeinden Kirchdorf, Siedenburg, Schwaförden und Sulingen. Das Mittelzentrum Sulingen verfügt über keinen SPNV-Anschluss und wird von der Linie 123 an den SPNV in Bassum angebunden. Die drei Linien der Bedienungsebene 2 (Linie 133, 137 und 138) binden jeweils Grundzentren an das Mittelzentrum Sulingen an. Diese Linien sind im Folgenden näher beschrieben.

**Linie 133:** Diese Linie bindet das Grundzentrum Wagenfeld an Rahden im Landkreis Minden-Lübbecke (Nordrhein-Westfalen) und an das Mittelzentrum Sulingen an. Auf ihrem Linienweg erschließt sie auch die Orte Ströhen in der Gemeinde Wagenfeld sowie Varrel und Barenburg in der Gemeinde Kirchdorf. In Sulingen bestehen unregelmäßige Verknüpfungen mit der Linie 123 in/aus Richtung Bassum und in Rahden mit der „eurobahn“ in/aus Richtung Bielefeld. Das Angebot besteht von Montag bis Freitag aus fünf Fahrten in Richtung Rahden und neun Fahrten in Richtung Sulingen über den gesamten Linienweg. Diese Fahrten werden auch in den Ferien durchgeführt. Zusätzliche Fahrten, die nur Teilabschnitte der Strecke bedienen, finden nur an Schultagen statt. An Samstagen bedient die Linie 133 jede Richtung mit je einer Fahrt am Morgen und am Mittag. Sonntags findet kein Verkehr statt.

**Linie 137:** Diese Linie verbindet die Mittelzentren Diepholz und Sulingen untereinander und schließt das Grundzentrum Rehden an beide Zentren an. Die Orte Barver in der Gemeinde Rehden, Groß Lessen in der Gemeinde Sulingen und Varrel in der Gemeinde

Kirchdorf werden außerdem durch diese Linie erschlossen. Das Angebot besteht montags bis freitags aus acht Fahrtenpaaren je Richtung, die sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen durchgeführt werden. Zusätzlich verkehren Busse an Schultagen auf Teilabschnitten der Linie. In Richtung Sulingen besteht an Samstagen ein Zweistundentakt bis zum Nachmittag, mit einer unvertakteten Fahrt am frühen Morgen. In der Gegenrichtung werden samstags nur am Nachmittag Fahrten im Zweistundentakt und am Morgen zwei Fahrten angeboten. Jeweils eine Fahrt pro Richtung findet sonntags nachmittags und abends statt.

Linie 138: Auf der Strecke von Sulingen über Siedenburg nach Nienburg verkehrt diese als „SuleSprinter“ vermarktete Linie, die konzessionsrechtlich zur Linie 128 gehört. Sie bindet das Grundzentrum Siedenburg an die Mittelzentren Sulingen und Nienburg (Landkreis Nienburg) an und verbindet diese untereinander. Am Bahnhof in Nienburg bestehen Verknüpfungen mit der SPNV-Linie R1 in/aus Richtung Bremen und Hannover. Zwölf der 16 Fahrten in Richtung Nienburg und zehn der zwölf Fahrten in Richtung Sulingen werden von Montag bis Freitag als Schnellbusfahrten angeboten. Diese Fahrten finden im Gegensatz zu den übrigen Fahrten auch während der Ferienzeiten statt. Samstags werden je Richtung vier Schnellbusfahrten bis zum frühen Nachmittag angeboten und sonntags findet je eine Fahrt pro Richtung am frühen Abend statt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Diepholz Südost erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>59</sup> der folgenden sieben Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 122: Die Linie 122 befördert in der Stadt Sulingen Schüler zu den Grundschulen in Groß Lessen und Sulingen und zur Hauptschule und Förderschule Lindenschule in Sulingen.

Linie 126: Die Linie 126 verkehrt im südöstlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und im nördlichen Bereich der Samtgemeinde Siedenburg.

Linie 127: Die Linie 127 befördert in der Stadt Sulingen und der Samtgemeinde Kirchdorf Schüler zur Grundschule in Bahrenborstel und zur Grund-, Haupt- und Realschule nach Kirchdorf.

Linie 128: Die Linie 128 verkehrt (teilweise auch auf der Strecke der Linie 138) im Gebiet der Samtgemeinde Siedenburg und der Stadt Sulingen und befördert Schüler zur Förderschule Lindenschule und zum ZOB in Sulingen.

Linie 132: Die Linie 132 befördert in der Samtgemeinde Kirchdorf Schüler zur Grundschule in Varrel, dem Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Varrel und zur Grund-, Haupt- und Realschule in Kirchdorf.

Linie 135: Die Linie 135 befördert in der Samtgemeinde Schwaförden Schüler zu den Grundschulen in Sudwalde und Scholen sowie zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule nach Schwaförden bzw. zur Außenstelle Ehrenburg.

---

<sup>59</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 136: Die Linie 136 befördert in der Samtgemeinde Siedenburg und der Stadt Sulingen Schüler zur Grundschule Scholen und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule nach Schwaförden mit der Außenstelle Ehrenburg.

Linie 158: Die Linie 158 verbindet werktäglich die Stadt Sulingen mit dem Ortsteil Ehrenburg der Samtgemeinde Schwaförden und der Stadt Twistringen und bedient hier auch das Gymnasium. An Samstagen finden zwei Fahrten je Richtung statt (vergleiche Karte A-31).

### A 10.5.3.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Diepholz Südost

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Diepholz Südost zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

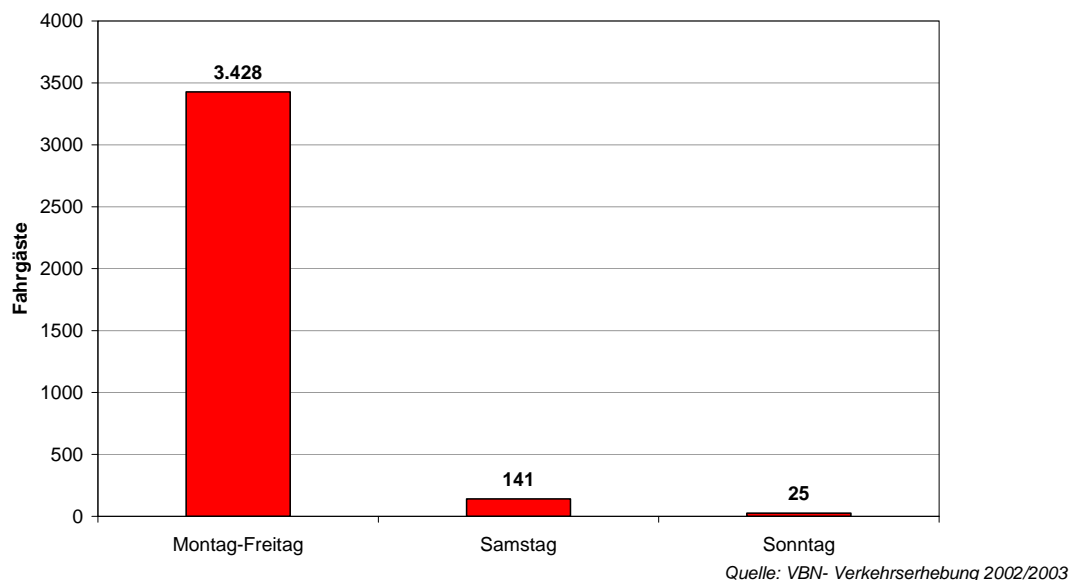
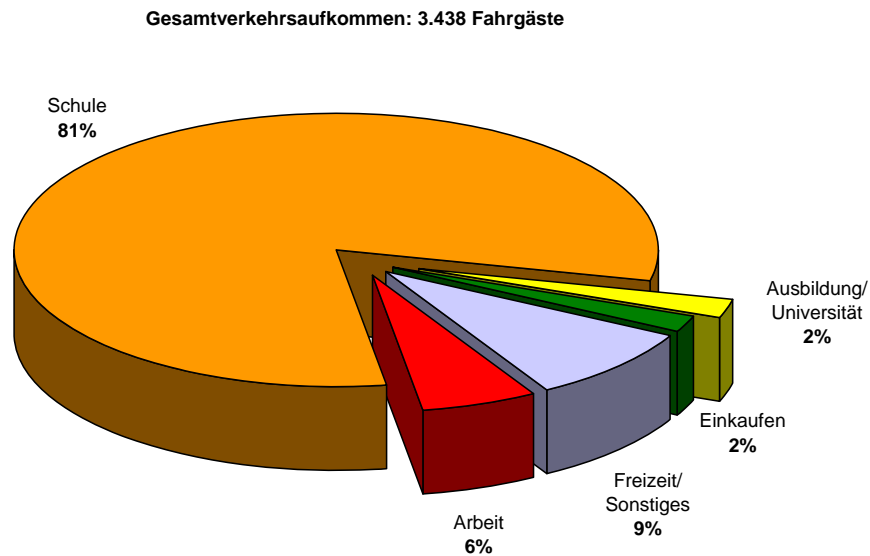
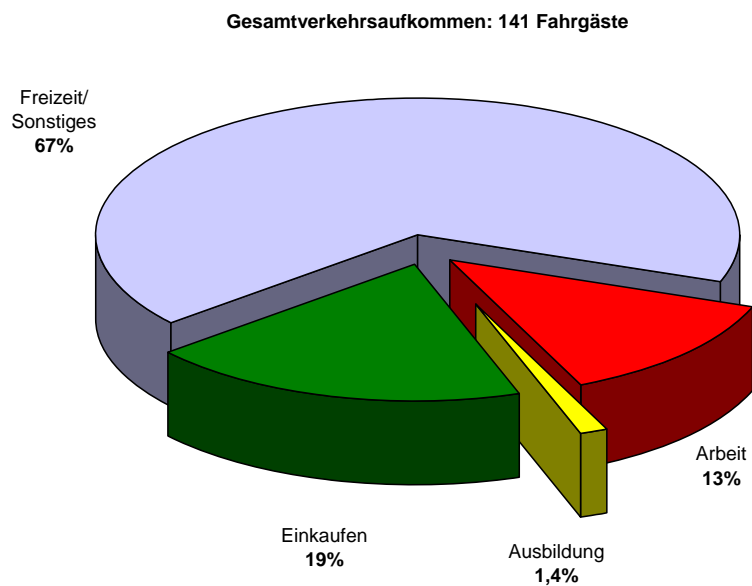


Abbildung A-99: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Südost nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-100: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südost, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-101: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südost, Tagtyp Samstag

## **A 10.5.4 Linienbündel Diepholz Südwest**

### **A 10.5.4.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot**

Die 16 Linien des Linienbündels Südwest decken das Gebiet der Gemeinden Altes Amt Lemförde, Barnstorf, Diepholz, Rehden und Wagenfeld ab. Die Bahnhöfe Barnstorf, Diepholz und Lemförde werden in diesem Bereich von der SPNV-Linie R5<sup>60</sup> bedient. Neben den Linien 133 und 137 aus dem Bündel Südost (siehe Kapitel A 10.5.3), die auch im Bündel Südwest Verbindungs- und Erschließungsfunktionen wahrnehmen, verkehrt in den genannten Gemeinden die Linie 170 auf Bedienungsebene 2.

Linie 170: Diese Linie verbindet auf der Strecke Diepholz - Rehden - Wagenfeld - Ströhen die Grundzentren Wagenfeld und Rehden untereinander und mit dem Mittelzentrum Diepholz. Zusätzlich übernimmt sie Erschließungsfunktionen in den genannten Gemeinden und bindet so die Ortschaften Ströhen und Helmsloh an das ÖPNV-Netz an. Das zeitliche Angebot besteht in Richtung Ströhen aus zehn Fahrten an Schultagen und fünf Fahrten an Ferientagen. In der Gegenrichtung nach Diepholz werden an Schultagen neun und an Ferientagen fünf Fahrten angeboten. Einige der Fahrten, die nur an Schultagen stattfinden, bedienen nur Teilabschnitte des Linienwegs. Samstags werden drei Fahrten je Richtung am Vormittag angeboten. Ein Verkehr am Sonntag findet nicht statt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Diepholz Ost erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>61</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 125: Die Linie 125 befördert hauptsächlich Schüler in der Stadt Twistringen, der Samtgemeinde Barnstorf und der Stadt Diepholz zur Grundschule nach Drentwede (Barnstorf), zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule und dem Gymnasium in Diepholz sowie dem Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Barnstorf

Linie 129: Die Linie 129 befördert hauptsächlich Schüler zwischen Brockum und Diepholz zu der Außenstelle der Grundschule Lemförde in Brockum, der Haupt- und Realschule in Lemförde und einem Gymnasium in Diepholz. Ergänzend hat diese Linie mit einigen werktäglichen Fahrten Bedeutung für Berufspendler,

Linie 131: Die Linie 131 befördert Schüler in der Samtgemeinde Barnstorf zu den Grundschulen in Drebber und Barnstorf sowie zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Barnstorf und erfüllt Zubringerfunktionen zur Linie 125 in Richtung Diepholz.

Linie 140: Die Linie 140 befördert Schüler aus dem südlichen Bereich der Stadt Diepholz zur Hauptschule, zur Realschule und zum Gymnasium in Diepholz.

Linie 141: Die Linie 141 befördert in der Gemeinde Altes Amt Lemförde Schüler zu den Grundschulen in Brockum und Lemförde und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Lemförde.

---

<sup>60</sup> Diese Linie ist nicht dem genannten Linienbündel zugeordnet, erfüllt im Bereich dieses Bündels aber wichtige verkehrliche Funktionen.

<sup>61</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 142: Die Linie 142 befördert aus der nördlichen Samtgemeinde Barnstorf Schüler zwischen Drentwede und Barnstorf zu den Grundschulen in Drentwede und Barnstorf sowie zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Barnstorf. Die Linie erfüllt zudem Zubringerfunktionen zur Linie 125, sodass die weiterführenden Schulen in Diepholz erreicht werden können.

Linie 143: Die Linie 143 befördert aus der östlichen Samtgemeinde Barnstorf Schüler zur Grundschule in Drentwede.

Linie 144: Die Linie 144 befördert Schüler innerhalb der Samtgemeinde Barnstorf zu den Grundschulen in Barnstorf und Eydelstedt sowie zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Barnstorf. Die Linie erfüllt zudem Zubringerfunktionen zur Linie 125, sodass die weiterführenden Schulen in Diepholz erreicht werden können.

Linie 145: Die Linie 145 befördert Schüler im Ortsteil Ströhen der Gemeinde Wagenfeld zur Grundschule in Ströhen.

Linie 146: Die Linie 146 befördert in der Stadt Diepholz und dem südlichen Bereich der Samtgemeinde Barnstorf hauptsächlich Schüler zur Hauptschule, zur Realschule und zum Gymnasium in Diepholz.

Linie 167: Die Linie 167 befördert in der Gemeinde Wagenfeld hauptsächlich Schüler zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Wagenfeld.

Linie 168: Die Linie 168 befördert in der Samtgemeinde Rehden und der Gemeinde Wagenfeld Schüler zur Grundschule und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Wagenfeld.

Linie 169: Die Linie 169 befördert in der Samtgemeinde Rehden und der Gemeinde Wagenfeld hauptsächlich Schüler zu den Grundschulen in Rehden und Wagenfeld und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Wagenfeld.

Linie 171: Die Linie 171 befördert im südlichen Bereich der Gemeinde Wagenfeld hauptsächlich Schüler zur Grundschule und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Wagenfeld.

Linie 172: Die Linie 172 befördert im östlichen Bereich des Ortes Wagenfeld Schüler zur Grundschule und zum Schulzentrum mit Haupt- und Realschule in Wagenfeld (vergleiche Karte A-31).

#### **A 10.5.4.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Diepholz Südwest**

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Diepholz Südwest zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.



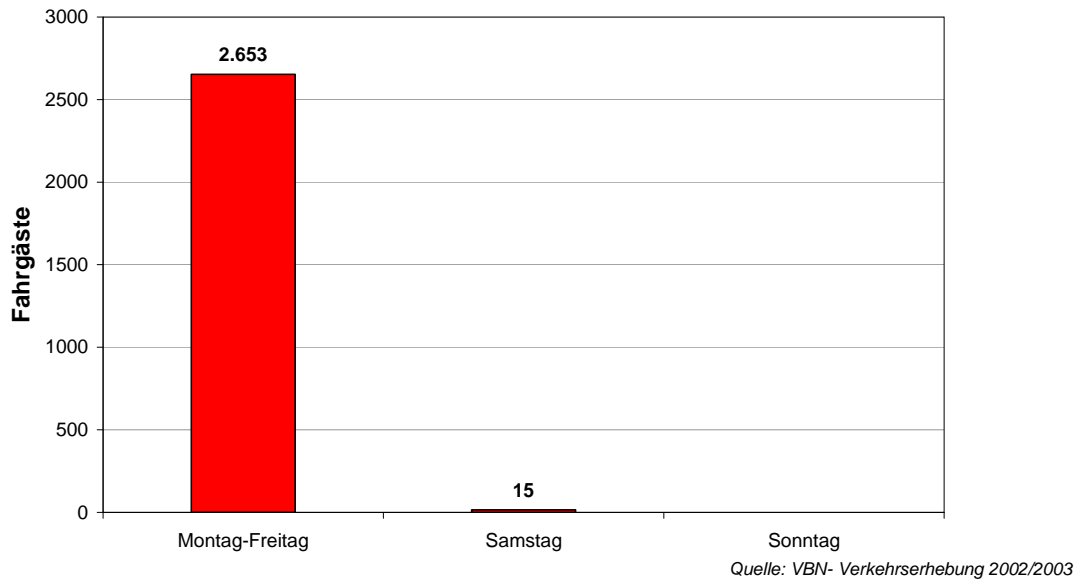


Abbildung A-102: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Südwest nach Tagtypen

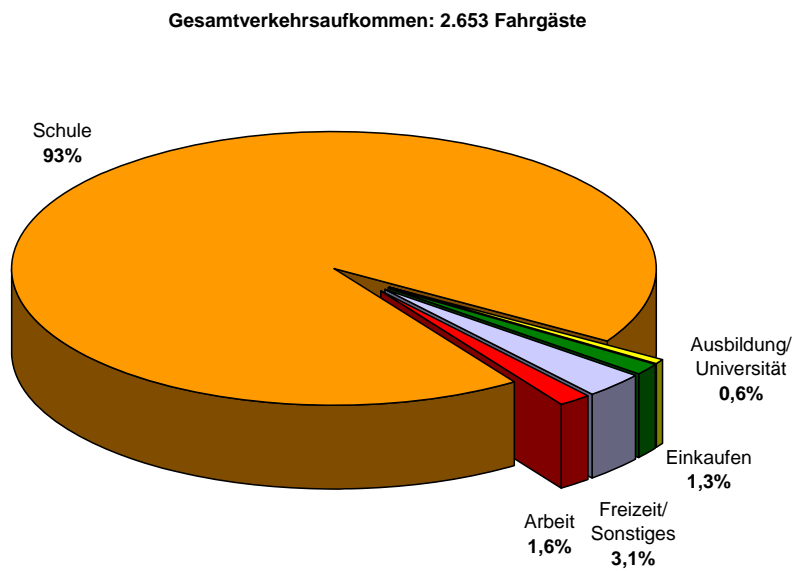


Abbildung A-103: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südwest, Tagtyp Montag bis Freitag

## A 10.6 Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre

Im Landkreis Diepholz stellt ein „VBN-Plus“-Sammeltaxi von Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 20:00 Uhr sowie am Samstag zwischen 06:00 und 18:00 Uhr die Flächenerschließung in der Gemeinde Stuhr sicher. Die Fahrten werden bei Bedarf auch bis zur Haltestelle Roland-Center in Bremen durchgeführt, wo ein Anschluss an das Straßennetz besteht (vergleiche Karte A-37). Weitere bedarfsorientierte Verkehre oder Nachtverkehre werden nicht angeboten.

## A 10.7 Bewertung

### A 10.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Diepholz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

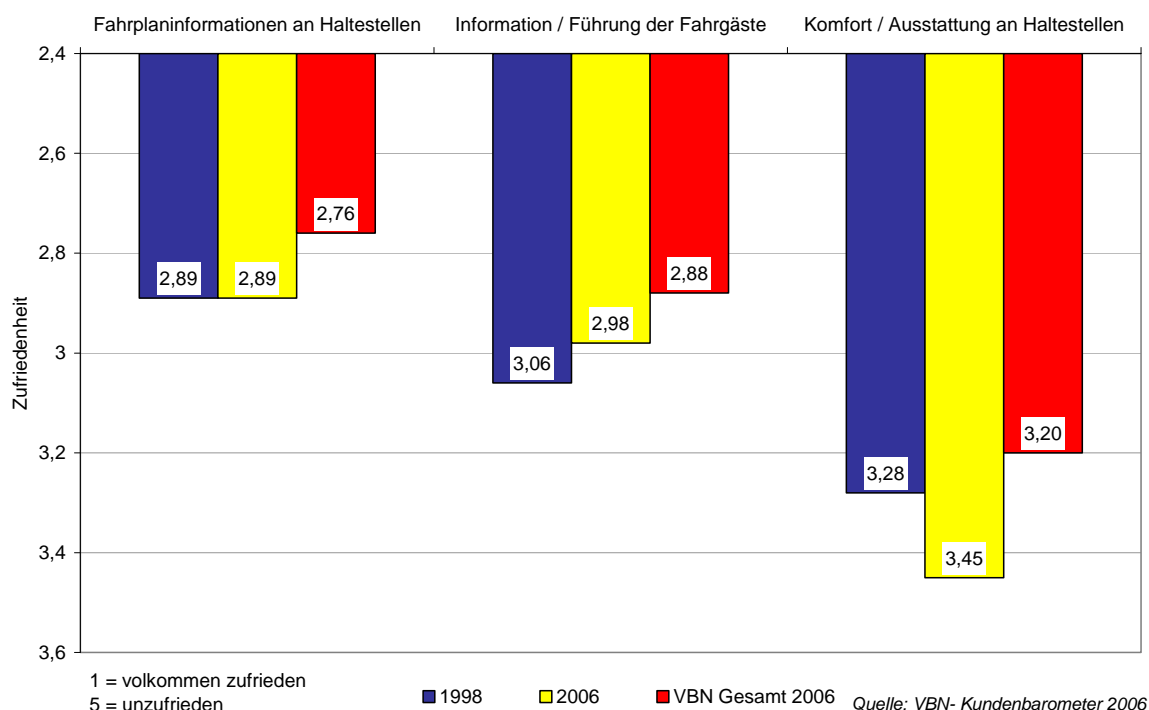


Abbildung A-104: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen (einschließlich SPNV-Haltestellen)

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen an Haltestellen hat sich im Landkreis Diepholz zwischen 1998 und 2006 nicht verändert und befindet sich immer noch unter dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit der Information und Führung der Fahrgäste konnte seit 1998 leicht verbessert werden, sodass der Landkreis Diepholz hier nur noch leicht unter dem VBN-Durchschnitt liegt. Eine Verschlechterung der Kundenzufriedenheit

ist beim Merkmal Komfort/Ausstattung an Haltestellen zu verzeichnen, sodass die Bewertung im Landkreis Diepholz hier weit unter dem VBN-Durchschnitt liegt.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

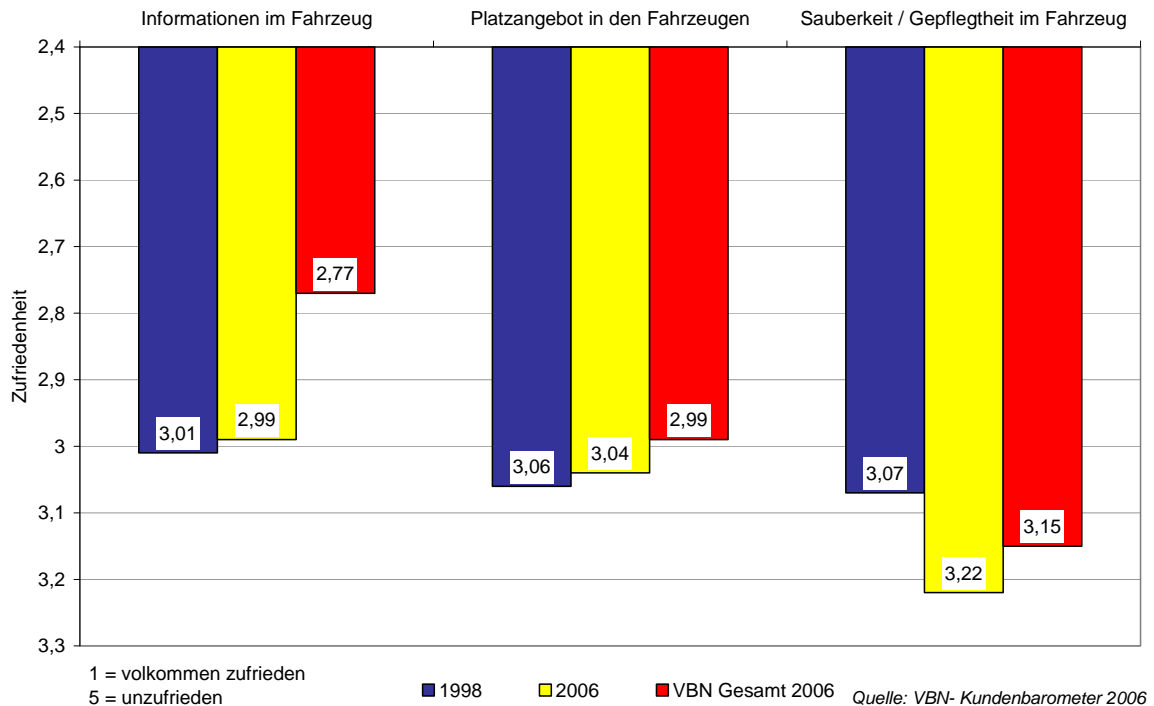
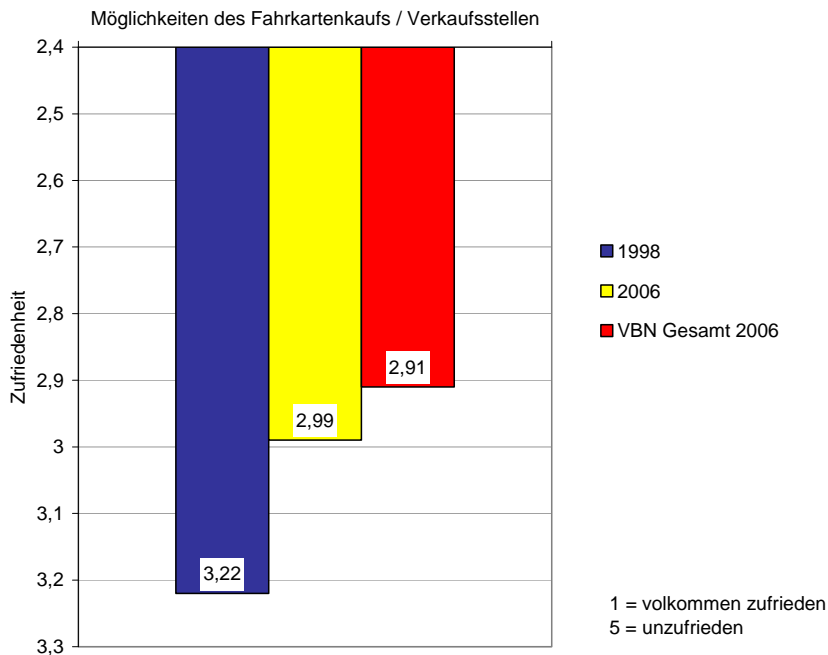


Abbildung A-105: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Zufriedenheit der Kunden mit den Merkmalen Informationen und Platzangebot in den Fahrzeugen hat sich seit 1998 tendenziell verbessert. Insbesondere der Umfragewert der Informationen im Fahrzeug liegt aber immer noch weit unter dem VBN-Durchschnitt, wohingegen das Platzangebot nur leicht schlechter als im gesamten Verbundraum bewertet wird. Die Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge ist von den befragten Fahrgästen im Jahr 2006 deutlich schlechter bewertet worden als im Vergleichsjahr 1998 und liegt nun leicht unter dem Durchschnitt. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-106: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich im Landkreis Diepholz stark verbessert und wird nun insgesamt nur noch leicht schlechter bewertet als im VBN-Durchschnitt.

### A 10.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Diepholz wird grundsätzlich positiv bewertet, da bis auf eine Ausnahme sämtliche Mittel- und Grundzentren durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind. Die Ausnahme bildet die Gemeinde Kirchdorf im Südosten des Landkreises, deren Hauptort als Grundzentrum nur zeitweilig von Linien der Bedienungsebene 3 erschlossen wird.

Die an der SPNV-Strecke Bremen [- Osnabrück] gelegenen westlichen Gemeinden des Landkreises Diepholz verfügen über ein gutes, auch am Wochenende vertaktetes Angebot auf der SPNV-Linie R5. Das Mittelzentrum Sulingen, das als einziges Mittelzentrum nicht an einer SPNV-Strecke liegt, wird durch die Linie 123 mit dem Anschluss an den Bahnhof in Bassum in das Netz der Bedienungsebene 1 eingebunden. Auch auf anderen Linien bestehen regelmäßige Verknüpfungen zum SPNV und somit Verbindungen in die angrenzenden Oberzentren Bremen und Osnabrück. An den Bahnhöfen besteht ein gutes Angebot an Park-and-ride-Plätzen, sodass Berufs- und Freizeitpendler auch ohne unmittelbare Nähe zu einem Bahnhof den SPNV nutzen können. Insbesondere die an Bremen angrenzenden dicht besiedelten Gebiete der Gemeinden Stuhr (nördliche Gemeindeteile)

und Weyhe verfügen durch die Vielzahl der dort verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien neben dem SPNV über eine gute Anbindung an das Oberzentrum.

Die Linien 137 und 170, die auf Bedienungsebene 2 den südlichen Landkreis Diepholz erschließen, sind am Bahnhof Diepholz nicht durchgängig mit dem SPNV verknüpft. Auch eine Verknüpfung der Buslinien untereinander ist nur selten gegeben. Darüber hinaus ist das Angebot auf vielen Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 trotz einer ausreichenden Fahrtenanzahl nicht vertaktet. An Samstagen und in den Ferien erfolgt meist keine Flächenerschließung durch die Linien der Bedienungsebene 3, wohingegen die meisten Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 ein gutes Angebot aufweisen. Sonntags werden Fahrten lediglich auf wenigen Regionalbuslinien und auf der SPNV-Linie R5 angeboten. Lediglich in der Gemeinde Stuhr erfolgt mit dem Sammeltaxi „VBN-Plus“ eine regelmäßige und bedarfsorientierte Flächenerschließung. Nachtverkehre für den Fahrtzweck „Freizeitverkehr“ finden im Landkreis Diepholz nicht statt.

Die Zufriedenheit der Kunden mit dem Verkehrsangebot im Landkreis Diepholz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

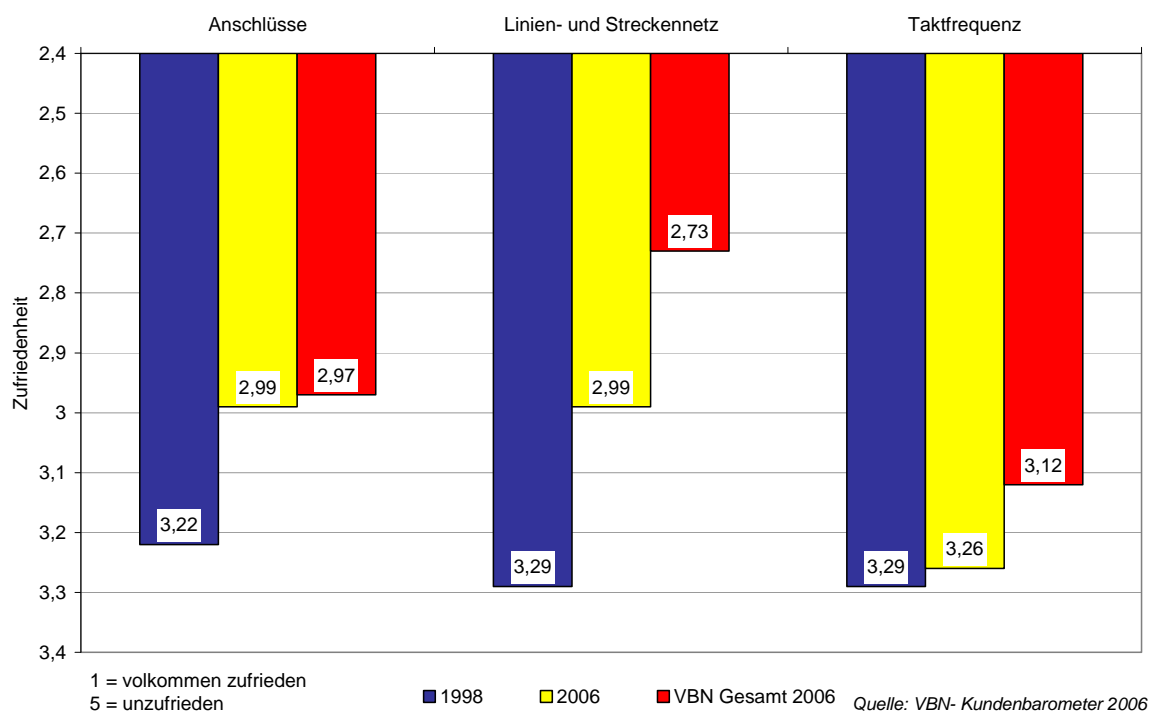


Abbildung A-107: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Bei den Merkmalen des Verkehrsangebots hat sich nach Kundenmeinung im Landkreis Diepholz einiges verbessert. Die Anschlüsse werden mittlerweile viel besser als 1998 und tendenziell etwa auf dem Niveau des VBN-Durchschnitts bewertet. Auch das Linien- und Streckennetz wird deutlich besser beurteilt als im Vergleichsjahr, liegt in der Kundenzufriedenheit allerdings noch weit unter dem VBN-Durchschnitt. Die Bewertung der Taktfrequenz hat sich tendenziell nur leicht verbessert und bleibt weiterhin unter dem VBN-Durchschnitt.



## A 11 Landkreis Oldenburg

### A 11.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 11.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Oldenburg verfügt über 773 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 1.215 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
1.215	748	560	80	672	1.089
entspricht	62 %	46 %	7 %	55 %	90 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-37: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Oldenburg

Im Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mitteln des Förderfonds des ZVBN insgesamt 38 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 22 transparenten Fahrgastunterständen, 26 Hochbordanlagen, neun Blindenleitstreifen sowie insgesamt 104 Fahrradanklehnbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2.

#### A 11.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr sind verschiedene Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 11.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Oldenburg verfügt über 15 intermodale Verknüpfungspunkte<sup>62</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>62</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Wildeshausen, Ladestraße	91	-
Brettorf, Bahnhof	22	24
Bahnhof Ganderkesee	100	40
Bahnhof Bookholzberg	17	40
Schierbrok, Bremer Weg	15	40
Hoykenkamp, Fockestraße	-	20
Bahnhof Hude	42	144
Hude, Schützenplatz	53	-
Bahnhof Wüstring	13	44
Bahnhof Sandkrug	36	120
Kirchhatten, Marktplatz	-	24
Bahnhof Huntlosen	12 + 23*	100*
Bahnhof Großenkneten	25*	100*
Bahnhof Ahlhorn	24 + 44*	80*
Harpstedt, Markt	-	19

\* geplante Stellplätze

Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007

Tabelle A-38: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Oldenburg (vergleiche Karte A-26)

#### A 11.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich. An den Standorten Ahlhorn, Ganderkesee, Harpstedt, Hude, Kirchhatten, Sandkrug und Wildeshausen sind diese Vertriebsstellen vorhanden. Die genannten Leistungen sind im Landkreis Oldenburg auch bei dem Bürgerbüro im Rathaus Hude sowie der Touristen-Information in Wildeshausen erhältlich.

Bei privaten Vertriebsstellen wie Schreib- und/oder Tabakwarengeschäften sind Informationsmaterialien sowie Tarif- und Fahrplanauskünfte nur bedingt erhältlich. Private Vertriebsstellen sind im Landkreis Oldenburg in Hatterwüstring, Hundsmühlen und Sandkrug vorhanden.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen einige SPNV-Haltestellen im Landkreis Oldenburg über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).



### **A 11.1.5 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung**

ÖPNV-Behinderungen treten im Landkreis Oldenburg in der Stadt Wildeshausen auf. Zu den Schulanfangs- und -endzeiten entstehen im Kreuzungsbereich Kaiserstraße/Pestruper Straße Verspätungen aufgrund der Straßensituation in Verbindung mit dem schulbedingtem Verkehrsaufkommen.

### **A 11.2 Übersicht Verkehrsangebot**

Im Landkreis Oldenburg verkehren insgesamt 58 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 34 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen 24 Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften, Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst, Stadt Oldenburg, Landkreis Diepholz sowie die Landkreise Cloppenburg und Vechta außerhalb des Verbandsgebiets. Von den landkreisüberschreitenden Verkehren verlassen insgesamt vier Regionalbuslinien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 ist - ergänzend zu den vier SPNV-Linien R6, R7, R8 und R9 - die Regionalbuslinie 270 zugeordnet. Daneben verkehren im Landkreis Oldenburg die zwei Regionalbuslinien 226 und 280 sowie die drei Stadtbuslinien 314, 315 und 316 des angrenzenden Oberzentrums Oldenburg auf der Bedienungsebene 2. Bei 50 Linien der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung. Diese Linien sind vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet (vergleiche Karte A-26).

Das ÖPNV-Netz im Landkreis Oldenburg ist gekennzeichnet durch die vier SPNV-Linien R6, R7, R8 und R9, die Verbindungen zwischen den zentralen Orten des Landkreises, beispielsweise dem Mittelzentrum Wildeshausen, und den beiden Oberzentren Bremen und Oldenburg sowie dem Mittelzentrum Delmenhorst im Verbandsgebiet herstellen. Ergänzt wird dieses Netz der Bedienungsebene 1 durch die Schnellbuslinie 270 „HunteSprinter“, die montags bis freitags im Stundentakt das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Oberzentrum Oldenburg verbindet. Samstags werden auf der Linie sechs Fahrtenpaare mit Taktansätzen, an Sonn- und Feiertagen drei Fahrtenpaare mit Taktansätzen angeboten. Die SPNV-Linien R6 und R8 verkehren montags bis samstags im Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen wird ein Zweistundentakt angeboten. Auf den SPNV-Linien R7 und R9 wird ein durchgängiger Stundentakt angeboten. Mit Ausnahme der drei Grundzentren Harpstedt, Tungeln/Hundsmühlen und Wardenburg, die durch Stadt- bzw. Regionalbusse der Bedienungsebene 2 angebunden werden, sind alle übrigen Grundzentren sowie das Mittelzentrum Wildeshausen durch Linien der Bedienungsebene 1 an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

Die Grundzentren Tungeln/Hundsmühlen, Sandkrug und Wüstring werden durch die Oldenburger Stadtbuslinien 314, 315 und 316 an das Oberzentrum Oldenburg angebunden. Die Linie 314 verkehrt dabei montags bis samstags im 30-Minuten-Takt, an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt. Die Linie 315 bietet montags bis freitags einen Stundentakt mit Taktverdichtungen am Morgen und einen durchgängigen Stundentakt am Wochenende an. Das zeitliche Angebot der Linien 316 wurde aufgrund der Wiederinbetriebnahme der SPNV-Haltestelle Wüstring (Linie R7) auf einzelne Fahrten reduziert.

In den Gemeinden Ganderkesee und Hude verkehren neben dem SPNV und den Regionalbuslinien der Bedienungsebene 3 die drei Bürgerbuslinien 221, 222 und 255, die ebenfalls der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind (vergleiche Karte A-36).

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die drei Nachtlinien N21, N23 und N25 der NachtEule Oldenburg (vergleiche Kapitel A 11.6 und Karte A-39).

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Oldenburg zwei weitere Linien (Linie 930 und Linie 980), die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet worden sind. Da diese Linien im Landkreis Oldenburg nur wenige Haltestellen bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

### **A 11.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Für den Landkreis Oldenburg sind folgende intramodale Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Verkehrsträgern von Bedeutung.

#### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Delmenhorst (Die Fahrten der Bürgerbuslinien 221 und 222 sind mit den SPNV-Linien R6, R7 und R8 fahrplanmäßig verknüpft)
- Bf. Hude (Die Fahrten der Bürgerbuslinie 255 sind mit der SPNV-Linien R7 und R8 fahrplanmäßig verknüpft)
- Bf. Wüstring (Die Fahrten der Bürgerbuslinie 255 sind mit der SPNV-Linie R7 fahrplanmäßig verknüpft)
- Bf. Oldenburg (einzelne Anschlüsse der Oldenburger Regionalbuslinien an den SPNV).

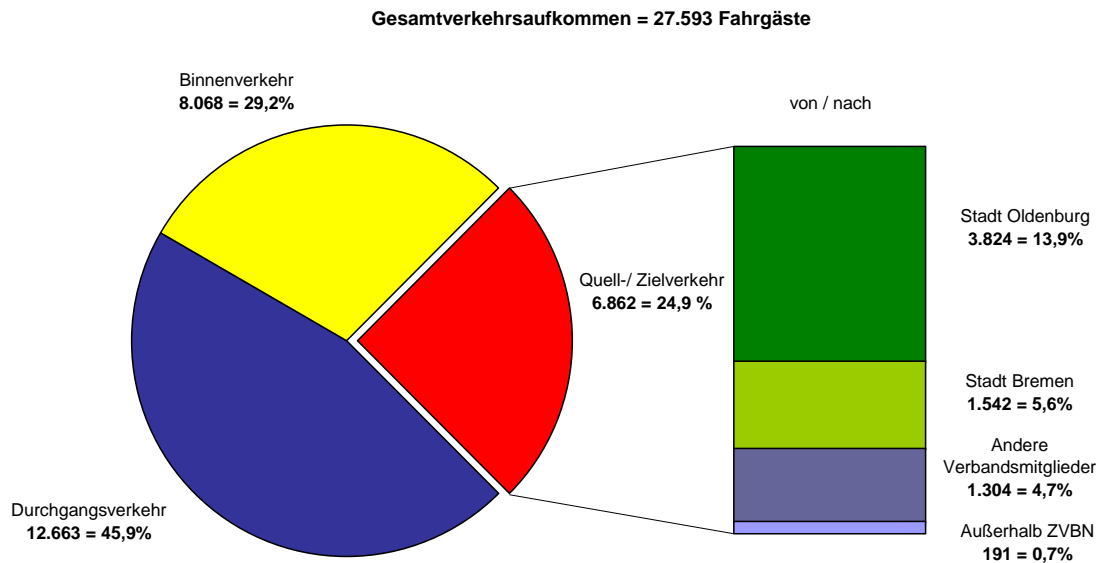
#### **Verknüpfung Bus - Bus:**

- Stadt Oldenburg, Haltestelle Borchersweg (Die Fahrten der Bürgerbuslinie 255 sind mit der Oldenburger Stadtbuslinie 302 fahrplanmäßig verknüpft).

### **A 11.4 Übersicht Verkehrsaufkommen**

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Oldenburg dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Oldenburg verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und die Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen (in Fahrgästen) aller oben genannten ÖPNV-Linien an einem durchschnittlichen Werktag im Landkreis Oldenburg ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

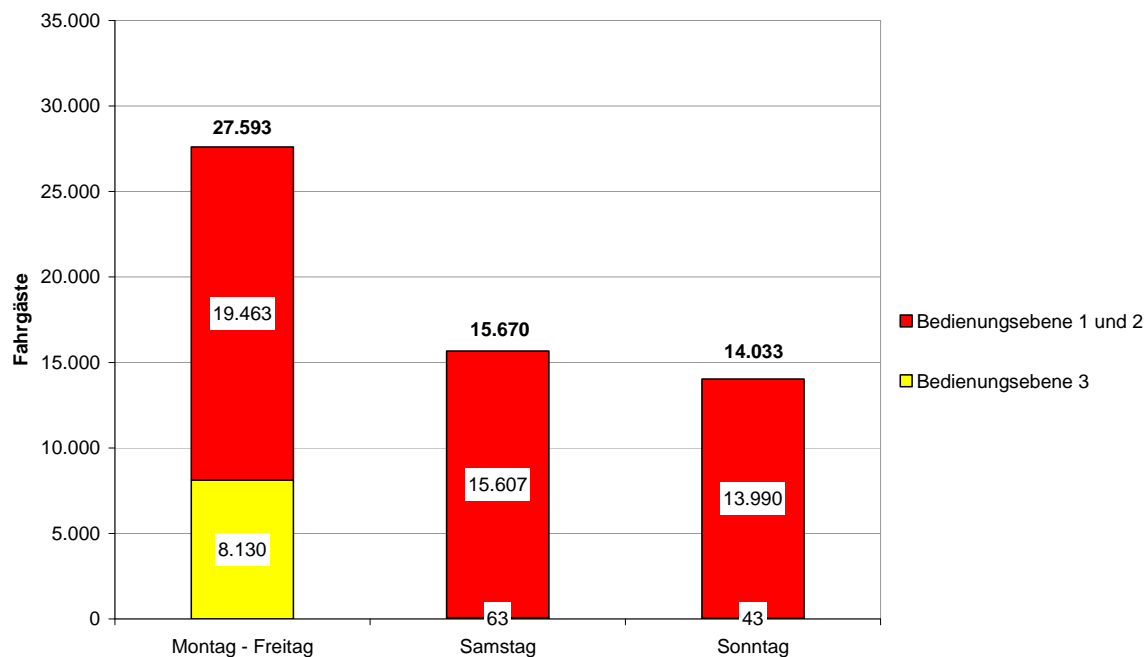


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-108: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Oldenburg besteht zu etwa je einem Viertel aus Binnen- und Quell-/Zielverkehr. Die mit Abstand wichtigste Verkehrsbeziehung des Landkreises besteht zu den angrenzenden Oberzentren Oldenburg und Bremen mit einem Quell-/Zielverkehr von rund 3.800 Fahrgästen bzw. 1.500 Fahrgästen täglich. Etwa die Hälfte des ÖPNV-Verkehrsaufkommens im Landkreis ist Durchgangsverkehr, der auf den vier im Landkreis verkehrenden SPNV-Linien erzeugt wird.

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Bedienungsebenen sowie die verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



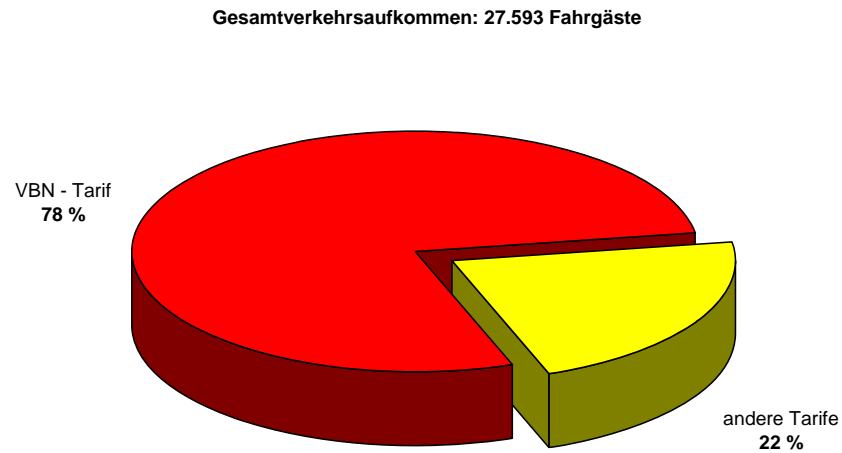
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-109: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Oldenburg nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>63</sup> nutzen rund 70 Prozent der Fahrgäste die ÖPNV-Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich rund 8.100 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf wenigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen. Das Verkehrsaufkommen beträgt an Samstagen im Landkreis Oldenburg rund 15.700 Fahrgäste, an Sonntagen rund 14.000 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden oder ausbrechenden Verkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Oldenburg ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>63</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

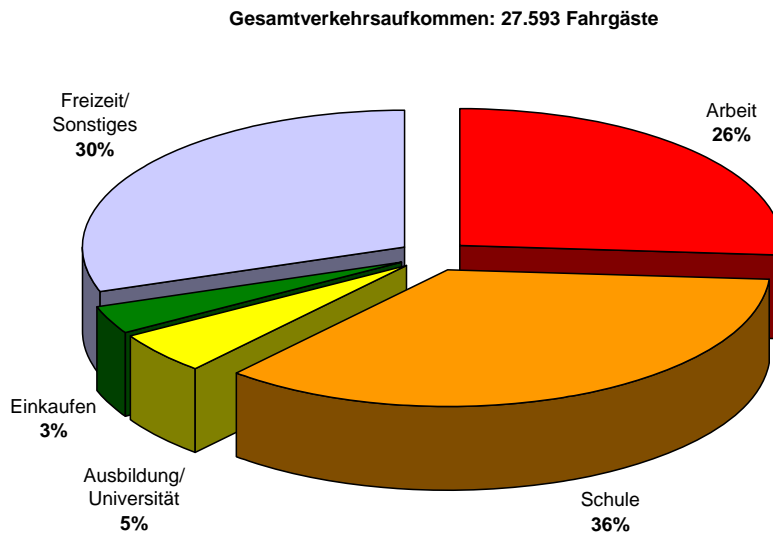


*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

**Abbildung A-110: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag**

Insgesamt wird mit 78 Prozent aller Fahrten der Großteil des Verkehrsaufkommens im Landkreis Oldenburg nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 22 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bus- und Bahnfahrkarten mit Quelle und/oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller rund 27.600 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-111: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag

Die Anteile der Fahrtzwecke Arbeit, Schule sowie Freizeit/Sonstiges sind mit Werten um 30 Prozent an einem durchschnittlichen Werktag annähernd gleich verteilt. Demgegenüber nutzt nur ein geringer Anteil der Fahrgäste die ÖPNV-Linien im Landkreis Oldenburg zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität. Das Verkehrsangebot und Verkehrsaufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## A 11.5 Linienbündel im Landkreis Oldenburg

### A 11.5.1 Linienbündel Oldenburg West

Die 26 Regionalbuslinien des Linienbündels Oldenburg West umfassen das Gebiet der Gemeinden Dötlingen, Großenkneten, Hatten und Wardenburg sowie der Stadt Wildeshausen. Räumlich liegen die Schienenkorridore der SPNV-Linien R6 und R9 in diesem Linienbündel. Die dem Linienbündel zugeordnete Regionalbuslinie 270 „HunteSprinter“ der Bedienungsebene 1 hat die Aufgabe, eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Oldenburg herzustellen. Die Regionalbuslinie 280 der Bedienungsebene 2, die diesem Bündel zugeordnet ist, hat die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte der Gemeinde Wardenburg mit dem Oberzentrum Oldenburg zu verbinden.

Linie 270: Die Regionalbuslinie 270 „HunteSprinter“ verbindet das Mittelzentrum Wildeshausen sowie die Grundzentren Kirchhatten und Neerstedt mit dem Oberzentrum Oldenburg.

burg. Montags bis freitags wird ein Stundentakt mit zusätzlichen Fahrten an Schultagen angeboten. An Samstagen umfasst das zeitliche Angebot der Linie sechs Fahrtenpaare mit Taktansätzen, an Sonn- und Feiertagen werden drei Fahrtenpaare mit Taktansätzen angeboten.

Linie 280: Die Linie 280 verbindet das Grundzentrum Wardenburg mit dem Oberzentrum Oldenburg. Darüber hinaus stellt diese Linie eine Verbindung zu den Gemeinden Bösel und Friesoythe im benachbarten Landkreis Cloppenburg her. Montags bis freitags wird auf dem Abschnitt Oldenburg - Wardenburg ein Stundentakt mit Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten angeboten. Das zeitliche Angebot an Samstagen besteht aus einem durchgängigen Stundentakt. Auf der Relation Wardenburg [- Friesoythe] ist das zeitliche Angebot der Linie montags bis freitags auf acht Fahrtenpaare, an Samstagen auf fünf Fahrtenpaare beschränkt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Oldenburg West erfolgt durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 260: Die Linie 260 stellt eine schnelle Direktverbindung zwischen dem Grundzentrum Ahlhorn und dem Mittelzentrum Wildeshausen her. Sie befördert hauptsächlich Schüler aus Ahlhorn und dem Stadtgebiet Wildeshausen zu allen Schulen in Wildeshausen.

Linie 261: Die Linie 261 befördert hauptsächlich Schüler aus den westlichen Bereichen der Gemeinde Großenkneten zum Schulzentrum in Ahlhorn.

Linie 262: Die Linie 262 befördert Schüler aus dem nordöstlichen Bereich der Gemeinde Großenkneten zu den Grundschulen in Huntlosen und Großenkneten.

Linie 263: Die Linie 263 bindet die Schüler aus dem südlichen Bereich von Wildeshausen an sämtliche Schulen in Wildeshausen an. Die Linie verkehrt als Ringlinie; so werden Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum Wildeshausen und der Landgemeinde hergestellt.

Linie 264: Die Linie 264 befördert Schüler aus den südwestlichen Bereichen von Wildeshausen, aber auch aus der angrenzenden Gemeinde Visbek (im Landkreis Vechta) zu den Schulen in der Stadt Wildeshausen. Das Fahrtenangebot für Schüler aus dem Landkreis Vechta richtet sich maßgeblich nach den Zeiten der Berufsbildenden Schulen in Wildeshausen.

Linie 265: Die Linie 265 stellt eine schnelle Direktverbindung zwischen Großenkneten und Wildeshausen her. Sie befördert Schüler zu allen Schulen in der Stadt Wildeshausen.

Linie 266: Die Linie 266 befördert hauptsächlich Schüler aus den nordöstlichen Bereichen der Gemeinde Großenkneten bzw. aus den südöstlichen Bereichen der Gemeinde Wardenburg zur Freien Waldorfschule in Oldenburg. Dabei verkehrt sie auf dem Teilabschnitt zwischen Westerborg und Oldenburg über die Autobahn.

Linie 267: Überwiegend im Rahmen der Schülerbeförderung verbindet die Linie 267 den südlichen Bereich (südlich von Ahlhorn) der Gemeinde Großenkneten mit der Grundschule und dem Schulzentrum in Ahlhorn.

Linie 268: Diese Linie bindet innerhalb der Gemeinde Großenkneten die Grundschulstandorte in Huntlosen und Großenkneten sowie das Schulzentrum in Ahlhorn an.

Linie 269: Die Linie erschließt die südöstlichen Bereiche der Gemeinde Großenkneten. Sie befördert hauptsächlich Schüler zu den Grundschulen in Großenkneten und Ahlhorn und zum Schulzentrum in Ahlhorn.

Linie 271: Die Linie 271 befördert hauptsächlich Schüler aus den südlichen Bereichen der Gemeinde Dötlingen zur Grundschule in Dötlingen.

Linie 272: Die Linie 272 befördert hauptsächlich Schüler aus den nordöstlichen Bereichen der Gemeinde Dötlingen. So verbindet sie den Ort Brettorf mit dem Grundzentrum Neerstedt und Wildeshausen für die Schüler, die dort die weiterführenden Schulen besuchen.

Linie 273: Die Linie 273 befördert überwiegend Schüler aus Ostrittrum im westlichen Teil der Gemeinde Dötlingen zur Grundschule in Neerstedt, wo sie auf einzelnen Fahrten mit der Linie 270 verknüpft ist.

Linie 274: Die Linie 274 befördert überwiegend Schüler aus den nordöstlichen Teilen der Gemeinde Dötlingen zur Grundschule in Neerstedt, wo sie auf einzelnen Fahrten mit der Linie 270 verknüpft ist.

Linie 275: Der Fahrplan der Linie 275 bietet Verbindungen zwischen Munderloh im nördlichen Bereich der Gemeinde Hatten und der Grundschule in Kirchhatten.

Linie 276: Die Linie 276 verbindet Dingstede im nordöstlichen Bereich der Gemeinde Hatten mit dem Grundzentrum Kirchhatten und ist dort mit der Linie 270 verknüpft.

Linie 277: Neben der innergemeindlichen Erschließung der Gemeinde Hatten hat die Linie 277 eine wichtige Funktion als Zubringerlinie zum und vom „HunteSprinter“ in und aus Richtung Oldenburg. Im Rahmen der Schülerbeförderung schließt die Linie 277 auf ihrer Relation von Kirchhatten über Sandkrug nach Wardenburg (Gemeinde Wardenburg) das Schul- und Sportzentrum in Sandkrug an. Auf zwei Fahrten werden Schüler von der Grundschule in Kirchhatten und auf einer Fahrt Schüler des Schulzentrums in Wardenburg abgeholt. Der Fahrplan bietet an Samstagen auch während der Ferien ein durchgängiges Taktangebot. Der Zweistundentakt wird stellenweise auf einen Stundentakt verdichtet. In den Ferien wird auch wochentags ein reduziertes Fahrplanangebot vorgehalten.

Linie 278: Die Linie 278 befördert hauptsächlich Schüler aus den nördlichen Bereichen der Gemeinde Hatten zu den Schulstandorten der Gemeinde. In Sandkrug gibt es Verknüpfungen mit den Linien 277/270 nach Kirchhatten und Wildeshausen sowie mit der Linie 315 nach Oldenburg.

Linie 279: Die Linie 279 erschließt den nordwestlichen Teil der Gemeinde Hatten und befördert Schüler zu den Grundschulen in Streekermoor und Sandkrug.

Linie 285: Die Linie 285 verkehrt von Wardenburg (Gemeinde Wardenburg) über Huntlosen (Gemeinde Großenkneten) nach Wildeshausen und befördert hauptsächlich Schüler zur Grundschule in Huntlosen sowie zur Realschule und zu den Berufsbildenden Schulen in der Stadt Wildeshausen.

Linie 286: Die Linie 286 verbindet den nordwestlichen Bereich der Gemeinde Wardenburg mit dem Grundzentrum Wardenburg und ist außerdem an der Grundschule in Achtern-



meer mit der Linie 289 verknüpft. So werden Verbindungen zu den Schulstandorten und in das Oberzentrum Oldenburg hergestellt.

Linie 287: Überwiegend im Rahmen der Schülerbeförderung stellt die Linie 287 Verbindungen aus dem südlichen Bereich der Gemeinde Wardenburg mit dem Grundzentrum Wardenburg her. Sie ist in Wardenburg mit den Linien 280 und 289 verknüpft, über die Verbindungen mit dem Oberzentrum Oldenburg geschaffen werden. Außerdem gibt es Fahrten für die Schülerbeförderung zu/von den Grundschulen in Wardenburg und Hohenfelde.

Linie 288: Die Linie 288 [Garrel -] Littel - Wardenburg fungiert innerhalb der Gemeinde Wardenburg vorrangig als Zubringerlinie zur bzw. von der Linie 280 nach/aus Oldenburg. Die Linie stellt an der Haltestelle Markt in Wardenburg eine Verknüpfung mit der Linie 280 her. Durch diese Verknüpfung wird auch für Fahrgäste aus dem Landkreis Cloppenburg eine Anbindung an das Oberzentrum Oldenburg sichergestellt. Der Fahrplan bietet wochentags ganztägig, also auch in den Ferienzeiten, überwiegend einen Zweistundentakt. An Samstagen werden je Fahrtrichtung vier Fahrten angeboten.

Linie 289: Die Linie 289 erschließt den nördlichen Teil der Gemeinde Wardenburg und bietet mit einzelnen Fahrten eine Direktverbindung in die Stadt Oldenburg. Bei verschiedenen weiteren Fahrten stellt die Linie an der Haltestelle Oldenburg, Kanalbrücke Anschlüsse an die nach Oldenburg weiterführende Linie 314 her. Die Linien erschließen die Grundschule und das Schulzentrum in Wardenburg, die Letheschule in Oberlethe sowie die Grundschulen in Achternmeer und Hundsmühlen.

(vergleiche Karte A-32)

### A 11.5.1.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Oldenburg West

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Oldenburg West zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

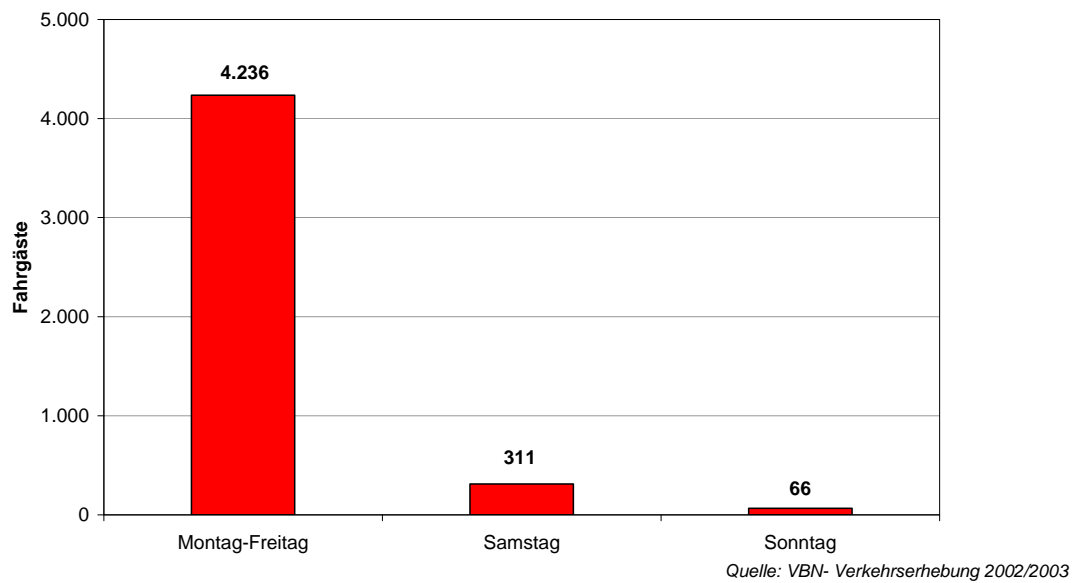
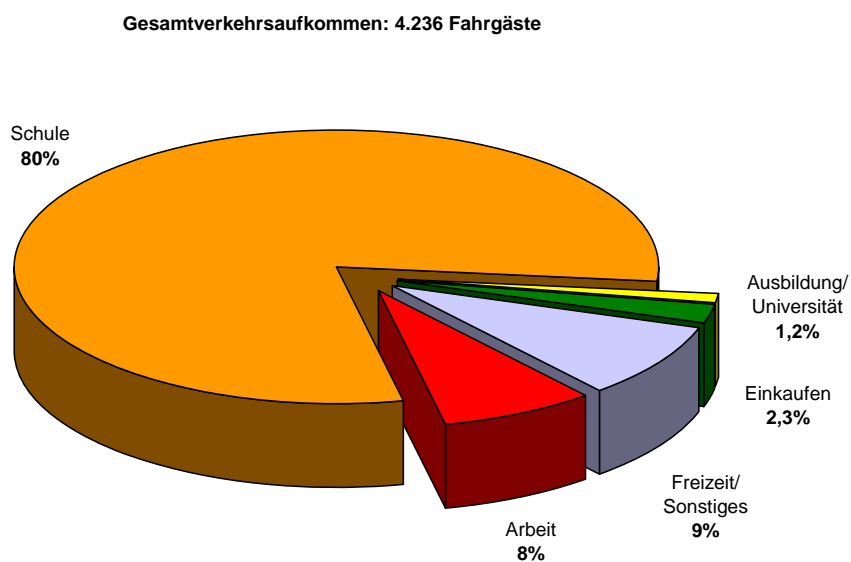
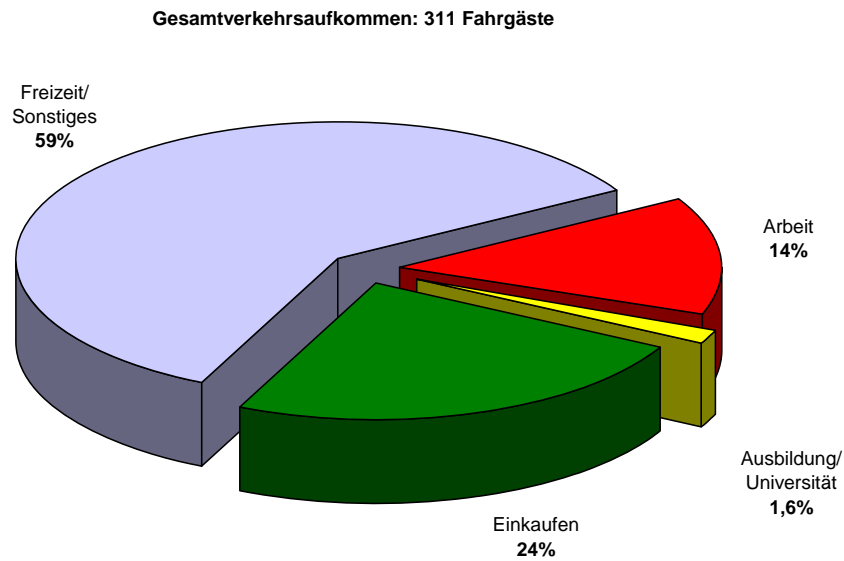


Abbildung A-112: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg West nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-113: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg West, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-114: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg West, Tagtyp Samstag

## A 11.5.2 Linienbündel Oldenburg Nord

### A 11.5.2.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot

Die 13 Linien des Linienbündels Oldenburg Nord decken das Gebiet der Gemeinden Ganderkesee und Hude sowie den nordöstlichen Teilbereich der Gemeinde Dötlingen ab. Dem Linienbündel sind keine Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 oder 2 zugeordnet, jedoch stellen neben den hier verkehrenden SPNV-Linien R6, R7 und R8 die Regionalbuslinien 237 und 238 Verbindungen nach Bremen und Delmenhorst her. Diese beiden Linien sind auf die Bedürfnisse der Berufspendler aus Ganderkesee und Hude nach Bremen-Sebaldsbrück (Daimler-Werk) ausgerichtet. Das zeitliche Angebot der beiden Linien beschränkt sich auf drei Fahrtenpaare, die ausschließlich montags bis freitags angeboten werden.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot in diesem Bereich durch die dem Linienbündel zugeordneten Bürgerbuslinien 221, 222 und 255. Die Linien 221 und 222 verbinden montags bis freitags im Stundentakt die Ortsteile Schierbrok, Schönemoor und Heide bzw. Rethorn, Schierbrok und Elmeloh untereinander bzw. mit dem Mittelzentrum Delmenhorst. Die Linie 255 verbindet die meisten Ortsteile der Gemeinde mit dem Hauptort Hude bzw. mit den Bahnhöfen Hude und Wüstring. An der Haltestelle Munderloh, Stolle wird ein Anschluss zur Linie 270 hergestellt. Montags bis freitags werden auf der Linie 255 mehrere Fahrten angeboten (vergleiche Karte A-36).

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Oldenburg Nord erfolgt durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 240: Die Linie 240 stellt eine schnelle Direktverbindung zwischen dem Hauptort Ganderkesee in der Gemeinde Ganderkesee und dem Oberzentrum Delmenhorst her. Sie bindet die Grundschule Dürerstraße und das Schulzentrum in Ganderkesee an.

Linie 241: Die Linie 241 befördert aus Ganderkesee kommend hauptsächlich Schüler aus den südöstlichen Bereichen der Gemeinden Ganderkesee und Dötlingen von und zu den beiden Grundschulen, der Realschule sowie den Berufsbildenden Schulen in Wildeshausen.

Linie 242: Die Linie 242 erschließt den östlichen Teil der Gemeinde Ganderkesee. Sie bindet die Grundschulen in Bookholzberg, Schierbrok und Heide sowie das Schulzentrum in Bookholzberg an.

Linie 243: Die Linie 243 befördert Schüler aus dem nordöstlichen Teil der Gemeinde Ganderkesee zur Grundschule in Heide sowie zur Grundschule und zum Schulzentrum in Bookholzberg.

Linie 244: Die Linie 244 befördert hauptsächlich Schüler aus dem südlichen Teil der Gemeinde Ganderkesee zu beiden Grundschulen und zum Schulzentrum in Ganderkesee.

Linie 245: Die Linie 245 verbindet den östlichen Bereich der Gemeinde Ganderkesee mit den Grundschulen in Heide und Schierbrok sowie dem Schulzentrum in Ganderkesee.

Linie 246: Die Linie 246 verbindet den Hauptort Hude in der Gemeinde Hude mit Ganderkesee und erschließt dabei die nördlich von Ganderkesee gelegenen Bereiche der Gemeinde. Im Rahmen der Schülerbeförderung werden die Haupt- und Realschule in Hude, die Grundschule in Bookholzberg sowie die Schulzentren in Bookholzberg und Ganderkesee angebunden.

Linie 247: Die Linie 247 verbindet die westlichen Teile der Gemeinde Ganderkesee mit dem Grundzentrum. Dabei bedient sie beide Grundschulen und das Schulzentrum in Ganderkesee.

Linie 248: Die südöstlichen Bereiche der Gemeinde Ganderkesee werden durch die Linie 248 an die Grundschulen und das Schulzentrum in Ganderkesee angebunden.

Linie 249: Die Linie 249 bietet aus den östlichen Teilen der Gemeinde Ganderkesee eine Anbindung an die Schule für Erziehungshilfe in Elmelohe und an das Schulzentrum in Bookholzberg.

Linie 250: Über die Linie 250 werden Schüler aus dem südlichen Bereich der Gemeinde Hude an die Haupt- und Realschule in Hude bzw. an die Berufsbildenden Schulen in der Stadt Wildeshausen herangeführt.

Linie 251: Die Linie 251 befördert Schüler aus den zentralen Bereichen der Gemeinde Hude zur Haupt- und Realschule und zur Orientierungsstufe in Hude. Über diese Verknüpfungen werden weitere Schulen im Grundzentrum Hude angebunden.

Linie 252: Die Linie 252 verbindet das Grundzentrum Hude mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die Erschließung der östlichen und südlichen Bereiche der Gemeinde Hude dient

der Anbindung der Schulen in Hude sowie des Graf-Anton-Günther-Gymnasiums in der Stadt Oldenburg.

Linie 253: Die Linie 253 erschließt den nördlichen Bereich der Gemeinde Hude und bindet auf direktem Weg die Grundschule in Wüstring an. In Altmoorhausen wird zudem eine Verknüpfung mit der Linie 250 in bzw. aus Richtung Wildeshausen hergestellt.

Linie 254: Die Linie 254 erschließt hauptsächlich die ortsnahen Bereiche von Hude und Wüstring und bietet darüber hinaus eine Anbindung des Graf-Anton-Günther-Gymnasiums in der Stadt Oldenburg. In Hude werden die Schule für Lernhilfe und geistig Behinderte, die Grundschule Jägerstraße, die Katholische Grundschule, die Orientierungsstufe sowie die Haupt- und Realschule angebunden. In Wüstring wird die Grundschule bedient.

Linie 256: Das Linienangebot der Linie 256 richtet sich maßgeblich an Schüler der Waldorfschule in der Stadt Oldenburg. Die Linie quert auf der Relation Delmenhorst - Oldenburg den östlichen Bereich der Gemeinde Ganderkesee sowie den östlichen und nördlichen Bereich der Gemeinde Hude. Bei der Fahrt werden auch drei im Landkreis Wesermarsch befindliche Haltestellen bedient. Je Richtung wird an Schultagen der Waldorfschule eine Fahrt angeboten.

Linie 257: Die Linie 257 befördert Schüler aus dem südlichen und westlichen Bereich der Gemeinde Hude zur Grundschule in Wüstring. Zudem bietet sie am Bahnhof Wüstring Verknüpfungen zu den weiterführenden Linien 250, 252, 253 und 254 sowie zur SPNV-Linie R7 nach Oldenburg.

Linie 258: Die Linien 258 verbindet den nördlichen Bereich der Gemeinde Hude mit der Schule für Lernhilfe und geistig Behinderte, den Grundschulen Jägerstraße und Hude-Süd, der Katholischen Grundschule sowie der Haupt- und Realschule in Hude mitsamt der Außenstelle Hohelucht.

Linie 259: Aus den zentralen und südlichen Bereichen der Gemeinde Hude befördert die Linie 259 überwiegend Schüler zur Grundschule in Wüstring.

(vergleiche Karte A-32)

### A 11.5.2.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Oldenburg Nord

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Oldenburg Nord zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

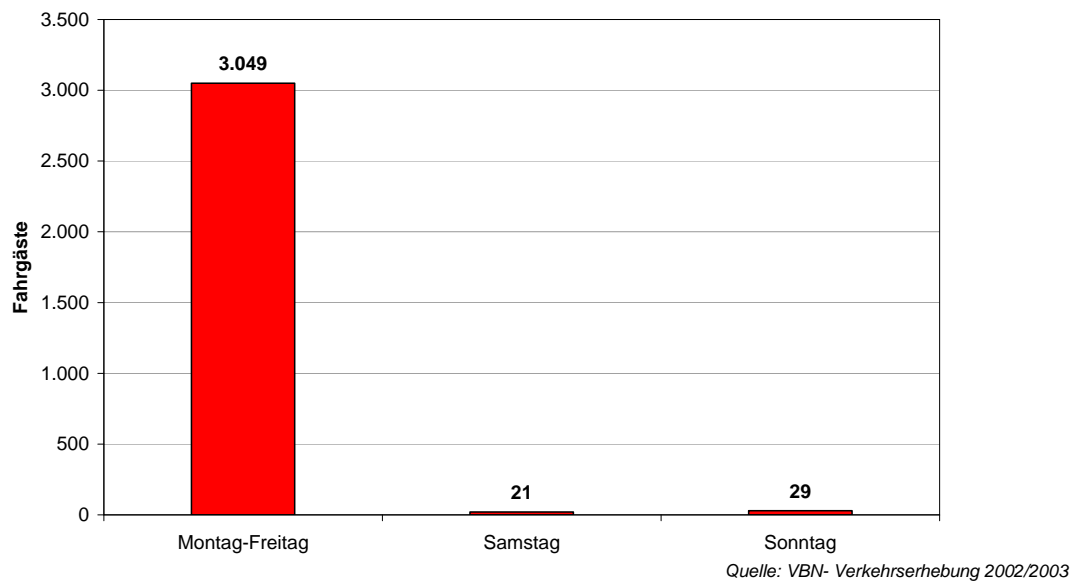
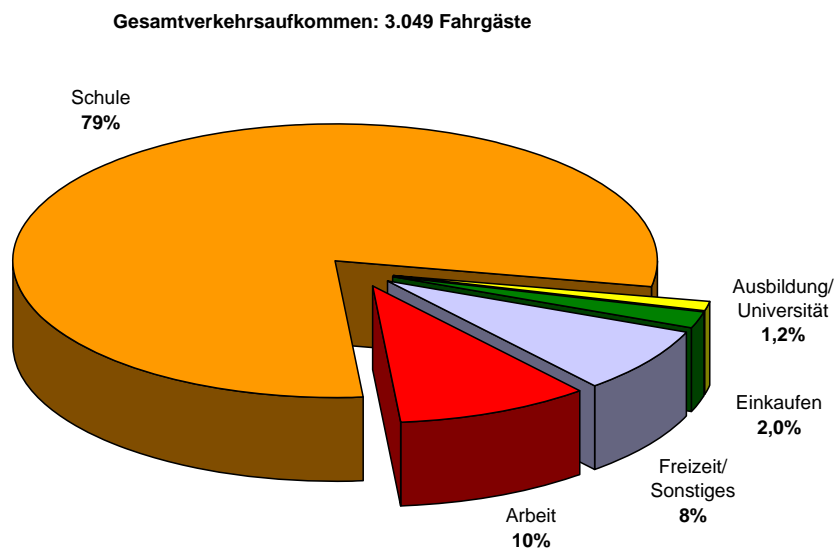


Abbildung A-115: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg Nord nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-116: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Nord, Tagtyp Montag bis Freitag

### **A 11.5.3 Linienbündel Oldenburg Südost**

Das Linienbündel Oldenburg Südost umfasst räumlich das Gebiet der Samtgemeinde Harpstedt sowie den südöstlichen Bereich der Stadt Wildeshausen. Dem Linienbündel ist insgesamt nur eine Linie der Bedienungsebene 2, die Linie 226, zugeordnet. Die sieben Linien der Bedienungsebene 3 im Bündel Oldenburg Südost haben ein zeitlich begrenztes Angebot und sind auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet.

Linie 226<sup>64</sup>: Die Linie 226 verbindet das Grundzentrum Harpstedt mit dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen. Die Verbindung mit dem Oberzentrum Bremen wird dabei auf zwei unterschiedlichen Linienwegen hergestellt. Montags bis freitags werden zwölf Fahrten in Richtung Bremen und elf Fahrten in Richtung Wildeshausen angeboten. Das Angebot ist dabei nicht vertaktet. Das zeitliche Angebot an Samstagen besteht aus vier Fahrtenpaaren, an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie auf zwei Fahrtenpaaren als Anruflinientaxi.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Oldenburg Südost erfolgt durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 229: Die Linie 229 befördert Schüler aus den zentralen und nördlichen Bereichen der Samtgemeinde Harpstedt zur Grundschule und zur Haupt- und Realschule in Harpstedt und nach Delmenhorst.

Linie 230: Die Linie 230 erschließt den östlichen Bereich der Samtgemeinde Harpstedt. Sie bindet die katholische Grundschule, die Grundschule Holbeinstraße und das Schulzentrum in Wildeshausen sowie die Grundschule und die Haupt- und Realschule in Harpstedt an.

Linie 231: Die Linie 231 erschließt den südlichen Bereich der Samtgemeinde Harpstedt. Sie befördert Schüler zum Schulzentrum Humboldtstraße.

Linie 232: Der südliche Bereich der Samtgemeinde Harpstedt wird von der Linie 232 mit der Grundschule und der Haupt- und Realschule in Harpstedt verbunden.

Linie 233: Die Linie 233 bedient das südöstliche Gebiet Samtgemeinde Harpstedt. Sie bedient die Grundschule und die Haupt- und Realschule in Harpstedt sowie die katholische Grundschule, die Grundschule Holbeinstraße und das Schulzentrum in Wildeshausen.

Linie 234: Die Linie 234 befördert Schüler aus dem nordöstlichen Bereich der Samtgemeinde Harpstedt zur Grundschule und zur Haupt- und Realschule in Harpstedt.

Linie 235: Der nördliche Bereich der Samtgemeinde Harpstedt wird von der Linie 235 erschlossen. Sie bedient die Grundschule und die Haupt- und Realschule in Harpstedt sowie die katholische Grundschule, die Grundschule Holbeinstraße und das Schulzentrum in Wildeshausen.

(vergleiche Karte A-32)

---

<sup>64</sup> Die Linie 226 wird derzeit (Stand Januar 2008) grundlegend überplant, wodurch kurzfristige Änderungen auftreten können.

### A 11.5.3.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Oldenburg Südost

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Oldenburg Südost zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

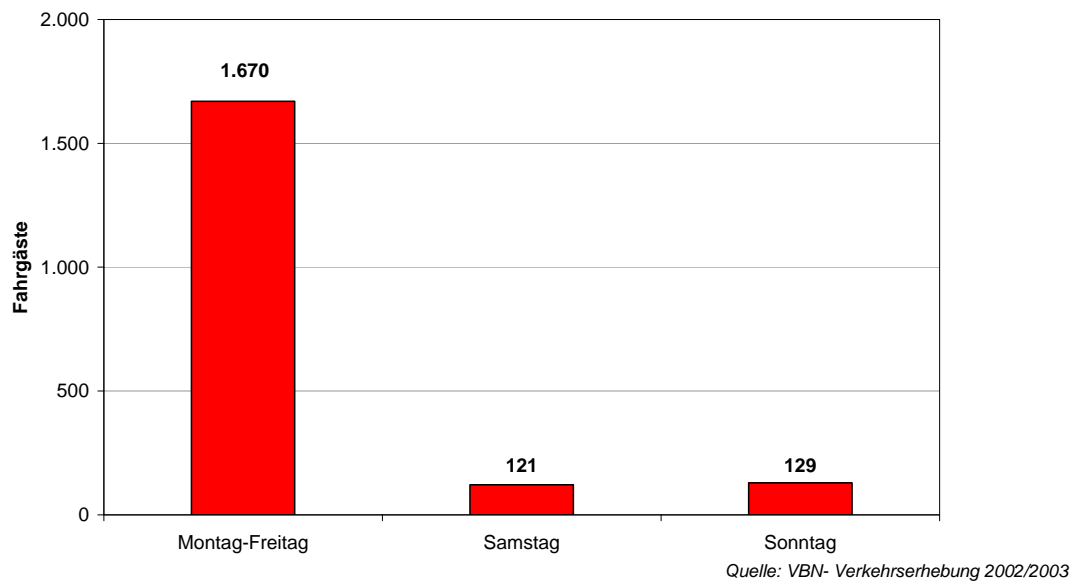
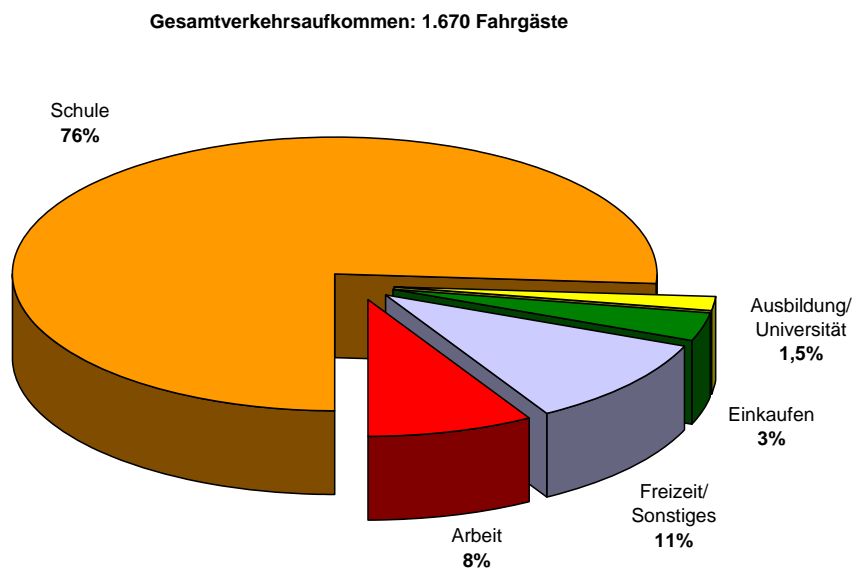


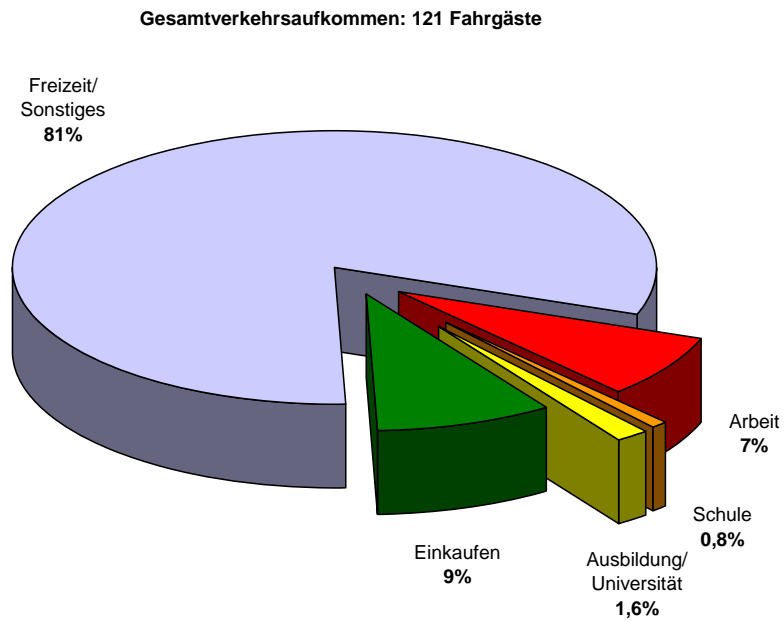
Abbildung A-117: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg Südost nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

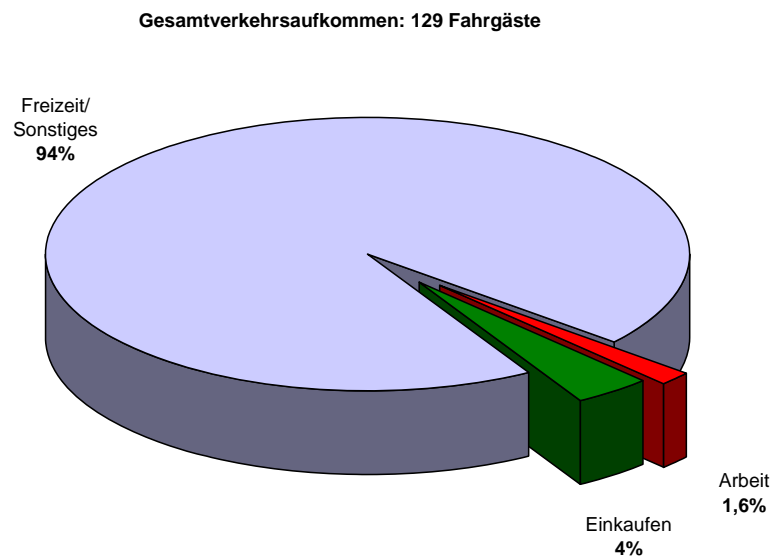
Abbildung A-118: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Montag bis Freitag





Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-119: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-120: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Sonntag

## A 11.6 Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre

Im Landkreis Oldenburg verkehren die drei Nachtlinien N21, N23 und N25 der NachtEu-le Oldenburg. Diese Nachtlinien verbinden die zentralen Orte der Gemeinden Dötlingen, Ganderkesee, Großenkneten, Harpstedt, Hatten, Wardenburg und Wildeshausen sowie die benachbarten Städte Bremen, Delmenhorst (N23) und Oldenburg (N21, N25) mit der Großraumdiskothek „Fun Factory“ in Wildeshausen. Das zeitliche Angebot der drei Linien umfasst jeweils drei Fahrtenpaare und ist auf die Nächte von Samstag auf Sonntag be-schränkt (vergleiche Karte A-39). Auf den Linien der Nachteulen gilt ein gesonderter Tarif.

## A 11.7 Bewertung

### A 11.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Oldenburg ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

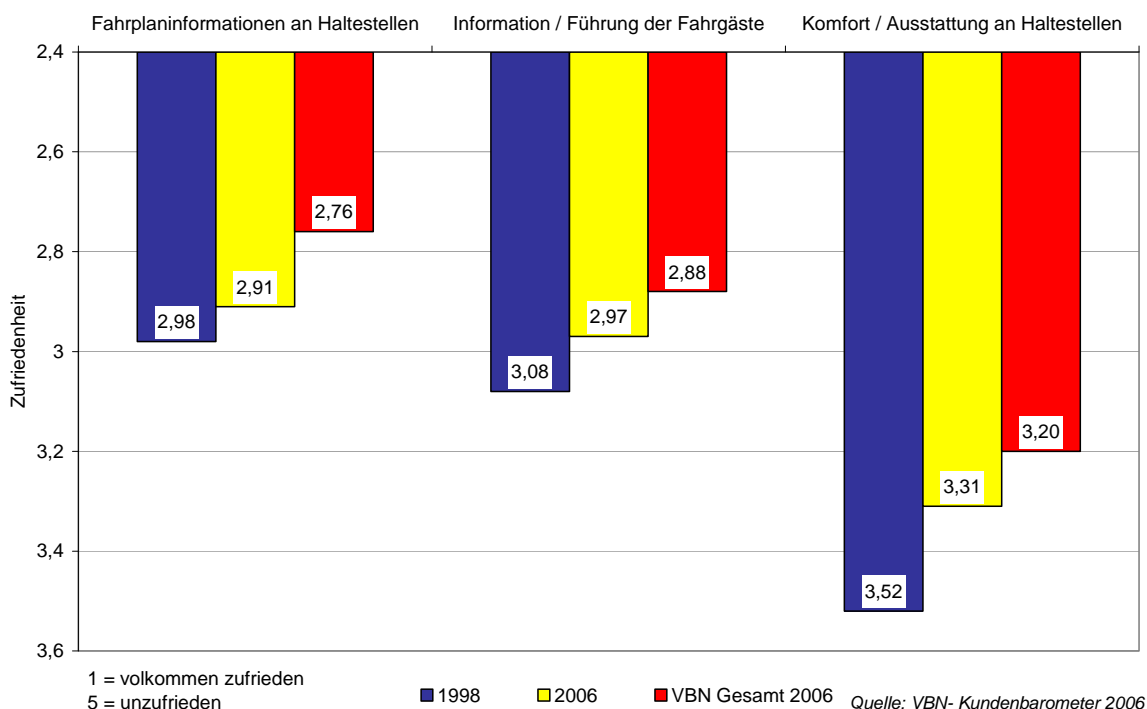


Abbildung A-121: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Ausstattungsmerkmalen von Haltestellen im Landkreis Oldenburg hat sich bei allen drei befragten Merkmalen zwischen 1998 und 2006 teilweise deutlich verbessert, befindet sich jedoch immer noch unter dem VBN-Durchschnitt.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

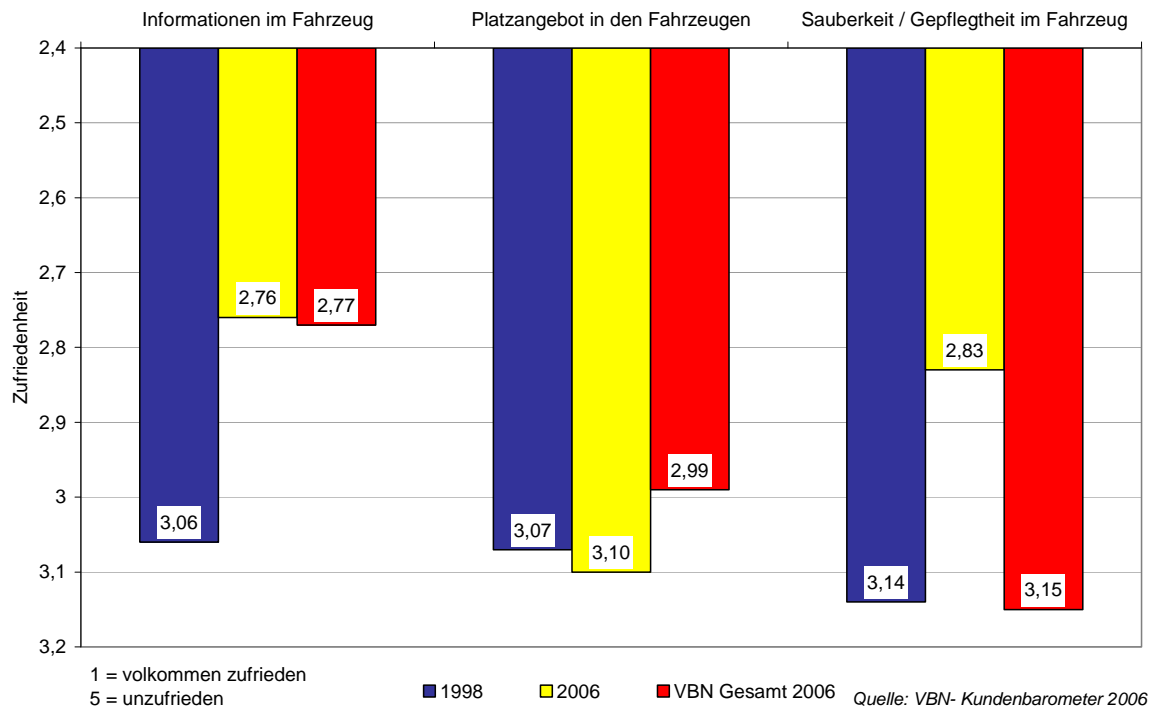
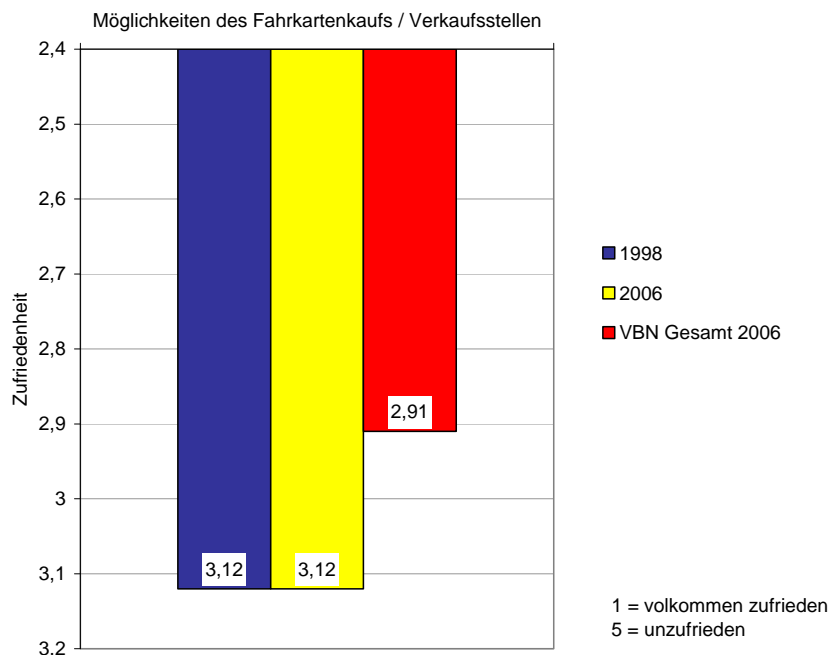


Abbildung A-122: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den Fahrzeugen im Landkreis Oldenburg ist zwischen 1998 und 2006 bei den Merkmalen „Informationen im Fahrzeug“ und „Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge“ deutlich gestiegen, bei dem Merkmal „Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge“ liegt die Zufriedenheit sogar sehr deutlich über dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit der Kunden mit dem Merkmal „Platzangebot in den Fahrzeugen“ ist zwischen 1998 und 2006 jedoch tendenziell gesunken und liegt auch weiterhin unter dem VBN-Durchschnittswert.

Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-123: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Verkaufsstellen

Die Bewertung der „Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen“ hat sich in dem Zeitraum von 1998 bis 2006 im Landkreis Oldenburg nicht verändert und wird weiterhin schlechter beurteilt als im VBN-Durchschnitt.

#### A 11.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Oldenburg wird positiv bewertet, da sowohl das Mittelzentrum Wildeshausen als auch alle Grundzentren des Landkreises durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Neben dem hochwertigen Angebot der vier im Landkreis verkehrenden SPNV-Linien, die eine schnelle und auch am Wochenende regelmäßige Verbindung der angeschlossenen zentralen Orte des Landkreises an die Oberzentren Bremen und Oldenburg sowie an das Mittelzentrum Delmenhorst darstellen, verfügen auch die beiden Grundzentren Tungen/Hundsmühlen und Sandkrug durch das Angebot der Stadtbuslinien 314 und 315 über eine gute Anbindung an das benachbarte Oberzentrum Oldenburg.

Ebenfalls positiv zu bewerten ist das räumliche und zeitliche Angebot der Regionalbuslinien 270 und 280, durch die eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen bzw. dem Grundzentrum Wardenburg und dem Oberzentrum Oldenburg geschaffen wird. Das zeitliche Angebot der beiden Bürgerbuslinien 221 und 222 in der Gemeinde Ganderkesee stellt für die Gemeinde eine gute Ergänzung des ÖPNV-Netzes dar.

Negativ zu beurteilen ist die fehlende Vertaktung sowie das geringe Fahrtenangebot an Wochenenden auf der Linie 226 für die Gemeinde Harpstedt.

Positiv hervorzuheben ist im Landkreis Oldenburg das räumliche und zeitliche Angebot der Nachtlinien N21, N23 und N25.

Die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV-Verkehrsangebot im Landkreis Oldenburg ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

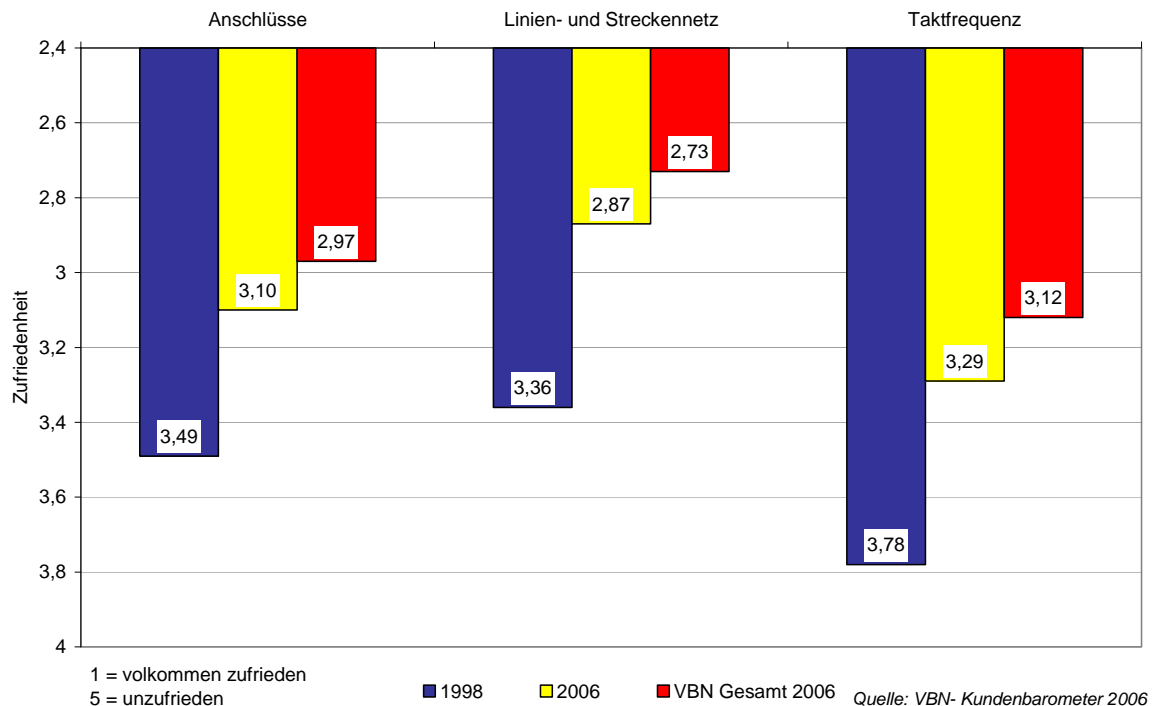


Abbildung A-124: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Bei den einzelnen Merkmalen des Verkehrsangebots im Landkreis Oldenburg ist eine deutliche Steigerung der Kundenzufriedenheit zwischen 1998 und 2006 festzustellen. Sowohl die Merkmale „Anschlüsse“ und „Taktfrequenz“ als auch das Merkmal „Linien- und Streckennetz“ werden im Vergleich zum Referenzjahr 1998 deutlich positiver beurteilt. Allerdings liegt die Zufriedenheit der Kunden bei allen drei Merkmalen weiterhin unter dem VBN-Durchschnittswert.



## A 12 Landkreis Osterholz

### A 12.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 12.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Osterholz verfügt über 543 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 838 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
838	388	402	153	396	615
entspricht	46 %	48 %	18 %	47 %	73 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-39: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Osterholz

In dem Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mitteln des Förderfonds des ZVBN insgesamt 74 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 69 transparenten Fahrgastunterständen, 13 Hochbordanlagen, sechs Blindenleitstreifen sowie insgesamt 58 Fahrradanhängerbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2.

#### A 12.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr sind verschiedene Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 12.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Osterholz verfügt über fünf intermodale Verknüpfungspunkte<sup>65</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>65</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof Lübberstedt	46	166
Bahnhof Oldenbüttel	138	140
Bahnhof Osterholz-Scharmbeck	122	208
Bahnhof Ritterhude	94	126
Lilienthal, Falkenberger Kreuz	80	80

*Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007*

Tabelle A-40: Park-and-ride und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Osterholz (vergleiche Karte A-27)

#### **A 12.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort**

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich. An den Standorten Osterholz-Scharmbeck, Schwanewede, Lübberstedt und Lilienthal sind diese Vertriebsstellen im Landkreis Osterholz vorhanden:

Bei privaten Vertriebsstellen wie Schreib- und/oder Tabakwarengeschäften sind Informationsmaterialien sowie Tarif- und Fahrplanauskünfte nur bedingt erhältlich. Eine private Vertriebsstelle ist im Landkreis Osterholz in der Gemeinde Schwanewede vorhanden.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltestellen im Landkreis Osterholz über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

#### **A 12.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung waren zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme im Landkreis Osterholz nicht bekannt.

#### **A 12.1.6 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung**

Im Bereich der Hauptstraße in Lilienthal kommt es immer wieder zu starkem Verkehrsaufkommen, das den straßengebundenen ÖPNV (Linien 30, 630, 670) behindert.

### **A 12.2 Übersicht Verkehrsangebot**

Im Landkreis Osterholz verkehren insgesamt 44 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 26 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen 18 Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften Stadt Bremen, Landkreis Cuxhaven und Landkreis Rotenburg. Von den landkreisüberschreitenden Verkehren ver-



lassen insgesamt sieben Linien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 sind - ergänzend zu der SPNV-Linie R2, die drei Regionalbuslinien 630, 640 und 670 zugeordnet. Dabei ist nur der Teilabschnitt der Linie 640 zwischen Bremervörde (Landkreis Rotenburg) und Worpswede der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Der Teilabschnitt zwischen Worpswede und Osterholz-Scharmbeck der Linie 640 ist neben fünf weiteren Regionalbuslinien, der Linie 677 und fünf Stadtbuslinien des angrenzenden Oberzentrums Bremen der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Bei den 30 Linien der Bedienungsebene 3 im Landkreis Osterholz handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung. Diese Linien sind vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet (vergleiche Karte A-27).

Neben dem Linienverkehr wird in den Gemeinden Lilienthal und Schwanewede das „VBN-Plus“-Sammeltaxi angeboten. In der Gemeinde Ritterhude wird das Einkaufszentrum „Ritterhude-Platjenwerbe“ durch das „VBN-Plus“-Sammeltaxi Neu-Lesum mitbedient. Ergänzt wird das Angebot im Landkreis Osterholz durch die vier Nachtlinien N61, N62, N67 und N68 des VBN-Nachtschwärmers, das VBN-Nachtschwärmer-Taxi<sup>66</sup>, die Bremer Nachtlinie N7 und das Nacht-Taxi N8 (vergleiche Kapitel A 12.6 und Karten A-9 und A-38).

Das werktägliche Liniennetz des Landkreises ist hauptsächlich radial auf das Oberzentrum Bremen ausgerichtet. Mit Ausnahme der Gemeinde Schwanewede werden alle Grundzentren des Landkreises sowie das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck durch Linien der ersten Bedienungsebene an das Oberzentrum Bremen angebunden.

Die SPNV-Linie R2 verbindet das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck sowie die beiden Grundzentren Ritterhude und Hambergen mit den Oberzentren Bremen und Bremerhaven. Das tägliche Grundangebot dieser Linie besteht montags bis sonntags aus einem Stundentakt. Zusätzlich verkehren zeitlich versetzt RE-Züge, die jedoch im Landkreis nur den Bahnhof Osterholz-Scharmbeck bedienen. Die RE-Züge fahren montags bis freitags morgens und nachmittags im Stundentakt, in den übrigen Tageszeiten sowie an Wochenenden wird ein Zweistundentakt angeboten.

Die drei Regionalbuslinien der Bedienungsebene 1 verkehren im östlichen Teil des Landkreises Osterholz. Die Linie 630 verbindet die Gemeinden Grasberg und Lilienthal mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie verkehrt stündlich mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten, allerdings besteht zwischen 11:45 und 13:25 Uhr eine Angebotslücke. An Samstagen wird ein durchgängiger Zweistundentakt angeboten, das zeitliche Angebot an Sonn- und Feiertagen besteht aus vier Fahrtenpaaren. Die Aufgabe der Linie 670 besteht in der Anbindung der Gemeinden Lilienthal und Worpswede an das Oberzentrum Bremen. Montags bis freitags wird ein stündliches Angebot mit Taktansätzen und Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten auf der Linie angeboten. An Samstagen werden neun bzw. zehn Fahrten mit Taktansätzen, sonn- und feiertags ein durchgängiger Zweistundentakt angeboten. Auf der Relation Gnarrenburg - Worpswede werden montags bis freitags in Richtung Gnarrenburg nur sechs Fahrten und in Richtung Worpswede sieben Fahrten angebo-

<sup>66</sup> Fahrgäste des VBN-Nachtschwärmers können im Landkreis Osterholz für eine Taxifahrt von einer Nachtschwärmer Haltestelle im Landkreis bis nach Hause einen 50%-Taxi-Gutschein beim Fahrpersonal bekommen. Dieses Angebot wird vom Landkreis Osterholz finanziert.

ten, das Angebot an Samstagen ist auf vier bzw. fünf Fahrten je Richtung beschränkt. An Sonn- und Feiertagen werden zwischen Gnarrenburg und Wörpswede nur zwei bzw. drei Fahrten angeboten. Das zeitliche Verkehrsangebot auf dieser räumlichen Relation wird hauptsächlich durch den der Bedienungsebene 1 zugeordneten Teilabschnitt der Linie 640 erbracht. Das Angebot dieser Linien umfasst montags bis freitags mehrere Fahrtenpaare und ist nicht vertaktet. An Samstagen werden fünf Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen wird jeweils eine Fahrt je Richtung angeboten.

Das Grundzentrum Schwanewede wird durch die Bremer Stadtbuslinien 70S, 71, 74, 74S sowie die Linie 677 an das Mittelzentrum Bremen-Nord angebunden. Die Linien 71 und 74 verkehren dabei bis auf die Tagesrandlagen montags bis freitags im 15- bzw. 20-Minuten-Takt. Die Linie 74 bietet zudem am Wochenende einen 30-Minuten-Takt an. Das zeitliche Angebot der Schnellbuslinien 70S und 74S ist auf die Hauptverkehrszeiten morgens in Richtung Bremen-Vegesack und abends in Richtung Schwanewede begrenzt. Die Regionalbuslinien 650, 660, 665, 668 und 680 der Bedienungsebene 2 sind nicht vertaktet und weisen ein sehr unterschiedliches Fahrtenangebot auf, wobei das zeitliche Angebot der Linien 665 und 680 so aufeinander abgestimmt ist, dass auf dem gemeinsamen Linienabschnitt der beiden Linien ein stündliches Angebot vorhanden ist.

## **A 12.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Im Landkreis Osterholz bestehen folgende intramodale<sup>67</sup> Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Verkehrsträgern.

### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Bremen Vegesack (Anschluss der Linie 677 an die SPNV-Linie R1 aus Richtung Bremen)
- Bf. Bremen Burg (vereinzelte Fahrten der Osterholzer Regionalbuslinien 665 und 680 an die SPNV-Linie R2 in/aus Richtung Bremen)
- Bf. Osterholz-Scharmbeck (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinie 640 an die SPNV-Linie R2 aus Richtung Bremen).

### **Verknüpfung Bus - Bus:**

- Wörpswede, Haltestelle Insel (Der überwiegende Teil der Fahrten der Regionalbuslinie 640 ist mit der Regionalbuslinie 670 verknüpft)
- Lilienthal, Haltestelle Falkenberg (fahrplanmäßige Verknüpfung der Linie 632 mit der Linie 630 in Richtung Bremen)
- Neuenkirchen, Haltestelle Marktplatz (aufgrund der hohen Taktfrequenz der Stadtbuslinie 71 ergeben sich zufällige Anschlüsse an die Regionalbuslinie 650).

---

<sup>67</sup> Als intramodale Verknüpfungspunkte werden hier Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV-Systems (Bus - Schiene, Bus - Bus) bezeichnet.

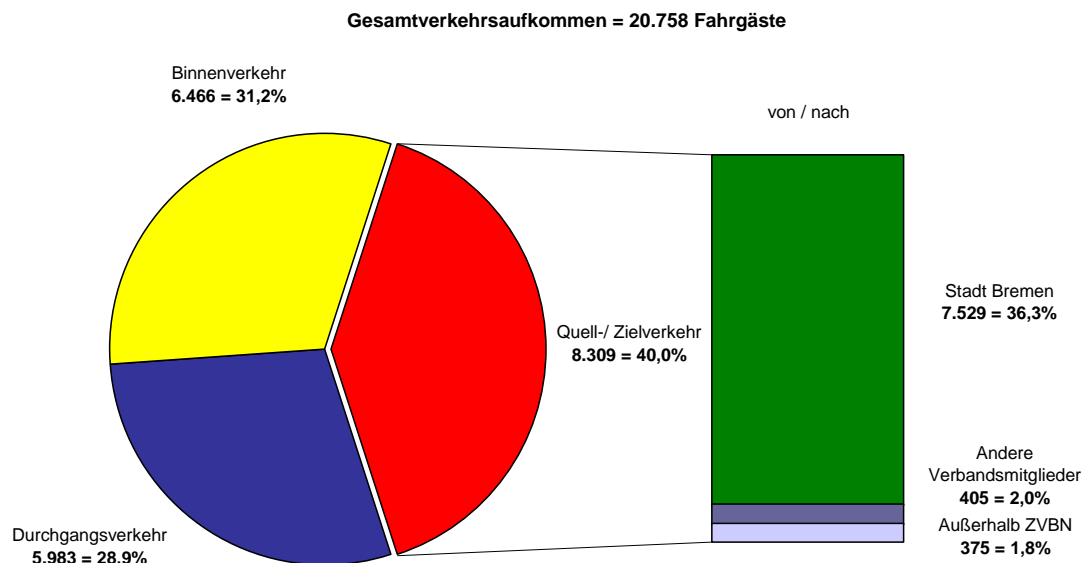
**Weiterer Verknüpfungspunkt mit Bedeutung für den Landkreis Osterholz ist:**

- Bremen, Haltestelle Borgfeld (fahrplanmäßige Verknüpfung der Stadtbuslinie 30 mit den Regionalbuslinien 630 in Richtung Zeven und 670 in Richtung Wörpswede, durch die hohe Taktfrequenz der Straßenbahnlinie 4 ergeben sich auch Anschlüsse an die Regionalbusse).

**A 12.4 Übersicht Verkehrsaufkommen**

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Osterholz dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Osterholz verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und die Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen (in Fahrgästen) aller oben genannten ÖPNV-Linien an einem durchschnittlichen Werktag im Landkreis Osterholz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

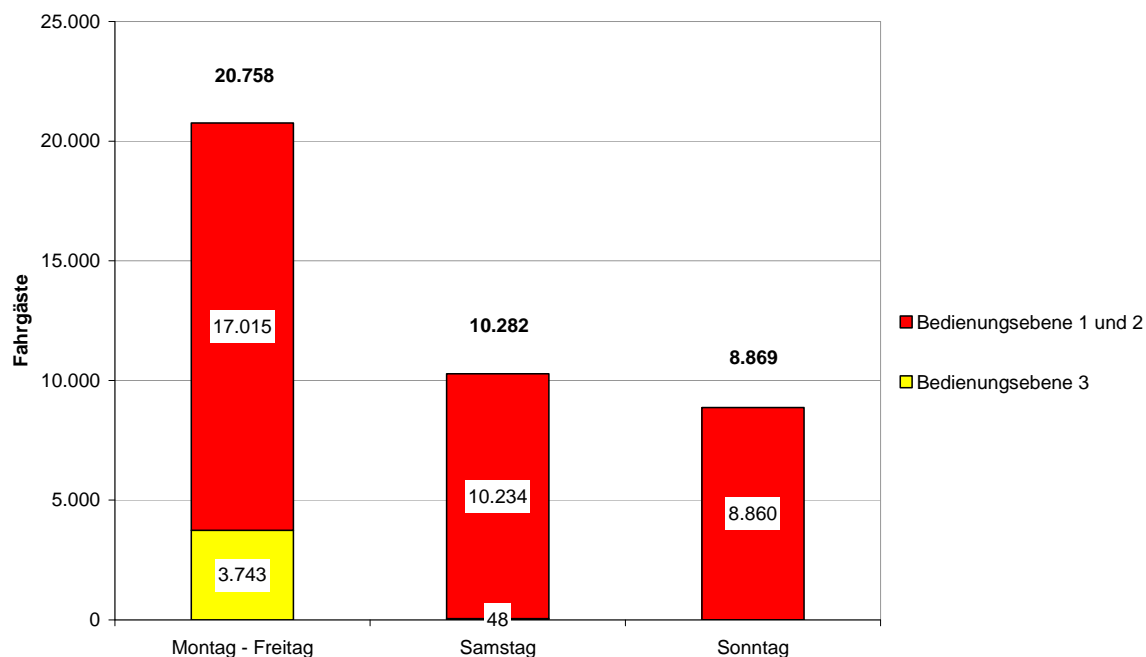


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-125: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen besteht zu etwa je einem Drittel aus Durchgangs-, Binnen- und Quell-/Zielverkehr. Der Durchgangsverkehr wird auf der SPNV-Linie R2 und auf den die Landkreisgrenze überschreitenden Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 erzeugt. Die mit Abstand wichtigste Verkehrsbeziehung des Landkreises besteht zu dem angrenzenden Oberzentrum Bremen mit einem Quell-/Zielverkehr von rund 7.500 Fahrgästen täglich.

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Bedienungsebenen sowie die verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



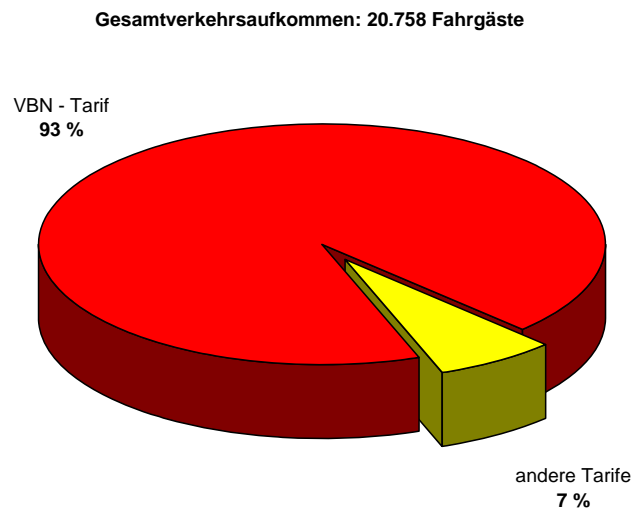
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-126: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Osterholz nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>68</sup> nutzen etwa drei Viertel der Fahrgäste die ÖPNV-Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich rund 3.700 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf wenigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen. Das Verkehrsaufkommen beträgt an Samstagen im Landkreis Osterholz rund 10.200 Fahrgäste, an Sonntagen rund 8.900 Fahrgäste.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden oder ausbrechenden Verkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Osterholz ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>68</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

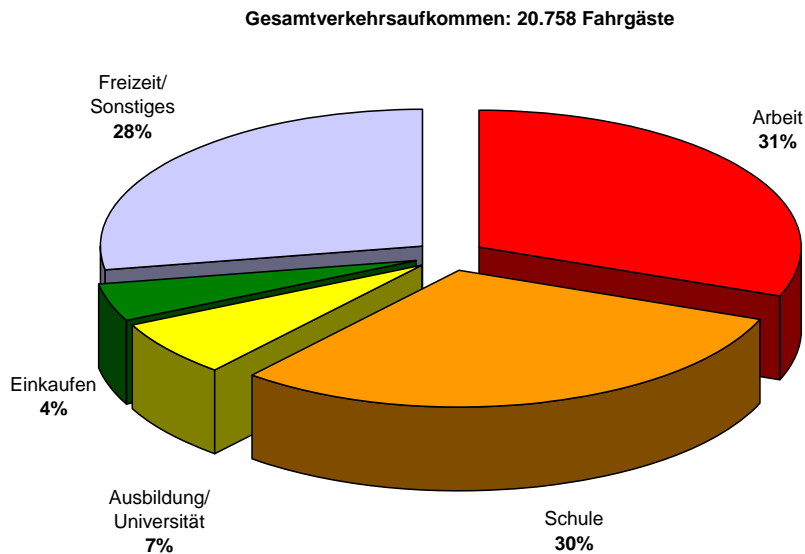


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-127: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag

Insgesamt wird mit 93 Prozent aller Fahrten der Großteil des Verkehrsaufkommens im Landkreis Osterholz nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 7 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bus- und Bahnfahrkarten mit Quelle und/oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller rund 20.700 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

Abbildung A-128: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag

Die Anteile der Fahrtzwecke Arbeit, Schule sowie Freizeit/Sonstiges sind mit Werten um 30 Prozent an einem durchschnittlichen Werktag annähernd gleich verteilt. Demgegenüber nutzt nur ein geringer Anteil der Fahrgäste die ÖPNV-Linien im Landkreis Osterholz zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität. Das Verkehrsangebot und -aufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## A 12.5 Linienbündel im Landkreis Osterholz

### A 12.5.1 Linienbündel Osterholz West

Die Linien des Linienbündels Osterholz West umfassen räumlich das Gebiet der Gemeinde Schwanewede. Das Bündel ist von der starken Ausrichtung der Linien in Nord-Süd-Richtung mit der Anbindung an das Oberzentrum Bremen bzw. Mittelzentrum Bremen-Nord geprägt. Dem Linienbündel ist insgesamt nur eine Linie der Bedienungsebene 2, die Linie 650, zugeordnet, da die Anbindung an das Oberzentrum Bremen und das Mittelzentrum Bremen Nord durch die (dem Stadtnetz Bremen, nicht diesem Linienbündel zugeordneten) Stadtbuslinien 70S, 71, 74, 74S sowie die Linie 677 hergestellt wird. Die sechs Linien der Bedienungsebene 3 im Bündel Osterholz West haben ein zeitlich begrenztes Angebot und sind auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet.

Linie 650: Die Linie 650 hat neben der Verbindungsfunktion zu dem Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck auch Verbindungsfunktion für die Ortsteile der Gemeinde Schwanewede.

de untereinander. Die Linie befördert vor allem Schüler zu der Berufsbildenden Schule in Osterholz-Scharmbeck. Montags bis freitags werden acht Fahrten in Richtung Osterholz-Scharmbeck und neun Fahrten in Richtung Neuenkirchen angeboten. Samstags wird jeweils eine Fahrt angeboten, an Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot auf dieser Linie. Der überwiegende Teil der Fahrten dieser Linie findet nur an Schultagen statt. Die Fahrpläne der Linien 641, 642 und 643 sind so gelegt, dass ein Umstieg auf die Linie 650 möglich ist und somit eine Verbindung aus den Ortsteilen nach Osterholz-Scharmbeck besteht.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Osterholz West erfolgt an Schultagen<sup>69</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 641: Die Linie 641 befördert hauptsächlich Schüler in den Ortsteilen Meyenburg, Metjensande und Hinnebeck zu den Grundschulen und zur Gesamtschule in Schwanewede (Waldschule).

Linie 642: Die Linie 642 befördert hauptsächlich Schüler in den Ortsteilen Löhnhorst, Leuchtenburg, Beckedorf und Schwanewede zu den Grundschulen und zur Gesamtschule in Schwanewede.

Linie 643: Diese Linie bringt Schüler von der Weserinsel Harriersand (als Zubringer per Kleinbus bis nach Rade) und aus den Ortsteilen Aschwarden und Rade zur Schule nach Neuenkirchen.

Linie 644: Die Linie 644 befördert im Rahmen eines Fahrtenpaares hauptsächlich Schüler in den Ortsteilen Löhnhorst, Leuchtenburg, Beckedorf und Meyenburg zur Grundschule und nach Uthlede.

Linie 645: Die Linie 645 befördert hauptsächlich Schüler zwischen den Schwaneweder Ortsteilen Schwanewede, Eggestedt und Brundorf und den Osterholz-Scharmbecker Stadtteilen Innenstadt, Buschhausen, Heilshorn, Garlstedt zu den Grundschulen in Heilshorn und Schwanewede sowie zur Berufsschule in Osterholz-Scharmbeck.

Linie 646: Die Linie 646 sammelt im Bereich Schwanewede, Dreienkamp Schüler zu den Grundschulen und zur Gesamtschule in Schwanewede ein.

(vergleiche Karte A-33)

---

<sup>69</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

### A 12.5.1.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Osterholz West

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Osterholz West zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

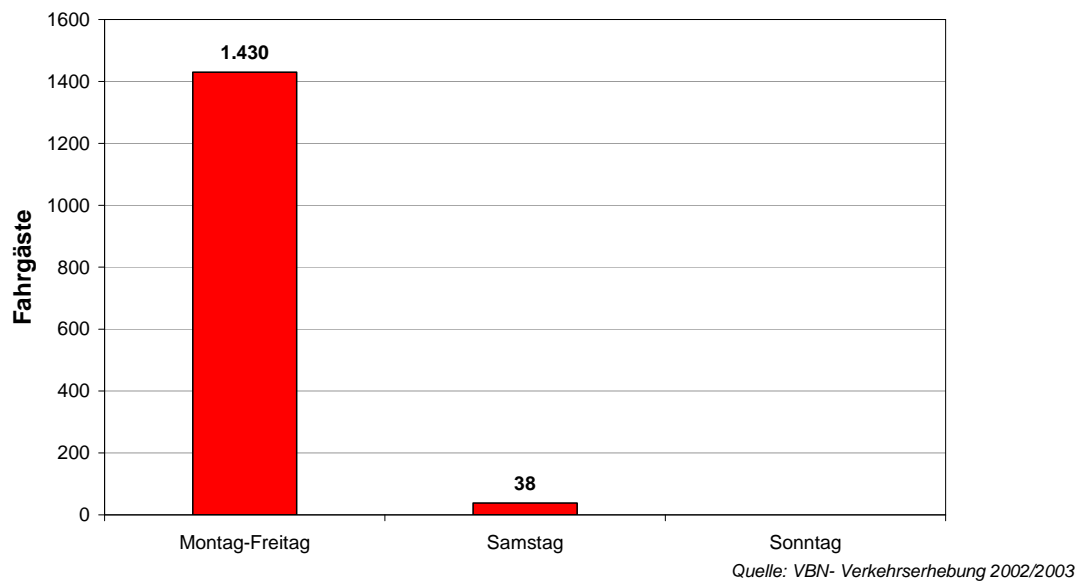


Abbildung A-129: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz West nach Tagtypen

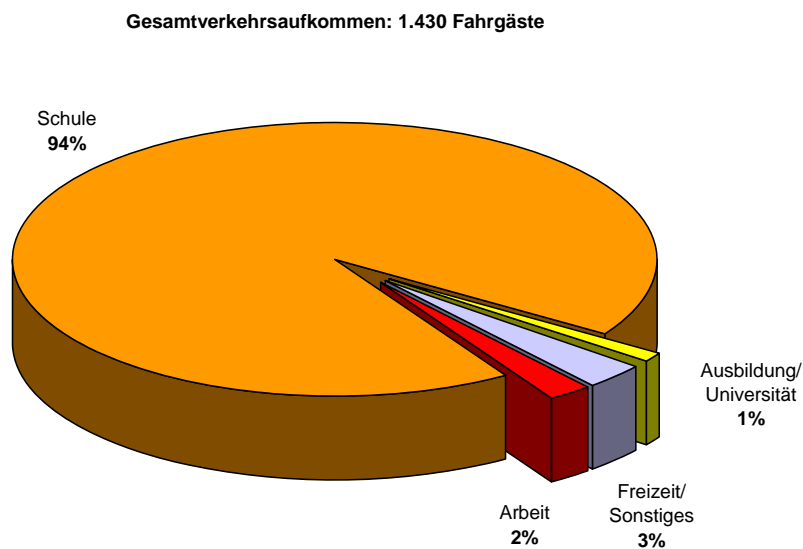


Abbildung A-130: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz West, Tagtyp Montag bis Freitag



### **A 12.5.2 Linienbündel Osterholz Mitte**

Die elf Regionalbuslinien des Bündels Osterholz Mitte umfassen das Gebiet der Samtgemeinde Hambergen, der Stadt Osterholz-Scharmbeck sowie der Gemeinde Ritterhude. Räumlich liegt der Schienenkorridor der SPNV-Linie R2 in diesem Linienbündel. Die drei Regionalbuslinien 660, 665 und 680 der Bedienungsebene 2, die zu diesem Teilnetz gehören, haben die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte der drei genannten Gemeinden zu verbinden bzw. an das Oberzentrum Bremen anzuschließen. Die Bedeutung der acht Linien der Bedienungsebene 3 in dem Linienbündel liegt hauptsächlich in der Schülerbeförderung.

Linie 660: Die Linie 660 verbindet die Gemeinde Ritterhude, die westlichen Ortsteile der Stadt Osterholz-Scharmbeck sowie im weiteren Verlauf der Linie Teile der Samtgemeinde Hagen (Landkreis Cuxhaven) untereinander bzw. mit dem Oberzentrum Bremen. Dabei wird durch die Bedienung der Haltestelle Bremen Hauptbahnhof eine direkte Verbindung mit dem Oberzentrum hergestellt. Das zeitliche Angebot auf dieser Linie besteht montags bis freitags in Richtung Hagen (Landkreis Cuxhaven) aus sieben Fahrten. In der Gegenrichtung werden sechs Fahrten angeboten. An Samstagen werden insgesamt vier Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen jeweils drei Fahrten angeboten. Das zeitliche Angebot der Linie ist nicht vertaktet.

Linie 665: Die Linie 665 verbindet die Grundzentren Hambergen und Ritterhude sowie das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie ist an den Bahnhöfen Osterholz-Scharmbeck und Bremen-Burg mit den dort verkehrenden SPNV-Linien fahrplanmäßig verknüpft. Montags bis Freitags werden acht Fahrten in Richtung Hambergen und fünf Fahrten in Richtung Bremen angeboten. Samstags werden auf der Linie nur zwei Fahrten in Richtung Bremen angeboten. An Sonn- und Feiertagen werden keine Fahrten angeboten.

Linie 680: Diese Linie verkehrt größtenteils parallel zu der Linie 665, verbindet jedoch darüber hinaus mehrere Ortsteile der Gemeinde Vollersode in der Samtgemeinde Hambergen mit den zentralen Orten entlang des Linienvverlaufs. Einzelne Fahrten der Linie sind an den Bahnhöfen Osterholz-Scharmbeck und Bremen Burg fahrplanmäßig mit dem SPNV verknüpft. Das zeitliche Angebot umfasst montags bis freitags mehrere Fahrtenpaare, die jedoch nicht den gesamten Linienvverlauf einschließen. An Samstagen werden zwei Fahrtenpaare angeboten. An Sonn- und Feiertagen besteht kein Angebot auf dieser Linie. Das zeitliche Angebot der Linie ist mit der Linie 665 abgestimmt, sodass sich die beiden Linien auf dem gemeinsamen Teilabschnitt ihres Linienvverlaufs zu einem stündlichen Angebot ergänzen.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Osterholz Mitte erfolgt an Schultagen<sup>70</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 656: Die Linie 656 befördert hauptsächlich Schüler in der Gemeinde Ritterhude zum Schulzentrum in Ritterhude.

---

<sup>70</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 657: Die Linie 657 befördert hauptsächlich Schüler aus dem westlichen Teil der Gemeinde Ritterhude zur Grundschule in Platjenwerbe.

Linie 658: Die Linie 658 befördert hauptsächlich Schüler in der Gemeinde Ritterhude zur Grundschule in Ihlpohl.

Linie 659: Die Linie 659 befördert hauptsächlich Schüler im südlichen Teil der Gemeinde Ritterhude zu den Grundschulen in Platjenwerbe, Ritterhude und zum Schulzentrum Ritterhude.

Linie 661: Die Linie 661 befördert hauptsächlich Schüler aus dem Teufelsmoor zum Schulzentrum und zur Berufsschule nach Osterholz-Scharmbeck.

Linie 662: Die Linie 662 befördert hauptsächlich Schüler aus Ritterhude und Scharmbeckstotel zur Grundschule Scharmbeckstotel, zum Schulzentrum und zur Berufsschule nach Osterholz-Scharmbeck.

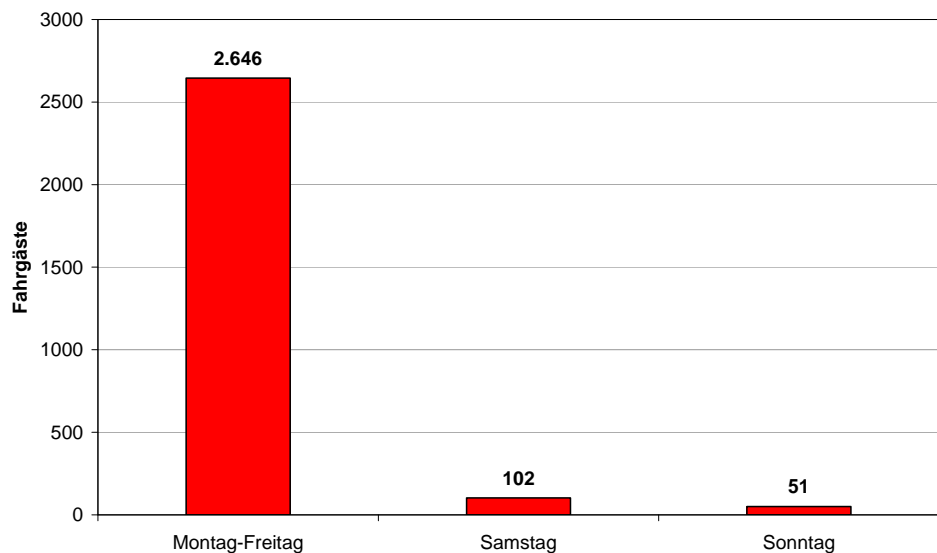
Linie 681: Die Linie 681 befördert Schüler aus dem nördlichen Teil der Samtgemeinde Hambergen zu den Grundschulen und der KGS in der Samtgemeinde Hambergen und aus dem nördlichen Teil von Osterholz-Scharmbeck zum Schulzentrum in Buschhausen. Sie bindet außerdem das Stadtzentrum Osterholz-Scharmbeck an. Ergänzend bindet sie mit einigen Fahrten auch werktags an den Bahnhof Lübberstedt und den Bahnhof Osterholz-Scharmbeck an. Für andere Fahrgäste außerhalb des Schulverkehrs bietet die Linie damit ein zum VBN-Tarif frei nutzbares Mindestangebot mit drei bzw. zwei Fahrten an Werktagen.

Linie 682: Die Linie 682 befördert hauptsächlich Schüler in Hambergen zu den Grundschulen in Hambergen und Hambergen-Ströhe.

(vergleiche Karte A-33)

### A 12.5.2.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Osterholz Mitte

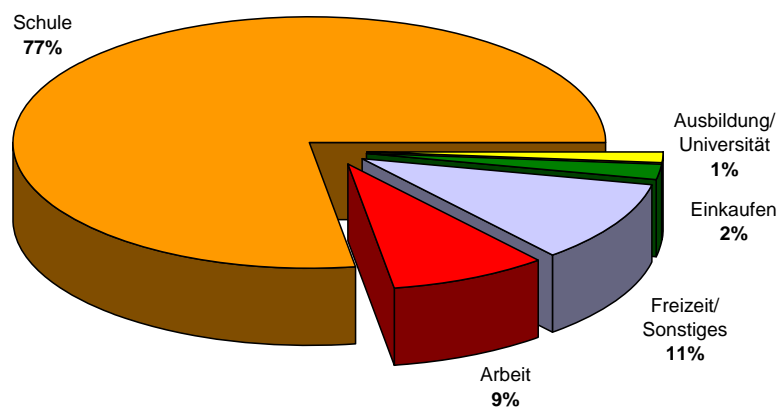
Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Osterholz Mitte zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

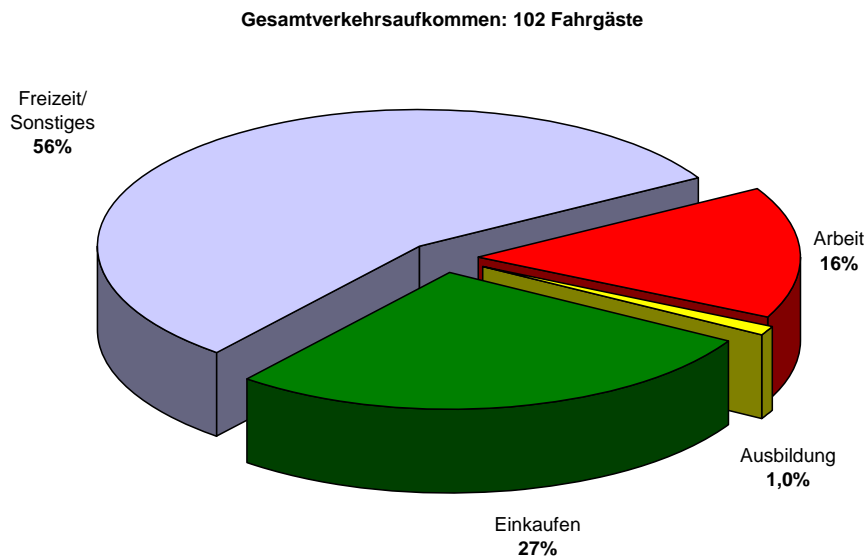
Abbildung A-131: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz Mitte nach Tagtypen

Gesamtverkehrsaufkommen: 2.646 Fahrgäste



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-132: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Mitte, Tagtyp Montag bis Freitag



*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

Abbildung A-133: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Mitte, Tagtyp Samstag

### A 12.5.3 Linienbündel Osterholz Ost

#### A 12.5.3.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot

Die 17 Linien des Linienbündels Osterholz Ost decken das Gebiet der Gemeinden Grasberg, Lilienthal und Wörpswede ab. Die zwei Regionalbuslinien 630 und 670 sowie der Teilabschnitt der Linie 640 zwischen Wörpswede und Gnarrenburg, sind der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Sie haben die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte der drei genannten Gemeinden untereinander und mit dem Oberzentrum Bremen bzw. den zentralen Orten im benachbarten Landkreis Rotenburg zu verbinden. Die Linien 632 und 668 ergänzen dieses Angebot durch die Anbindung der Gemeinde Lilienthal an das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck (Linie 668) bzw. an die Orte Quelkhorn und Buchholz in den Landkreisen Verden und Rotenburg (Linie 632). Auf der Relation Wörpswede - Osterholz-Scharmbeck wird diese Funktion von dem der Bedienungsebene 2 zugeordneten Teilabschnitt der Linie 640 erfüllt. Die Linie 30 ist der Bedienungsebene 2 zugeordnet und gewährleistet vor allem den Anschluss der Gemeinde Lilienthal an das Oberzentrum Bremen mit Anschluss an das Straßennetz an der Haltestelle Bremen, Borgfeld. Die Bedeutung der 15 Linien der Bedienungsebene 3 in diesem Bündel liegt überwiegend in der Schülerbeförderung.

**Linie 630:** Die Linie 630 verbindet die Gemeinden Zeven, Tarmstedt (beide im Landkreis Rotenburg), Grasberg und Lilienthal untereinander und mit dem Oberzentrum Bremen. In der Stadt Bremen bedient die Linie regional bedeutsame Ziele wie die Universität und den Bahnhof. Die Linie verkehrt montags bis freitags stündlich mit Verdichtungen morgens in

Lastrichtung Bremen und nachmittags in Lastrichtung Zeven (Landkreis Rotenburg). Zwischen 11:45 Uhr und 13:25 Uhr besteht eine Angebotslücke. An Samstagen wird in Richtung Zeven (Landkreis Rotenburg) ein durchgängiger Zweistundentakt, in Richtung Bremen zehn Fahrten mit Taktansätzen angeboten. Das zeitliche Angebot der Linie an Sonn- und Feiertagen besteht aus vier Fahrtenpaaren.

Linie 670: Diese Linie bindet die Gemeinden Lilienthal, Wörpswede und Gnarrenburg (Landkreis Rotenburg) untereinander und an das Oberzentrum Bremen an. Montags bis freitags besteht auf der Linie ein stündliches Angebot mit Taktansätzen und Verdichtungen morgens in Lastrichtung Bremen und nachmittags in Lastrichtung Wörpswede. An Samstagen werden neun Fahrten in Richtung Bremen und zehn Fahrten in Richtung Wörpswede mit Taktansätzen, sonn- und feiertags ein durchgängiger Zweistundentakt angeboten.

Linie 640: Der Verlauf der Linie 640 ist in zwei Abschnitte unterteilt. Während die Linie die Anbindung der zentralen Orte auf dem Abschnitt Gnarrenburg-Wörpswede auf der Bedienungsebene 1 sicherstellt, ist die Verbindung der zentralen Orte auf dem Linienabschnitt Wörpswede - Osterholz-Scharmbeck der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das zeitliche Angebot der Linie besteht montags bis freitags aus sechs Fahrtenpaaren auf dem Abschnitt Gnarrenburg - Wörpswede. Auf dem Abschnitt Wörpswede - Osterholz-Scharmbeck werden sieben Fahrten in Richtung Wörpswede und sechs Fahrten in Richtung Osterholz-Scharmbeck angeboten. An Samstagen werden fünf Fahrtenpaare und an Sonntagen jeweils eine Fahrt auf beiden Teilabschnitten des Linienvverlaufs angeboten. Der überwiegende Teil der Fahrten dieser Linie ist in Wörpswede mit der Linie 670 verknüpft.

Linie 30: Diese Linie bindet die Gemeinde Lilienthal an das Straßenbahnnetz des benachbarten Oberzentrums Bremen an. Montags bis freitags verkehrt die Linie überwiegend im 20-Minuten-Takt mit Taktverdichtungen in den Morgenstunden. An Samstagen wird ein 30-Minuten-Takt mit vereinzelt Taktabweichungen angeboten. Das zeitliche Verkehrsangebot der Linie an Sonn- und Feiertagen besteht aus einem 40-Minuten-Takt mit Abweichungen morgens und abends.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Osterholz Ost erfolgt an Schultagen<sup>71</sup> durch das zeitlich begrenzte Angebot der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 608: Die Linie 608 befördert innerhalb der Gemeinde Wörpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Nordsode/Ostersode zur Grundschule nach Hüttenbusch und zur Schule nach Wörpswede.

Linie 609: Die Linie 609 befördert innerhalb der Gemeinde Wörpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Hüttendorf und Heudorf zur Grundschule nach Hüttenbusch und zur Schule nach Wörpswede.

Linie 610: Die Linie 610 befördert innerhalb der Gemeinde Wörpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Neu St. Jürgen, Schlußdorf und Mevenstedt zur Schule nach Wörpswede.

<sup>71</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 611: Die Linie 611 befördert innerhalb der Gemeinde Worpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Worpheim und Worpswede zur Schule nach Worpswede.

Linie 613: Die Linie 613 befördert hauptsächlich Schüler aus dem nördlichen Bereich von Worpswede und aus dem Bereich Bergedorf zur Haupt- und Realschule nach Grasberg.

Linie 614: Die Linie 614 befördert hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Neu St. Jürgen und Mevenstedt nach Grasberg zur Haupt- und Realschule.

Linie 615: Die Linie 615 befördert hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Hüttendorf, Heudorf, Hüttenbusch und Mevenstedt nach Grasberg zur Haupt- und Realschule.

Linie 617: Die Linie 617 befördert innerhalb der Gemeinde Grasberg Schüler aus den Bereichen Schlußdorf, Adolphsdorf, Otterstein, Tüschendorf, Seehausen und Wörpedorf zur Grundschule und zur Haupt- und Realschule nach Grasberg.

Linie 618: Die Linie 618 befördert hauptsächlich Schüler aus dem südlichen Bereich der Gemeinde Grasberg zur Grundschule Grasberg und zur Haupt- und Realschule.

Linie 619: Die Linie 619 befördert innerhalb der Gemeinde Grasberg hauptsächlich Schüler aus dem östlichen Gemeindebereich (Huxfeld, Schmalenberg, Eickedorf) zur Grundschule und zur Haupt- und Realschule nach Grasberg.

Linie 620: Die Linie 620 befördert innerhalb der Gemeinde Grasberg hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Dannenberg zur Grundschule und zur Haupt- und Realschule nach Grasberg.

Linie 621: Die Linie 621 befördert im östlichen Bereich der Gemeinde Grasberg Schüler zur Grundschule Rautendorf.

Linie 622: Die Linie 622 befördert in der Gemeinde Grasberg aus den Bereichen Dannenberg und Huxfeld Schüler zur Grundschule nach Rautenberg.

Linie 632: Die Linie 632 befördert werktätlich (Montag bis Freitag) Fahrgäste zwischen Lilienthal-Falkenberg und Quelkhorn über Lilienthal-Seebergen, Grasberg und Quelkhorn. Alle Fahrten der Linie sind in Lilienthal-Falkenberg mit Fahrten der Linie 630 in Richtung Bremen Hauptbahnhof verknüpft, sodass diese Linie auch eine Zubringerfunktion hat.

Linie 633: Die Linie 633 befördert in den Gemeinden Lilienthal und Grasberg Schüler zur Grundschule nach Lilienthal-Heidelberg und zum Schulzentrum Schoofmoor (Lilienthal).

Linie 636: Die Linie 636 befördert (mit einem Halt in der Gemeinde Quelkhorn im Landkreis Verden) in den Gemeinden Grasberg, Worpswede und Lilienthal-Moorhausen Schüler nach Osterholz-Scharmbeck zur Schule.

(vergleiche Karte A-33)

### A 12.5.3.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Osterholz Ost

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Osterholz Ost zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

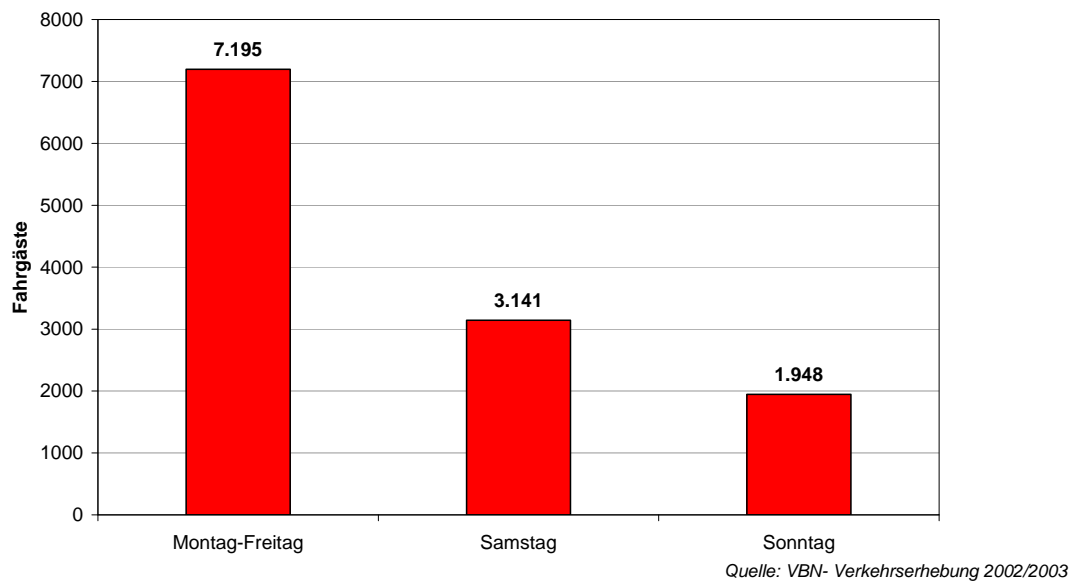
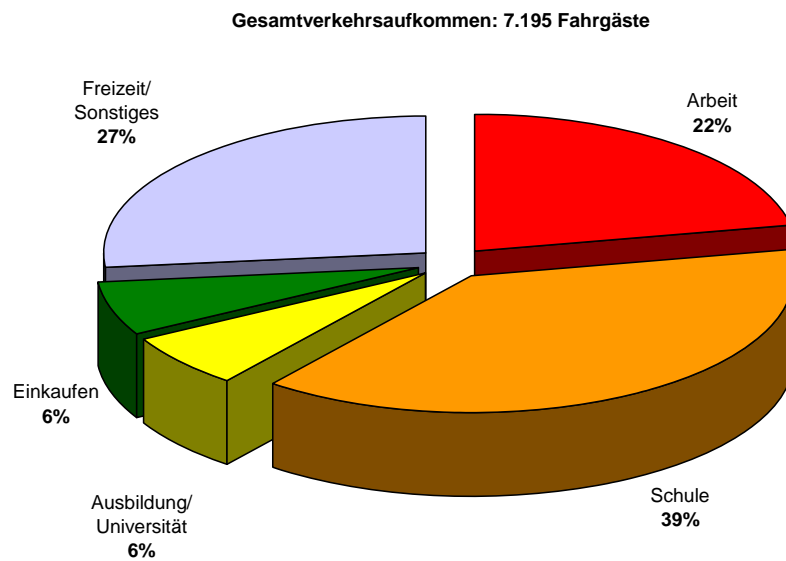
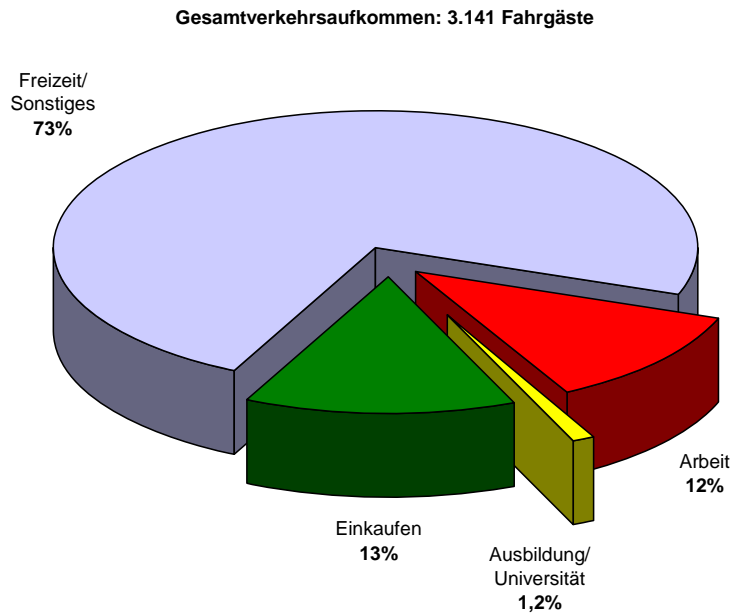


Abbildung A-134: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz Ost nach Tagtypen



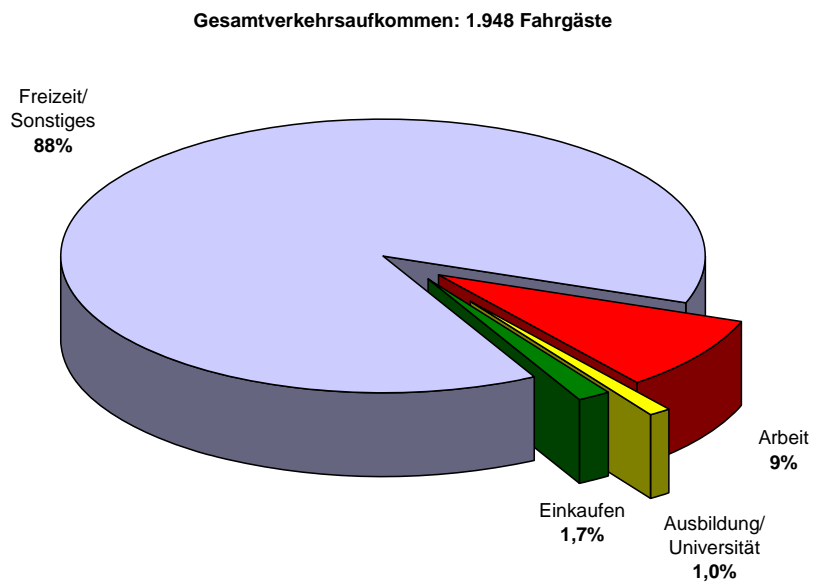
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-135: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-136: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-137: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Sonntag



## A 12.6 Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre

Im Landkreis Osterholz verkehren vier Linien des VBN-Nachtschwärmer-Netzes (Linien N61, N62, N67 und N68) sowie das VBN-Nachtschwärmer-Taxi. Daneben hat die Bremer Nachtlinie N7 in dem Ortsteil Vorbruch der Gemeinde Schwanewede ihren Anfangs- bzw. Endpunkt. Als ergänzendes Angebot zu den VBN-Nachtschwärmer-Linien verkehrt in der Gemeinde Schwanewede an allen Wochentagen zwischen 01:00 Uhr und 04:00 Uhr das Nachttaxi N8.

Linie N61: Diese Nachtlinie verkehrt zwischen Bremen und der Gemeinde Hagen (Landkreis Cuxhaven). In Hagen wird die Großraumdiskothek „Pam Pam“ angebunden. Entlang ihres Linienverlaufs bedient die Linie N61 die zentralen Haltestellen der Gemeinde Schwanewede. An den Bahnhöfen Bremen Blumenthal und Vegesack sind fahrplanmäßige Verknüpfungen mit der Bremer Nachtlinie N7 vorhanden. Ferner ist die Linie N61 am Bahnhof Vegesack mit der SPNV-Linie R1 verknüpft. Das zeitliche Angebot beschränkt sich auf die Nächte von Samstag auf Sonntag. Dabei wird von 18:00 Uhr bis 00:00 Uhr ein Zweistundentakt, ab 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr ein Stundentakt angeboten.

Linie N62: Die Linie N62 verbindet in den Nächten von Samstag auf Sonntag im Stundentakt die Stadt Osterholz-Scharmbeck, die Gemeinde Ritterhude und das Oberzentrum Bremen miteinander sowie mit der Großraumdiskothek „Arena“. Die erste Fahrt findet dabei um 21:30 Uhr, die letzte Fahrt um 04:32 Uhr statt.

Linie N67: Die Nachtbuslinie N67 schließt die Gemeinden Lilienthal und Wörpswede an das Nachtliniennetz der Stadt Bremen an und verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Die Linie ist in Bremen Borgfeld fahrplanmäßig mit der Linie 4 und nachts mit der Bremer Nachtlinie N4 verknüpft. Das zeitliche Verkehrsangebot der Linie N67 ist daher auf das zeitliche Angebot der Linie N4 abgestimmt.

Linie N68: Diese Nachtbuslinie verbindet das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck und die Gemeinde Hambergen mit der Großraumdiskothek „Pam Pam“ in der Gemeinde Hagen (Landkreis Cuxhaven). Die Linie verkehrt in den Nächten von Samstag auf Sonntag zwischen 18:00 Uhr und 06:00 Uhr. Dabei werden insgesamt sieben Fahrten in Richtung Hagen (Landkreis Cuxhaven) und sechs Fahrten in Richtung Osterholz-Scharmbeck angeboten (vergleiche Karte A-38).

Ergänzend zu dem Angebot der VBN-Nachtschwärmer-Linien wird im Landkreis Osterholz das VBN-Nachtschwärmer-Taxi angeboten. Fahrgäste<sup>72</sup> können aus den VBN-Nachtschwärmer-Bussen heraus das „VBN-Nachtschwärmer“-Taxi an ihre Ausstiegs-Haltestelle bestellen, um von dort zum halben Taxifahrpreis innerhalb des Landkreises direkt nach Hause zu fahren.

In den Gemeinden Lilienthal und Schwanewede verkehrt zusätzlich zum Linienverkehr das „VBN-Plus“-Sammeltaxi, dessen Angebot bedarfsgesteuert zur verkehrlichen Flächenerschließung in den zwei Gemeinden beiträgt.

---

<sup>72</sup> Dieses Angebot soll speziell Jugendlichen im Landkreis Osterholz einen sicheren Heimweg gewährleisten. Daher ist die Nutzung dieses Angebots auf Fahrgäste bis 25 Jahre beschränkt.

## A 12.7 Bewertung

### A 12.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Osterholz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

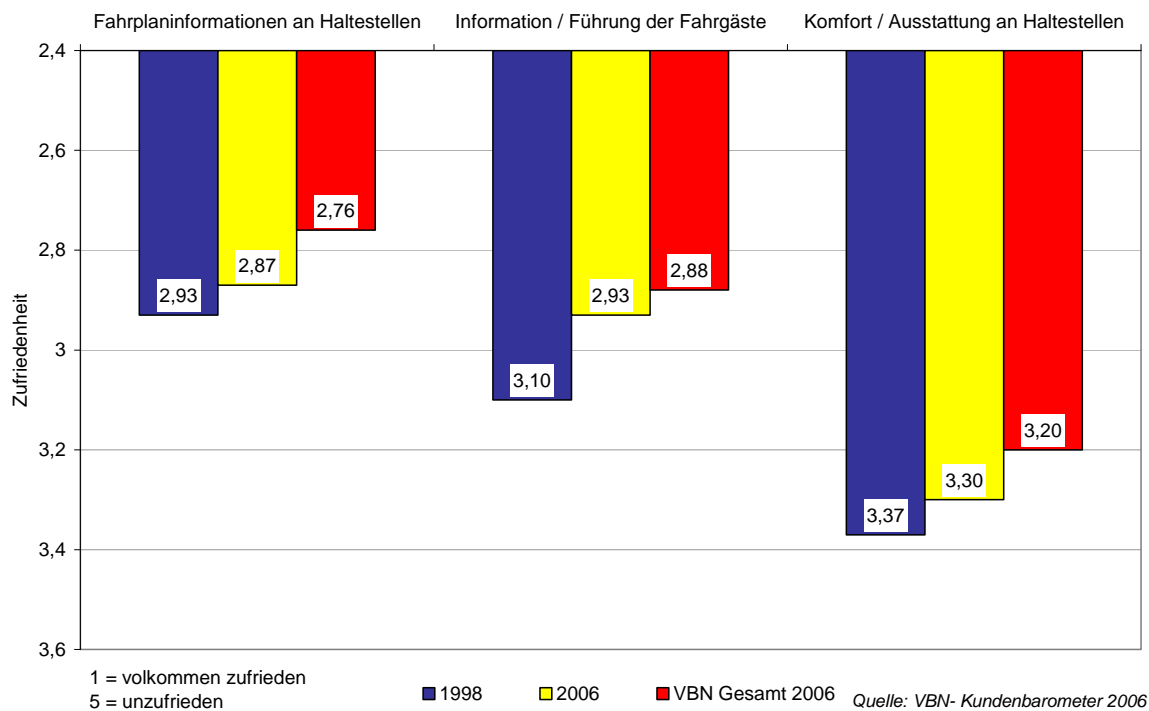


Abbildung A-138: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen an Haltestellen hat sich im Landkreis Osterholz zwischen 1998 und 2006 zwar verbessert, befindet sich jedoch immer noch unter dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit Information und Komfort/Ausstattung der Haltestellen konnte seit 1998 teilweise deutlich verbessert werden, dennoch liegen auch hier die Werte weiterhin unter dem VBN-Durchschnitt.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

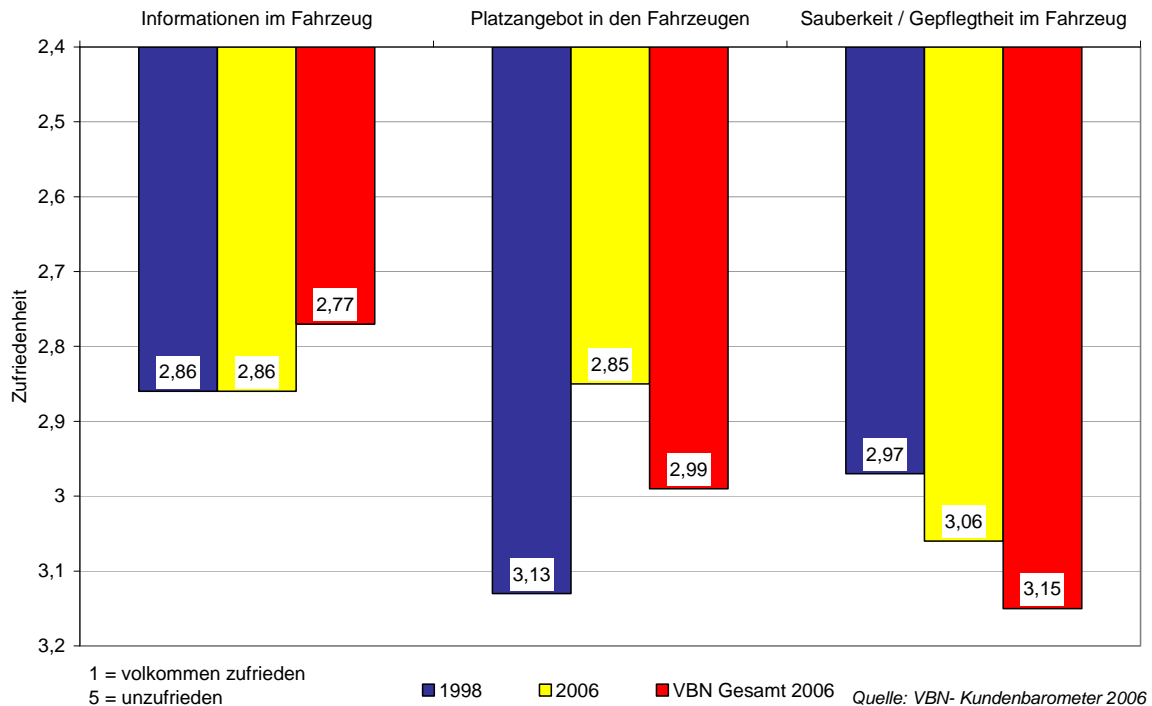
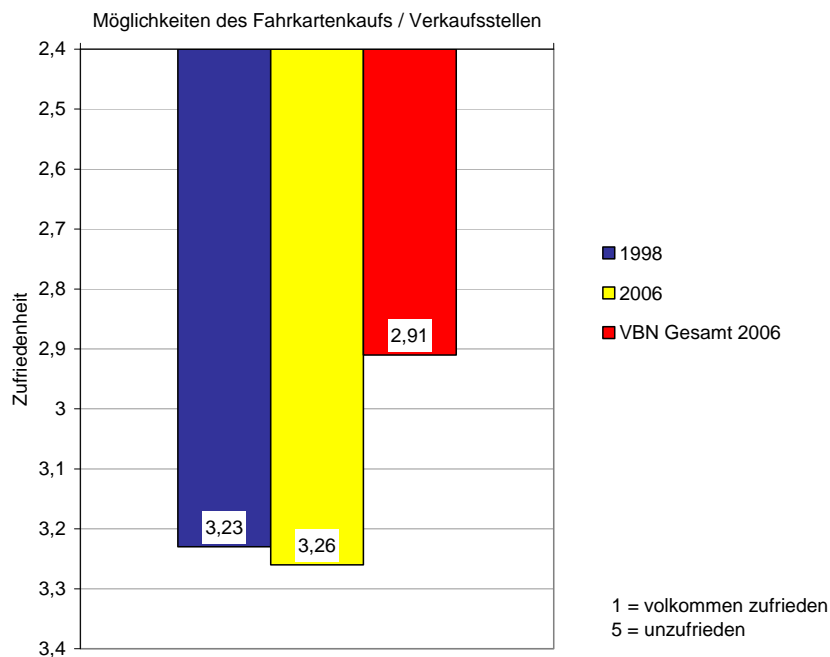


Abbildung A-139: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den Fahrzeugen im Landkreis Osterholz ist zwischen 1998 und 2006 nur bei dem Merkmal „Platzangebot in den Fahrzeugen“ gestiegen und liegt deutlich über dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit der Kunden mit dem Merkmal „Informationen im Fahrzeug“ hat sich zwischen 1998 und 2006 nicht verändert und liegt unter dem VBN-Durchschnittswert. Ein Zufriedenheitsrückgang ist zwischen 1998 und 2006 bei dem Merkmal „Sauberkeit/Gepflegtheit der Fahrzeuge“ zu beobachten. Der Wert liegt jedoch weiterhin über dem VBN-Durchschnitt.

Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-140: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der „Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen“ hat sich im Landkreis Osterholz tendenziell verschlechtert und wird zudem deutlich schlechter beurteilt als im VBN-Durchschnitt.

### A 12.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Osterholz ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da sowohl das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck als auch die sechs Grundzentren des Landkreises durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Neben dem Angebot der SPNV-Linie R2, die eine schnelle und auch am Wochenende regelmäßige Verbindung der angeschlossenen Gemeinden Hambergen, Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude an das Oberzentrum Bremen bzw. Bremerhaven darstellt, verfügen vor allem die östlichen Gemeinden des Landkreises (Grasberg, Lilienthal und Wörpswede) durch die Regionalbuslinien 630 und 670 der Bedienungsebene 1 über eine gute ÖPNV-Anbindung. Trotz der hohen Anzahl an Fahrten ist das Angebot dieser Linien allerdings nicht durchgängig vertaktet, was negativ zu bewerten ist. Positiv hervorzuheben ist die Verknüpfung einiger Fahrten der Linien 670 und 640 an der Haltestelle Insel in Wörpswede.

Das zeitliche Angebot der Bedienungsebene 2 Linien 650 und 668, ist aufgrund der Orientierung auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung für andere Nutzergruppen kaum ge-

eignet. Die übrigen Linien der Bedienungsebene 2 weisen montags bis freitags annähernd die in dieser Bedienungsebene geforderte Mindestfahrtenzahl auf, jedoch sind auch hier nur Ansätze einer Vertaktung zu erkennen. Das Angebot an Wochenenden entspricht auf allen Ebenen und in allen Teilbereichen des Landkreises (außer auf dem SPNV sowie der dem Stadtverkehr zugeordneten Linien nach Bremen) nicht den Anforderungen des differenzierten Netzes. Die im westlichen (Neuenkirchen, Schwanewede) und östlichen (Lilienthal) Bereich des Landkreises aus dem benachbarten Oberzentrum Bremen einbrechenden Stadtbushlinien sind aufgrund ihres dichten Fahrplanangebots für diese Ortsteile als sehr positiv zu werten.

Ebenso positiv hervorzuheben ist im Landkreis Osterholz das räumliche und zeitliche Angebot der Nachtlinien sowie die fahrplanmäßigen Verknüpfungen der Nachtlinien untereinander bzw. mit den Nachtlinien des benachbarten Oberzentrums Bremen. Negativ zu bewerten ist hierbei jedoch die mangelnde Anbindung der Gemeinde Grasberg an das Nachtliniennetz im Landkreis.

Das Angebot des Anruf-Sammeltaxi-Systems in der Gemeinde Lilienthal besteht ganz-tägig, womit zeitlich und räumlich eine gute Erschließung sichergestellt wird. Das Angebot des Anruf-Sammeltaxi-Systems in Schwanewede sieht diese Erschließung während der Woche erst ab 14:00 Uhr vor.

Die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV-Verkehrsangebot im Landkreis Osterholz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

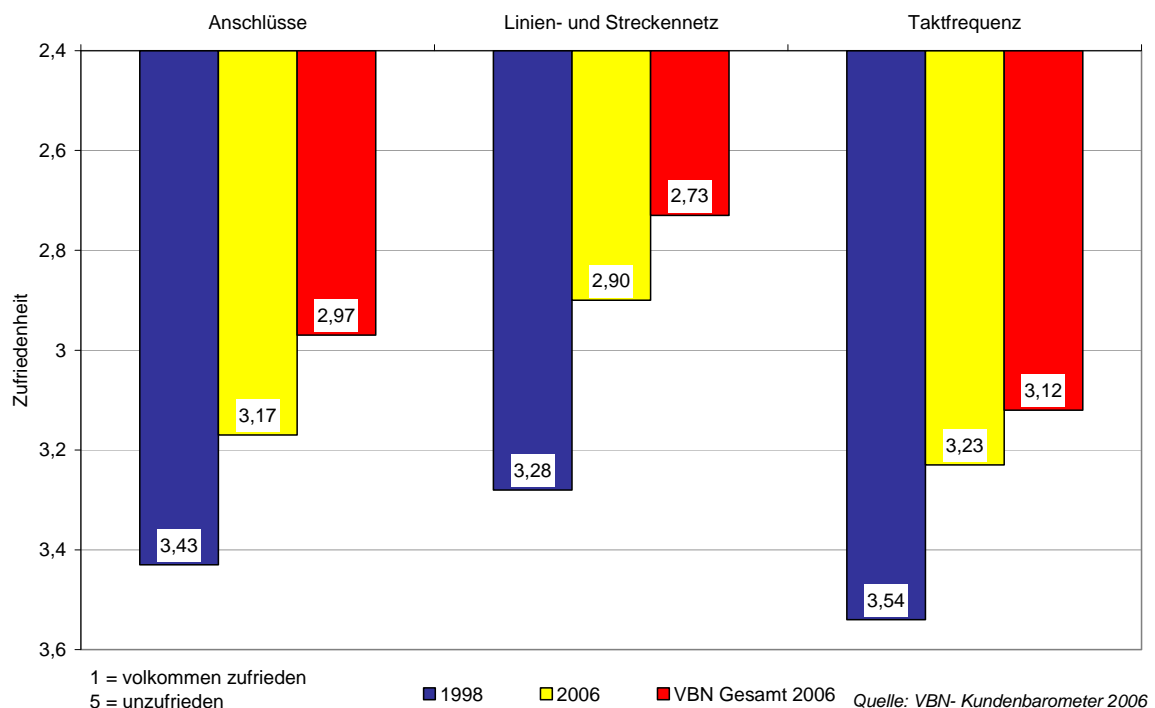


Abbildung A-141: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Bei den einzelnen Merkmalen des Verkehrsangebots im Landkreis Osterholz ist eine deutliche Steigerung der Kundenzufriedenheit zwischen 1998 und 2006 festzustellen.

Sowohl die Merkmale „Anschlüsse“ und „Taktfrequenz“ als auch das Merkmal „Linien- und Streckennetz“ werden im Vergleich zum Referenzjahr 1998 deutlich positiver beurteilt. Allerdings liegt die Zufriedenheit der Kunden bei allen drei Merkmalen weiterhin unter dem VBN-Durchschnittswert.

## A 13 Landkreis Verden

### A 13.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 13.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Verden verfügt über 532 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 767 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild gemäß Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	Beleuchtung	Fahrplan
767	718	346	115	383	702
entspricht	94 %	45 %	15 %	50 %	92 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-41: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Verden

Im Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Mitteln des Förderfonds des ZVBN insgesamt 75 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 74 transparenten Fahrgastunterständen, 53 Hochbordanlagen, 51 Blindenleitstreifen sowie insgesamt 61 Fahrradanhängbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2.

#### A 13.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr ist eine Vielzahl von verschiedenen Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 13.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Verden verfügt über zehn intermodale Verknüpfungspunkte<sup>73</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>73</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof Achim	301	488
Bahnhof Dörverden	41	100
Bahnhof Etelsen	40	70
Bahnhof Langwedel	69	95
Bahnhof Ottersberg	80	196
Bahnhof Sagehorn	117	74
Thedinghausen, Syker Straße / Markt- platz	36	50
Emtinghausen, Bremer Straße / Orts- mitte	12	20
Bahnhof Verden, Lindhooper Straße	101	62
Bahnhof Verden, Bahnhofsvorplatz	86	40

*Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007*

Tabelle A-42: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Verden (vergleiche Karte A-28)

#### **A 13.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort**

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Printmedien als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich. Solche Vertriebsstellen sind im Landkreis Verden an den Standorten Achim, Achim-Baden, Ottersberg und Verden vorhanden.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltestellen über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

#### **A 13.1.5 Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung**

Im Landkreis Verden kommen zurzeit keine Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung zum Einsatz. In der Stadt Verden ist allerdings eine Beschleunigung des gesamten Verkehrs im Bereich der Bremer Straße/Nordertor geplant. Von der Entzerrung der Verkehrsströme durch eine „grüne Welle“ würde auch der Busverkehr in diesem Bereich profitieren.

#### **A 13.1.6 ÖPNV-Behinderungen durch Verkehrsinfrastrukturüberlastung**

In der Stadt Verden kann es durch die hohe Verkehrsbelastung zu Behinderungen des gesamten Verkehrs im genannten Bereich Bremer Straße/Johanniswall/Nordertor kommen. Davon ist insbesondere die Verdener Stadtbuslinie 711, aber auch die dort verkehrenden Regionalbusse betroffen.



## A 13.2 Übersicht Verkehrsangebot

Im Landkreis Verden verkehren insgesamt 32 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 17 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen 15 Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften, Stadt Bremen sowie die Landkreise Osterholz, Rotenburg, Soltau-Fallingb., Nienburg und Diepholz. Von den landkreisüberschreitenden Verkehren verlassen sieben Linien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 sind die SPNV-Linien R1, R3 und R4 sowie die Kursbuchstrecke 116 von Bremen nach Uelzen zugeordnet. Zur Bedienungsebene 2 gehören insgesamt 12 Regionalbuslinien sowie die vier Verdener und eine Bremer Stadtbushlinie. Die Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 sind nur teilweise vertaktet, während die Stadtbushlinien mindestens einen Stundentakt aufweisen. Die SPNV-Linien der Bedienungsebene 1 und viele Regionalbuslinien verbinden den Landkreis Verden mit den benachbarten Gebietskörperschaften (vergleiche Karte A-28). Bei den insgesamt 15 Buslinien der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung.

Durch den RegionalExpress von Bremen nach Hannover werden die Mittelzentren Achim und Verden sowie das Grundzentrum Dörverden miteinander und mit den genannten Oberzentren im Stundentakt auf der SPNV-Linie R1 verbunden. Auf dem Abschnitt Bremen - Verden verkehrt zusätzlich um eine halbe Stunde versetzt eine Regionalbahn im Stundentakt, die auch die Bahnhöfe Achim-Baden, Etelsen und Langwedel bedient. Dieses Angebot wird durch zusätzliche Fahrten zu den Hauptlastzeiten morgens und abends verstärkt. So besteht zwischen den Mittelzentren Achim und Verden und dem Oberzentrum Bremen mindestens ein 30-Minuten-Takt. Die Bahnhöfe Achim und Langwedel werden darüber hinaus von den vereinzelt Fahrten der Regionalbahn von Bremen nach Uelzen bedient.

Das Grundzentrum Ottersberg und der Bahnhof Sagehorn in der Gemeinde Oyten sind durch die Regionalbahn auf der SPNV-Linie R3 im Stundentakt mit Verstärkern morgens und abends an das Oberzentrum Bremen und das Mittelzentrum Rotenburg (Wümme) angebunden. Auf der in nordsüdlicher Richtung verlaufenden SPNV-Linie R4 von Rotenburg nach Minden werden im Landkreis Verden die Bahnhöfe Verden und Dörverden bedient, allerdings besteht hier lediglich ein Zweistundentakt.

Die Grundzentren ohne Bahnanschluss sind durch Linien der Bedienungsebene 2 an die Mittelzentren oder das Oberzentrum Bremen angebunden. Das Grundzentrum Kirchlinteln und das Mittelzentrum Verden sind durch die Linien 701 und 713 mindestens stündlich verbunden. Aus den Grundzentren Ottersberg und Oyten besteht auf der Linie 730 ein Stundentakt nach Bremen und vereinzelt Fahrten auf der Linie 745 führen in das Mittelzentrum Achim. Das Grundzentrum Thedinghausen ist durch unregelmäßige Fahrten der Linien 702, 720 und 750 an die Mittelzentren Achim und Verden sowie an das Oberzentrum Bremen angebunden.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Verden durch die drei Nachtschwärmerlinien N70, N71 und N72 (vergleiche Karte A-38).

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Verden die Linien 38, 107, 108, 632 und 636, die anderen Linienbündel im ZVBN oder im Falle der

Linie 108 dem Zuständigkeitsbereich des an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Landkreises Nienburg zugeordnet sind.

### **A 13.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Im Landkreis Verden bestehen folgende Verknüpfungspunkte zwischen den vorhandenen ÖPNV-Verkehrsträgern.

#### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Achim (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinie 702 und SPNV-Linie R1 in/aus Richtung Bremen)
- Bf. Dörverden (regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinie 735 mit der SPNV-Linie R1 in/aus Richtung Bremen)
- Bf. Sagehorn (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinie 745 und SPNV-Linie R3 in/aus Richtung Bremen)
- Bf. Verden (regelmäßige Verknüpfung der SPNV-Linien R1 und R4; regelmäßige Verknüpfung der SPNV-Linie R1 mit den Regionalbuslinien 701, 711, 712, 713, 714, 740, viele Verknüpfungen zwischen der SPNV-Linie R1 und den Regionalbuslinien 735 und 765).

#### **Verknüpfung Bus - Bus:**

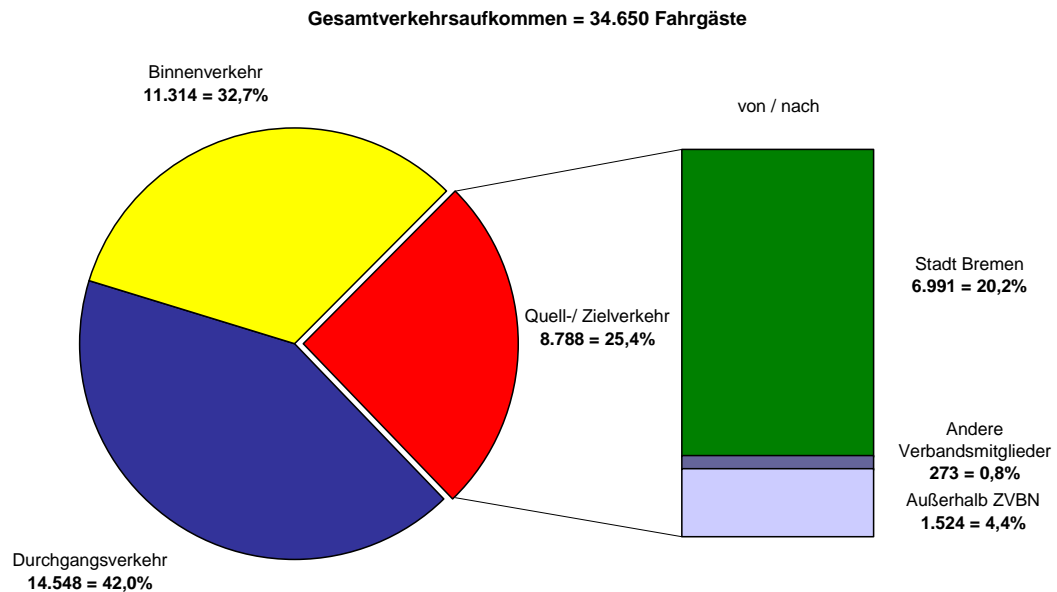
- Bf. Achim (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinien 702 und 740 Richtung Thedinghausen/Verden)
- Achim Markt/Schmiedeberg (vereinzelte Fahrten der Regionalbuslinien 740 und 745 in/aus Richtung Oyten sowie der Regionalbuslinien 702 und 740 in/aus Richtung Thedinghausen)
- Ottersberg, Busbahnhof (viele Verknüpfungen der Regionalbuslinien 729 und 730 in/aus Richtung Rotenburg (Wümme) sowie weitgehend unregelmäßige Verknüpfungen der Linien 730 und 760)
- Oyten, Busbahnhof (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse der Regionalbuslinien 730 und 745)
- Thedinghausen, Marktplatz (überwiegend unregelmäßige Verknüpfungen der Regionalbuslinien 702, 720 und 750)
- Verden ZOB (einzelne Verknüpfungen der Verdener Stadtbuslinien 711-714).

### **A 13.4 Übersicht Verkehrsaufkommen**

Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Verden dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Verden verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und

der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien im Landkreis Verden an einem durchschnittlichen Werktag<sup>74</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

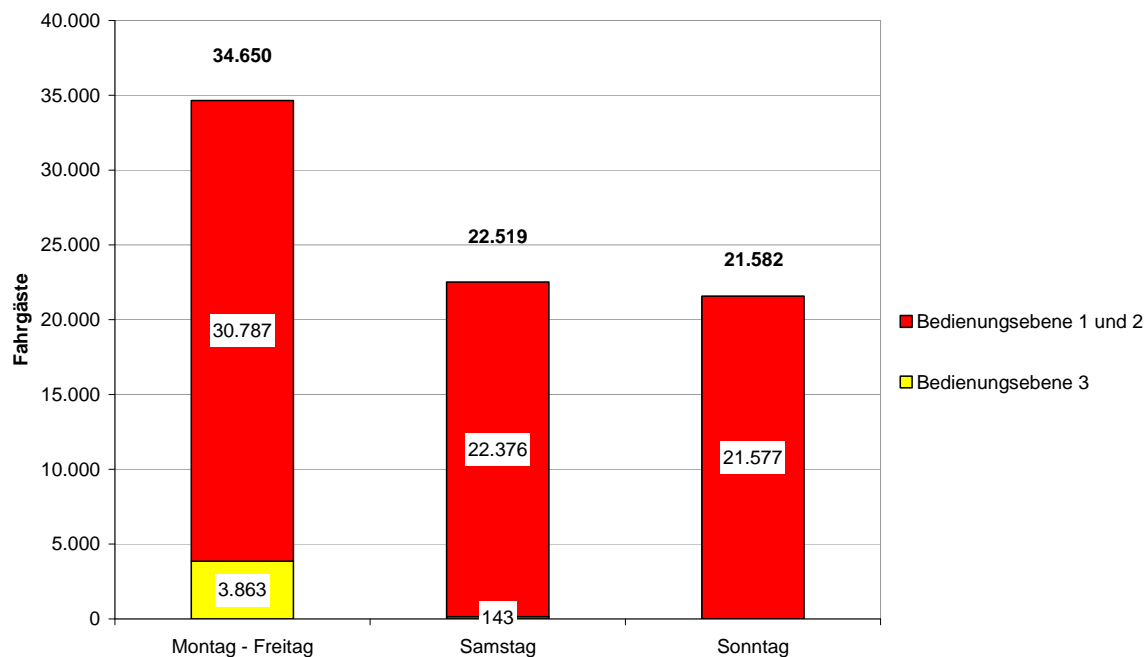


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-142: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen besteht zu etwa einem Drittel aus Binnenvorkehr innerhalb des Landkreises. Der Durchgangsverkehr wird vor allem auf den Bahnstrecken, in geringerem Umfang aber auch auf den die Landkreisgrenze überschreitenden Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 erzeugt. Täglich passieren fast 15.000 Fahrgäste den Landkreis Verden als Durchgangsverkehr. Die mit Abstand wichtigste Verkehrsbeziehung des Landkreises besteht zum angrenzenden Oberzentrum Bremen mit einem Quell-/Zielverkehr zwischen diesen Verbandsmitgliedern von 7.000 Fahrgästen täglich. Der Verkehr in andere Gebietskörperschaften ist mit etwa 5 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich geringer. Die Verteilung der Fahrgäste auf die Bedienungsebenen sowie das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

<sup>74</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.



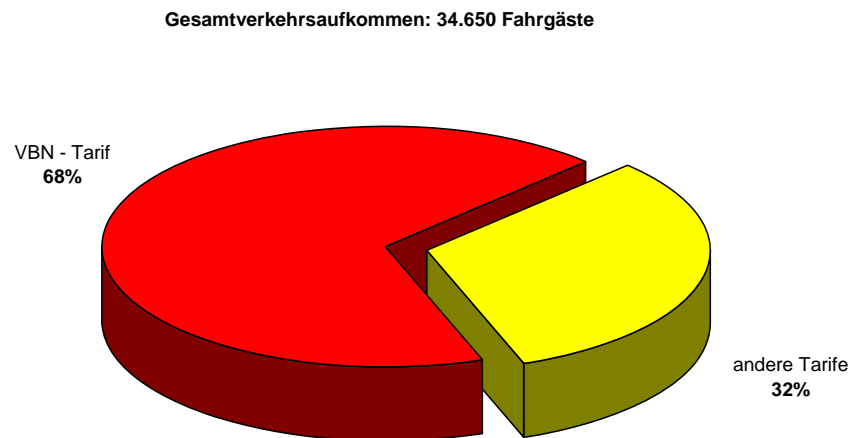
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-143: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Verden nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>75</sup> nutzen etwa 90 Prozent der Fahrgäste die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich knapp 3.900 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf wenigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen. Da das Wochenendangebot der Buslinien dieser Bedienungsebenen relativ wenige Fahrten vorsieht, nutzt ein Großteil der Fahrgäste das auch am Wochenende vertaktete Angebot der SPNV-Linien R1, R3 und R4.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden und ausbrechenden Linien oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Verden ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>75</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

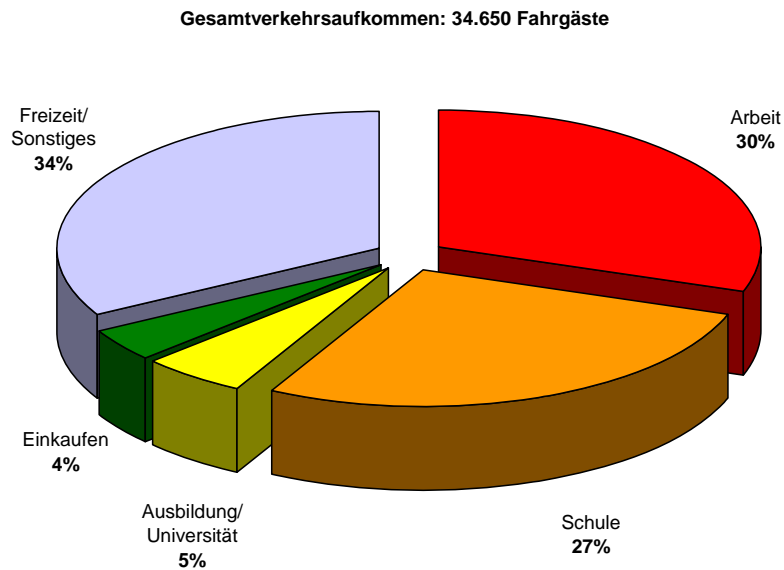


*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

**Abbildung A-144: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag-Freitag**

Insgesamt werden 68 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens im Landkreis Verden nach VBN-Tarif durchgeführt. Die anderen Tarife, die bei 32 Prozent der Fahrten genutzt wurden, kommen bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller 34.650 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-145: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist mit 34 Prozent für einen Werktag einen recht hohen Anteil auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit sind mit 30 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber anderen Landkreisen überdurchschnittlich stark vertreten. Demgegenüber steht mit 27 Prozent ein relativ geringer Anteil des Fahrtzwecks Schule. Nur ein geringer Anteil der Fahrgäste nutzt die ÖPNV-Linien im Landkreis Verden zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität.

Das Verkehrsangebot und -aufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## **A 13.5 Linienbündel im Landkreis Verden**

### **A 13.5.1 Linienbündel Verden Nord**

#### **A 13.5.1.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot**

Die 11 Linien des Linienbündels Nord decken das Gebiet der Stadt Achim, der Flecken Langwedel und Ottersberg und der Gemeinde Oyten ab. Die vier Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2, die zu diesem Teilnetz gehören, haben die raumordnerische Aufgabe, die zentralen Orte und sonstigen Siedlungsschwerpunkte der Gemeinden zu verbinden bzw. an das Oberzentrum Bremen anzuschließen. Die Bedeutung der sieben Linien der Bedienungsebene 3 liegt überwiegend in der Schülerbeförderung. Ergänzend zum Angebot der dem Linienbündel Verden Nord zugeordneten Linien wird das zum Achimer

Ortsteil Uphusen gehörende Industriegebiet westlich des Bremer Kreuzes durch die Bremer Stadtbuslinie 38 im 30-Minuten-Takt an das Oberzentrum angebunden. Die weiteren Linien der Bedienungsebene 2 sind im Folgenden beschrieben.

Linie 730: Die Strecke Bremen - Oyten - Ottersberg - Otterstedt wird von der Linie 730 bedient. Die primäre Aufgabe dieser Linie liegt in der Verbindung der Siedlungsschwerpunkte in dem Flecken Ottersberg und der Gemeinde Oyten untereinander sowie deren Anbindung an das Oberzentrum Bremen. Montags bis freitags besteht zwischen Bremen und Otterstedt zu den Hauptverkehrszeiten ein 30-Minuten-Takt in Lastrichtung, also morgens Richtung Bremen und frühabends Richtung Ottersberg. Zu den übrigen Zeiten werden etwa 15 nicht vertaktete Fahrten je Richtung angeboten. An Samstagen werden auf dieser Relation fünf und an Sonntagen vier Fahrtenpaare angeboten.

Linie 740: Diese Linie verkehrt auf der Strecke Bremen - Achim - Langwedel - Verden. Die Linie verbindet die Kreisstadt Verden mit dem Oberzentrum Bremen, erschließt und verbindet aber vor allem die auf ihrem Linienweg liegenden Siedlungsschwerpunkte Achim und des Flecken Langwedels. Durch eine konsequente Verknüpfung am Bahnhof Verden ist darüber hinaus eine Zubringerfunktion zum SPNV in Richtung Bremen gegeben. Die Fahrten werden stündlich durchgeführt - wenn auch nicht vertaktet und mit Lücken morgens und mittags. Auf Teilen des Linienweges werden frühmorgens Schulfahrten durchgeführt. Sechs Fahrten Richtung Bremen und sieben Fahrten Richtung Verden bieten auch an Samstagen ein Angebot vom frühen Morgen bis zum späten Nachmittag, wohingegen an Sonntagen lediglich zwei Fahrtenpaare angeboten werden. Auf der Linie 740 gilt die VBN-Garantie (vergleiche Kapitel C 5.2), die unter anderem eine Anschlussgarantie zum SPNV aus Richtung Bremen am Bahnhof Verden vorsieht (die Garantie gilt nur bei Verspätungen < 5 Minuten). Des Weiteren werden alle durchgängigen Fahrten mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt.

Linie 745: Die Strecke Achim - Oyten - Fischerhude - Ottersberg wird von der Linie 745 bedient und verbindet die nördlichen Gemeinden im Landkreis Verden. Außerdem werden durch diese Linie die Ottersberger Ortsteile Fischerhude und Otterstedt erschlossen sowie in Sagehorn Anschlüsse an die SPNV-Linie R3 Bremen - Hamburg hergestellt. Viele Fahrten werden nur auf Teilstrecken, insbesondere zwischen Oyten und Ottersberg angeboten. Fast alle Fahrten werden nur an Schultagen durchgeführt und sind nicht vertaktet. An Samstagen wird eine Fahrt am Morgen in Richtung Achim und eine Fahrt am Nachmittag in Richtung Ottersberg angeboten. Sonntags findet ebenfalls eine Fahrt je Richtung statt, die allerdings nur jeweils den Linienweg von Oyten bis Ottersberg bedient und am Morgen in Richtung Ottersberg und am Nachmittag in Richtung Oyten durchgeführt wird.

Linie 760: Die Linie 760 verkehrt auf der Strecke Fischerhude - Ottersberg - Verden und verbindet Siedlungen der Gemeinde Ottersberg, wie Fischerhude, Quelkhorn und Posthausen sowie Teile Langwedels mit der Kreisstadt Verden. Einige Fahrten werden nur innerhalb des Fleckens Ottersberg durchgeführt und sind, wie die Fahrten, die den kompletten Linienweg bedienen, nicht vertaktet. Viele der angebotenen Fahrten finden nur an Schultagen statt, sodass sich in den Ferien eine starke Ausdünnung des Fahrplans ergibt. An Samstagen verkehrt die Linie 760 je dreimal pro Richtung.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Verden Nord erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>76</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 703: Diese Linie fährt das Schulzentrum in Achim an und bedient dabei die Ortsteile Oyten, Bassen, Grasdorf, Badenermoor und Achim-Borstel.

Linie 704: Diese Linie bedient die Grundschulen in Langwedel und Völkersen.

Linie 722: Diese Linie fährt das Schulzentrum in Oyten sowie die Grundschule in Sagehorn an.

Linie 723: Diese Linie fährt die Orte Bassen und Oyten an. Bedient werden in Bassen die Grundschule sowie das Schulzentrum in Oyten.

Linie 726: Diese Linie fährt von Giersberg über Etelsen, Cluvenhagen und Hagen zu den Grundschulen nach Langwedel und Etelsen.

Linie 733: Diese Linie erschließt die Ortsteile Achim-Badenermoor, Badenerholz, Baden und Uesen sowie das Schulzentrum in Achim.

Die Linie 739 verkehrt als „Dodenhofbus“ auf der Linie Bremen - Achim - Posthausen und dient der Anbindung des Einkaufszentrums „Dodenhof“ an das Mittelzentrum Achim und das Oberzentrum Bremen. Das Angebot ist auf den Einkaufsverkehr aus den genannten Orten zugeschnitten, was für Montag bis Freitag nur zwei Fahrtenpaare pro Richtung, an Samstagen jedoch vier Fahrtenpaare je Richtung, vorsieht. Zwei dieser Fahrtenpaare an Samstagen werden allerdings nur von/bis Achim Markt/Schmiedeberg durchgeführt.

Im Bereich von Quelkhorn im Flecken Ottersberg verkehren außerdem die dem Landkreis Osterholz zugeordneten Linien 632 und 636.

(vergleiche Karte A-34)

---

<sup>76</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.



### A 13.5.1.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Verden Nord

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Verden Nord zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

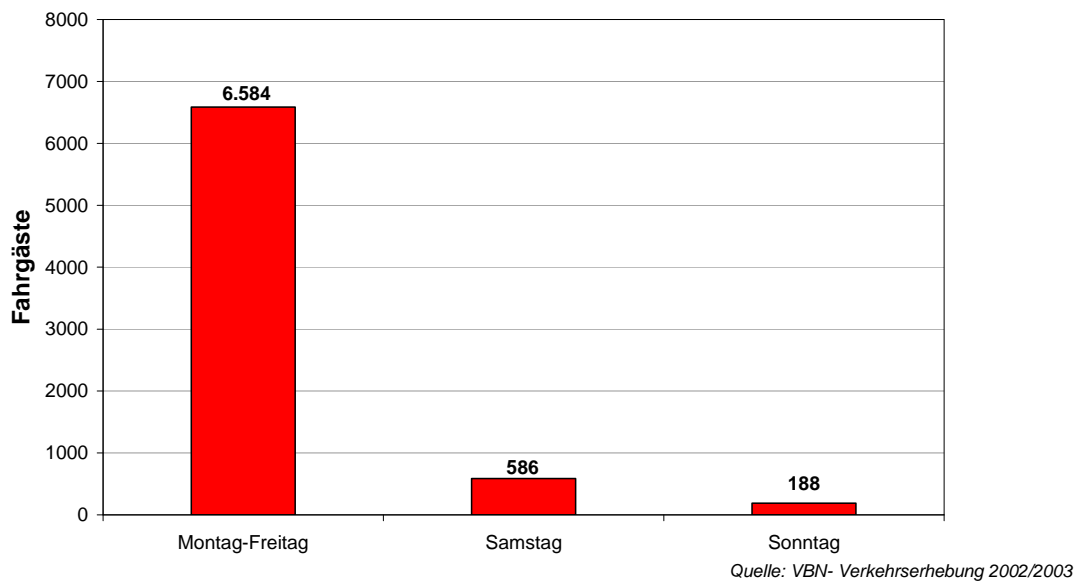


Abbildung A-146: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Verden Nord nach Tagtypen

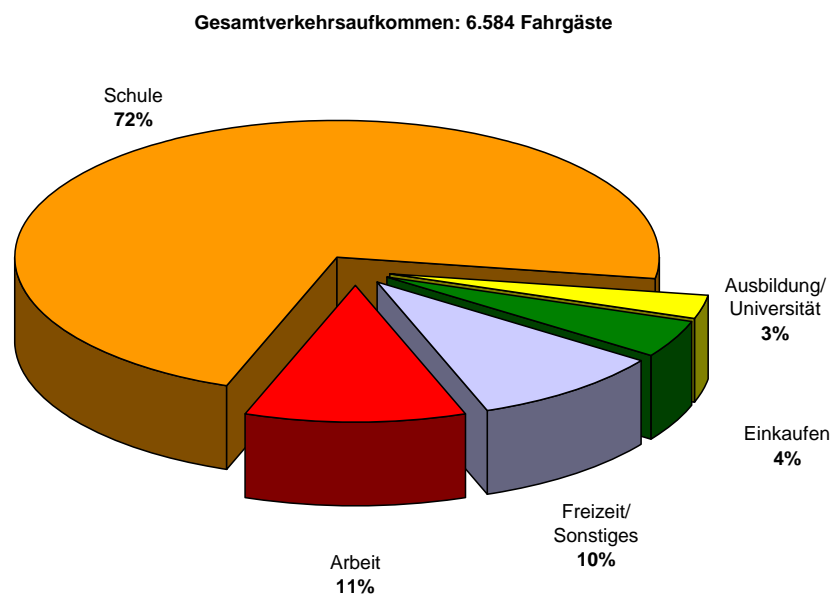
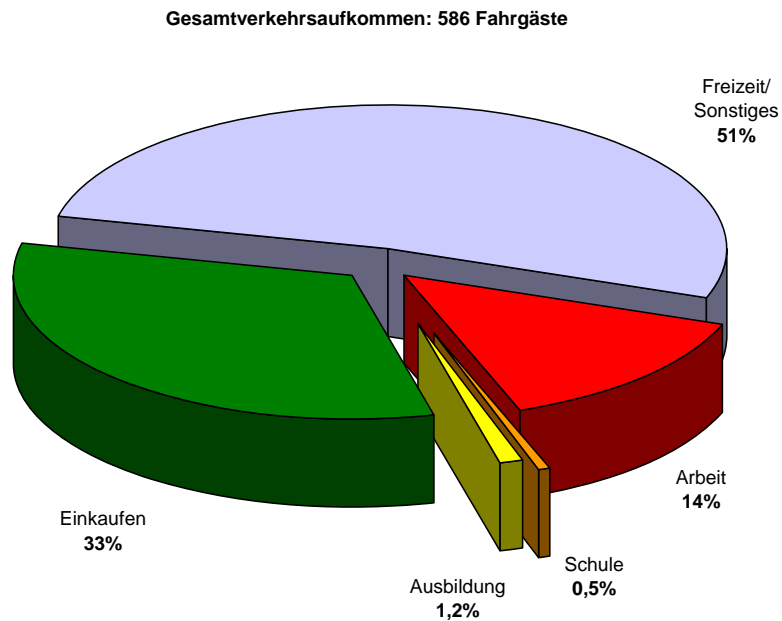
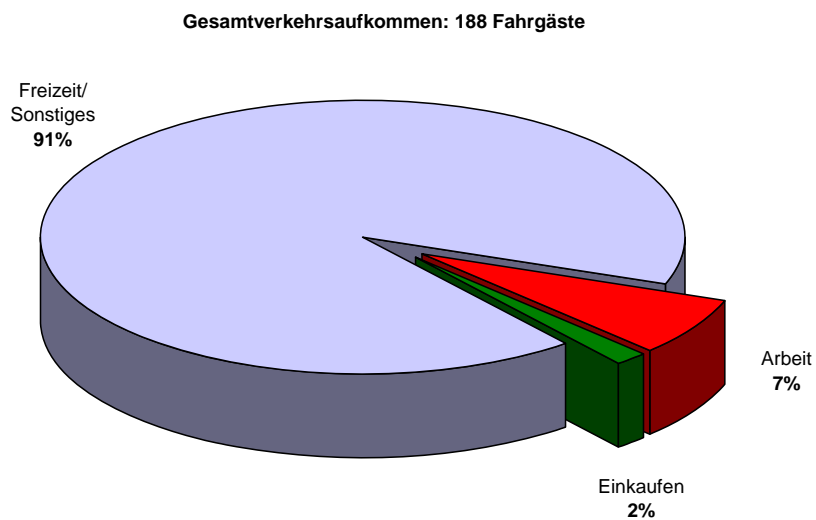


Abbildung A-147: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-148: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-149: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Sonntag

### **A 13.5.2 Linienbündel Verden Süd**

Das Linienbündel Süd umfasst räumlich die Gemeinden Dörverden, Kirchlinteln, Thedinghausen und die Stadt Verden. Die elf Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 haben in diesem Linienbündel verschiedene raumordnerische Aufgaben. Die Linien 711 bis 714 erbringen den Stadtverkehr in Verden und verbinden die Kreisstadt mit dem nahe gelegenen Grundzentrum Kirchlinteln. Die weiteren sieben Linien der Bedienungsebene 2 erschließen die Grundzentren und weitere Ortschaften in den oben genannten Gemeinden und verbinden sie mit den Mittelzentren Achim und Verden. Durch Verknüpfungen zum SPNV wird auch die Anbindung an das Oberzentrum Bremen hergestellt. Vier dieser Linien führen aus dem ZVBN-Gebiet in die benachbarten Landkreise Nienburg, Soltau-Fallingb. und Rotenburg. Nachfolgend sind die genannten Regionalbuslinien näher beschrieben.

Linie 701: Diese Linie bindet auf der Strecke Verden - Otersen - Neddenaverbergen [-Walsrode] die südlichen Teile der Gemeinde Kirchlinteln an die Mittelzentren Verden und Walsrode an und verbindet diese untereinander. Einige der nicht vertakteten Fahrten führen nicht über den gesamten Linienweg, sondern nur von/bis Kirchlinteln-Otersen. Das Angebot ist an Schultagen recht dicht, während in den Ferien ein stark ausgedünnter Fahrplan zur Anwendung kommt. An Samstagen beschränkt sich das Angebot auf drei Fahrten als AnrufLinienTaxi vom frühen Morgen bis zum frühen Nachmittag.

Linie 702: Auf der Strecke Achim - Thedinghausen - Emtinghausen und zurück verbindet diese Linie die westlichen Teile der Samtgemeinde Thedinghausen untereinander und mit dem Mittelzentrum Achim. Einige Fahrten finden nur an Schultagen statt, andere werden als AnrufLinienTaxi angeboten. Manche Fahrten, insbesondere die drei Fahrtenpaare an Samstagen sind auf die Relation Achim - Thedinghausen beschränkt.

Linien 711-714: Diese Linien verkehren vorwiegend im Stadtgebiet Verden mit einem dichten Takt auch an Samstagen. Die Linie 713 stellt darüber hinaus die Verbindung an das Grundzentrum Kirchlinteln her. An Sonntagen ist das Angebot stark eingeschränkt. In der Regel besteht am Bahnhof Verden eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R1 Bremen - Hannover.

Linie 720: Auf der Strecke Thedinghausen - Verden verkehrend, stellt diese Linie die Anbindung des Grundzentrums Thedinghausen an das Mittelzentrum Verden her und verbindet die östlichen Teile der Samtgemeinde Thedinghausen mit dem Hauptort und dem Mittelzentrum. Die nicht vertakteten Fahrten sind am Bahnhof Verden konsequent mit der SPNV-Linie R1 Richtung Bremen verknüpft. Zwischen Verden und Bruchhausen-Vilsen findet darüber hinaus eine Fahrt morgens Richtung Verden und nachmittags in Richtung Bruchhausen-Vilsen statt. An Samstagen ist das Angebot auf nur ein Fahrtenpaar außerhalb der Ferien beschränkt.

Linie 725: Diese Linie verkehrt zwischen Verden und Rotenburg (Wümme). Die meisten Fahrten werden über den kompletten Linienweg zwischen Rotenburg und Verden durchgeführt. Des Weiteren erschließen einzelne Fahrten kleinere Ortschaften, insbesondere in den Gemeinden Kirchlinteln und Verden. Eine Verknüpfung zum SPNV besteht für fast alle Fahrten sowohl am Bahnhof Rotenburg zur Linie R3 Bremen - Hamburg, als auch am

Bahnhof Verden an die Linie R1 Bremen [- Hannover]. Es werden etwa 15 Fahrten je Richtung vor allem in den Morgen- und Mittagsstunden angeboten, ohne einen festen Takt zu erreichen. Der Großteil der Fahrten findet nur an Schultagen statt, sodass in den Ferien nur wenige Fahrten durchgeführt werden. Dies gilt ebenso für das einzige Fahrtenpaar an Samstagen.

Linie 735: Die Anbindung der im Landkreis Nienburg gelegenen Grundzentren Hoya und Eystrup an das Grundzentrum Dörverden und das Mittelzentrum Verden sowie deren Verbindung untereinander erfolgt durch die Linie 735. Die konsequente Vertaktung mit der SPNV-Linie R1 in Richtung Bremen verleiht dieser Linie auch eine Bedeutung als SPNV-Zubringer. Der Abschnitt von Verden bis Hassel wird bis auf je eine Ausnahme morgens und mittags im Stundentakt bedient. Die meisten Fahrten führen weiter nach Hoya, andere nach Eystrup. Die Fahrten unterliegen keinen Verkehrsbeschränkungen, werden also unabhängig von Schul- und Ferienzeiten durchgeführt. Dies gilt auch für Fahrten am Samstag, auf denen allerdings nur der Linienweg von Verden nach Hoya bedient wird.

Linie 750: Die Linie 750 verbindet auf der Strecke Bremen - Dreye - Thedinghausen - Morsum die genannten Orte untereinander und mit dem Oberzentrum Bremen, allerdings wird der Abschnitt Thedinghausen - Morsum mit sechs Fahrten täglich selten bedient. Das relativ dichte Angebot mit Taktansätzen wird bis auf wenige nicht durchgebundene Fahrten auch in den Ferien aufrechterhalten. An Samstagen führt eine leichte Ausdünnung des Fahrplans zu einem reinen Zweistundentakt mit sieben Fahrten je Richtung, wobei vier Fahrten in Richtung Bremen und fünf Fahrten in Richtung Thedinghausen auch bis Morsum durchgebunden sind.

Linie 765: Diese Linie stellt die Verbindung zwischen Verden, dem östlichen Teil der Gemeinde Dörverden und dem im Landkreis Soltau-Fallingborstel gelegenen Grundzentrum Rethem (Aller) her. Das Angebot ist auch außerhalb der Schultage mit acht Fahrten pro Richtung relativ dicht, erreicht aber keinen vollwertigen Takt. Zusätzlich sind im Bereich der Gemeinde Dörverden einige Schulfahrten in das Angebot eingebunden. An Samstagen werden vom frühen Morgen bis zum frühen Nachmittag vier Fahrtenpaare angeboten.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Verden Süd erfolgt an Schultagen durch das zeitlich begrenzte Angebot<sup>77</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 715: Diese Linie fährt von Verden, ZOB über Kirchlinteln nach Bendingbostel. Dabei werden die Grundschulen Luttum und Bendingbostel sowie die Haupt- und Realschule angefahren.

Linie 716: Diese Linie fährt von Verden, ZOB über Kirchlinteln und Bendingbostel wieder zurück zum ZOB nach Verden. Entlang dieser Strecke werden die Schulen in Kirchlinteln und Bendingbostel angefahren.

Linie 717: Diese Linie bedient die Ortsteile Verden-Rieda und Verden-Dauelsen sowie das Stadtgebiet von Verden mit den jeweiligen Schulen.

---

<sup>77</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 718: Diese Linie fährt von Verden, ZOB nach Verden-Eissel und bedient dabei auch die Grundschule in Dauelsen.

Linie 721: Diese Linie - als Ortsverkehr Thedinghausen bezeichnet - bedient vorrangig das Schulzentrum in Thedinghausen.

Im Linienbündel Verden Süd verkehren zudem die den anderen Landkreisen zugeordneten Linien 107 (LK Diepholz), 108 (LK Nienburg) und 729 (LK Rotenburg).

(vergleiche Karte A-34)

### A 13.5.2.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Verden Süd

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Verden Süd zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

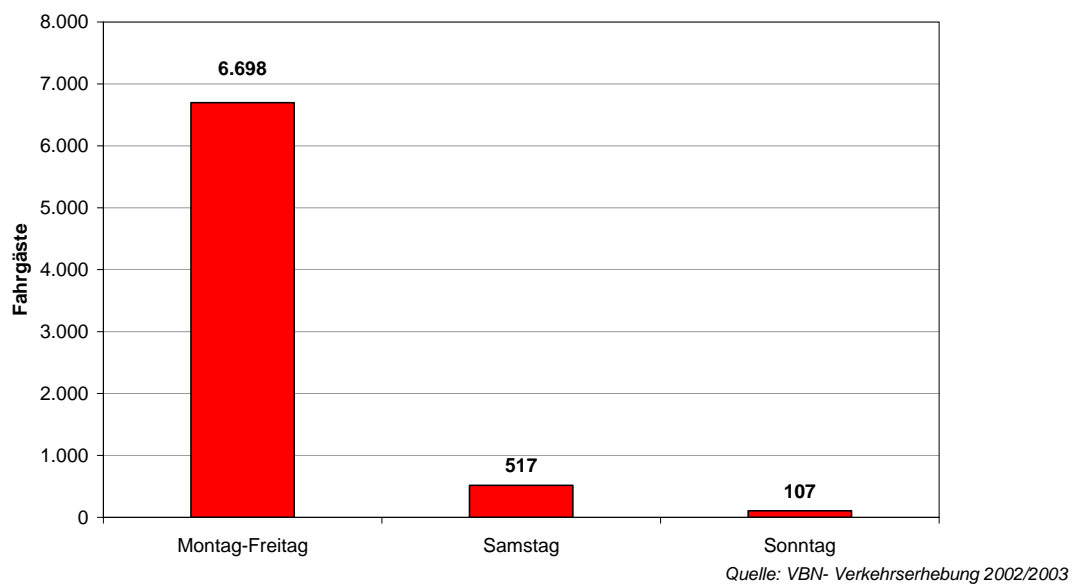
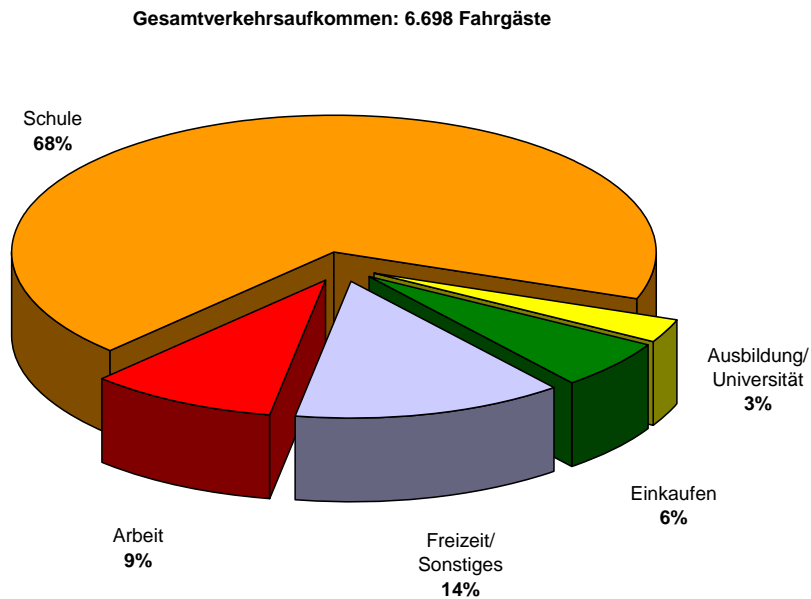
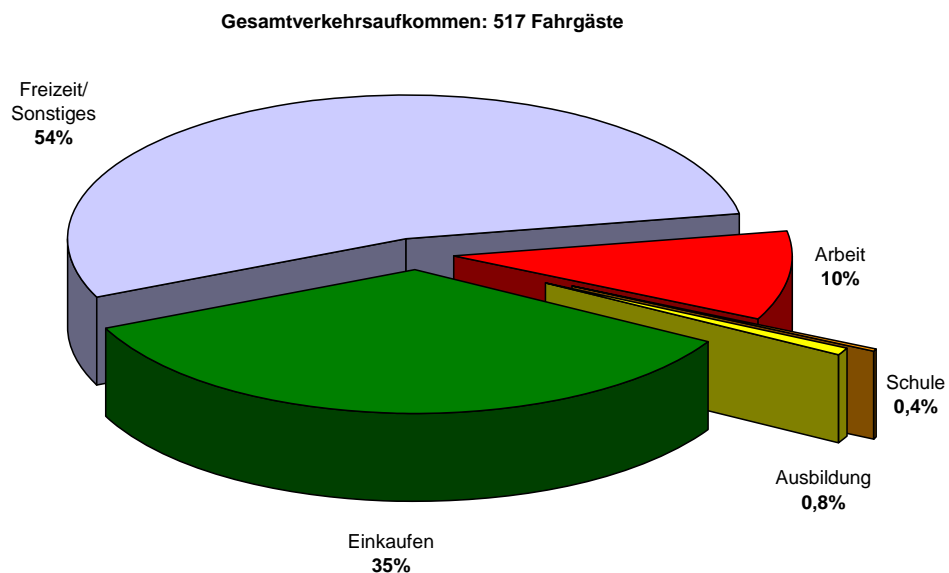


Abbildung A-150: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Verden Süd nach Tagtypen



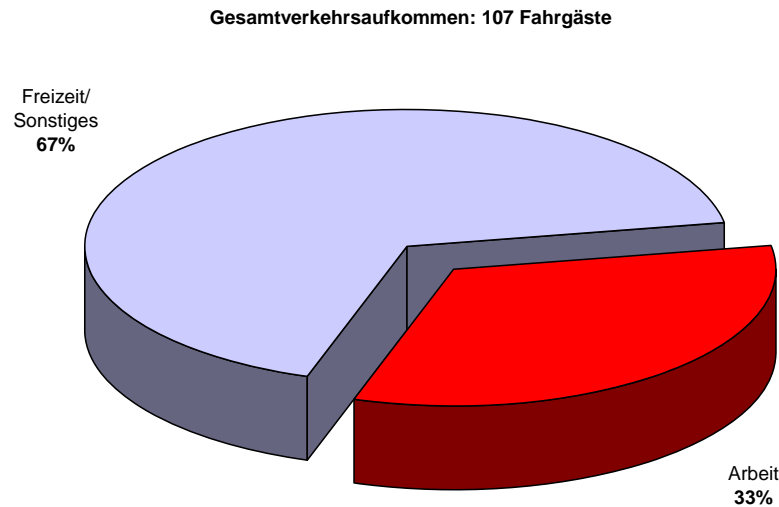
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-151: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-152: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-153: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Sonntag

### A 13.6 Nachtverkehr und Bedarfsorientierte Verkehre

Im Landkreis Verden verkehren drei Linien des VBN-Nachtschwärmer-Netzes (Linien N70, N71 und N72).

**Linie N70:** Die Linie N70 verkehrt zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem Mittelzentrum Achim und bedient auf ihrem Linienweg auch die Achimer Ortsteile Uphusen und Baden. Das zeitliche Angebot umfasst in den Nächten von Freitag auf Samstag drei Fahrten Richtung Bremen und zwei Fahrten Richtung Achim. Von Samstag auf Sonntag ist das Angebot auf fünf Fahrtenpaare im Stundentakt pro Richtung ausgeweitet.

**Linie N71:** Diese Nachtlinie verbindet Ottersberg sowie Sottrum und Rotenburg im Landkreis Rotenburg mit der Großraumdiskothek „Capitol“ in Oyten und mit dem Oberzentrum Bremen. Von Freitag auf Samstag werden vier Fahrten Richtung Bremen und fünf Fahrten Richtung Oyten angeboten, von denen jeweils zwei weiter nach Ottersberg führen. Ein Verkehr bis nach Rotenburg findet nur in den Nächten von Samstag auf Sonntag auf jeweils fünf der insgesamt zehn Fahrtenpaare je Richtung statt. Die N71 verkehrt in diesen Nächten von abends bis zum frühen Morgen von/bis Ottersberg im Stundentakt und von/bis Rotenburg im Zweistundentakt.

**Linie N72:** Die Linie N72 verbindet, ähnlich dem Verlauf der Linie 745, die Orte Achim, Fischerhude, Quelkhorn, Ottersberg und Otterstedt sowie Reeßum im Landkreis Rotenburg mit der Großraumdiskothek „Capitol“ in Oyten. Die fünf Fahrtenpaare werden in den Nächten von Samstag auf Sonntag im Zweistundentakt durchgeführt.

Auf den genannten Linien wird zusätzlich zum VBN-Tarif ein Nachtzuschlag erhoben (vergleiche Karte A-38).

In den Städten Achim und Verden sowie in der Gemeinde Kirchlinteln verkehrt zusätzlich zum Linienverkehr das Sammeltaxi „VBN-Plus“, das bedarfsgesteuert zur Flächenerschließung in beiden Gemeinden beiträgt (vergleiche Karte A-37).

## A 13.7 Bewertung

### A 13.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Verden ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

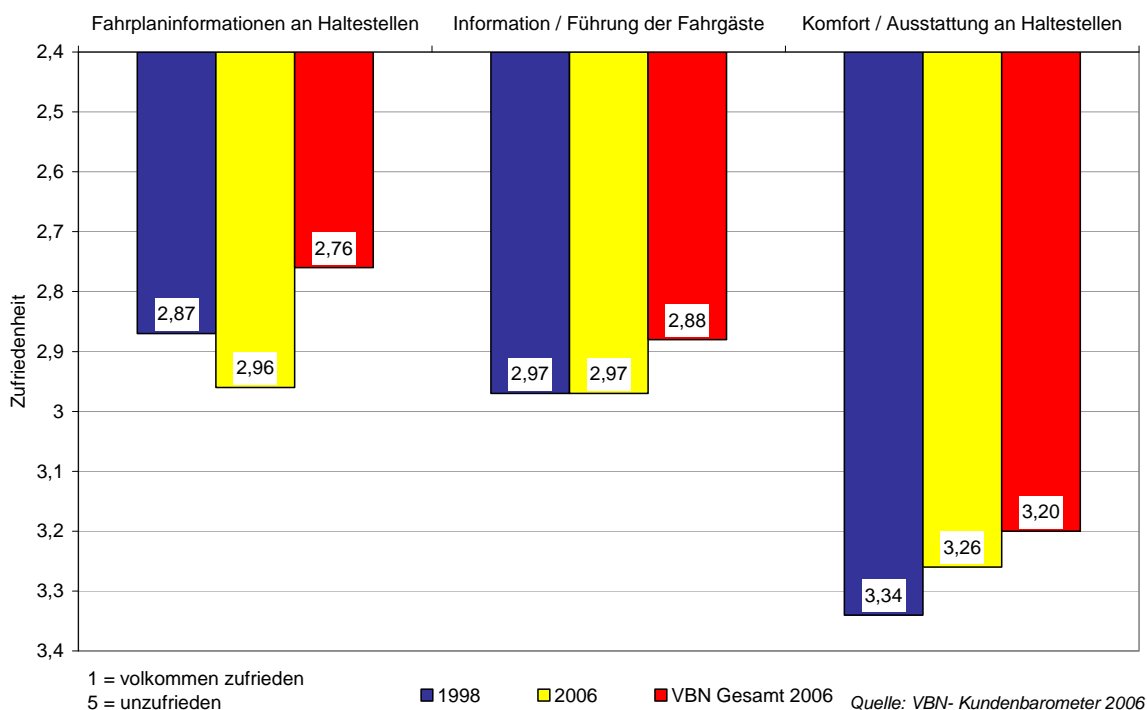


Abbildung A-154: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Fahrplaninformationen an Haltestellen hat sich im Landkreis Verden zwischen 1998 und 2006 leicht verschlechtert und befindet sich immer noch weit unter dem VBN-Durchschnitt. Die Zufriedenheit mit Information und Führung an den Haltestellen hat sich seit 1998 nicht verändert und liegt weiterhin leicht unter VBN-Niveau. Das Merkmal Komfort/Ausstattung der Haltestellen konnte seit 1998 leicht verbessert werden, sodass der Landkreis Verden tendenziell nur noch leicht unter dem VBN-Durchschnitt liegt.



Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

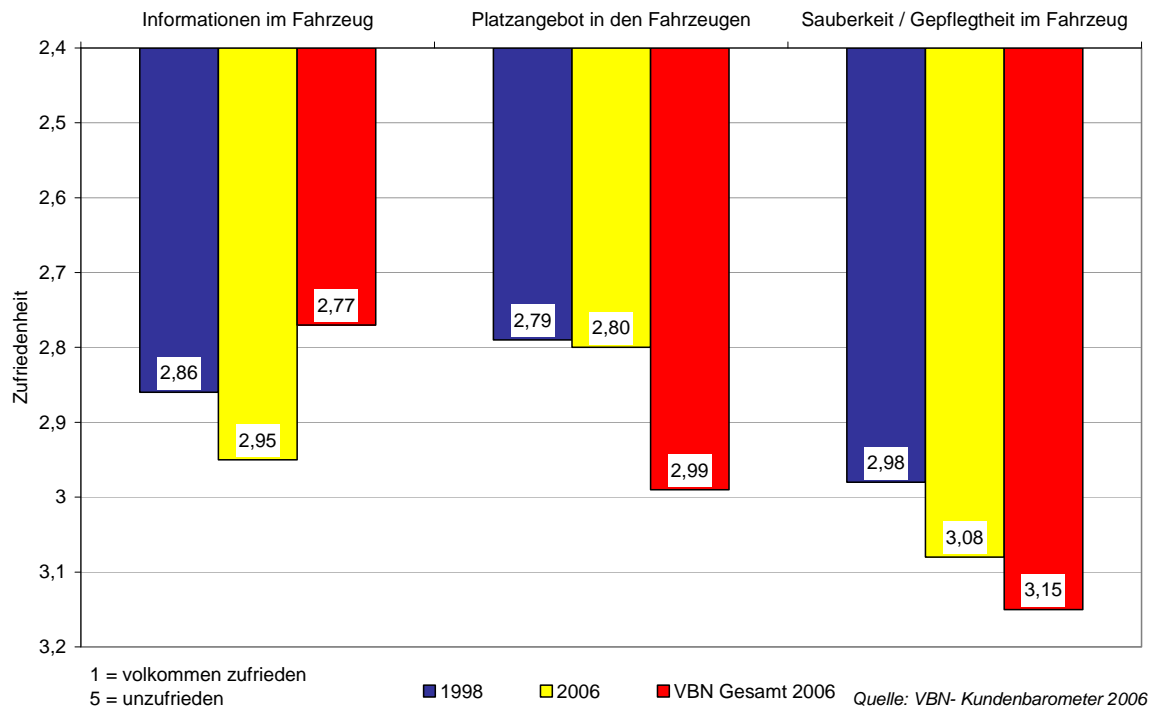
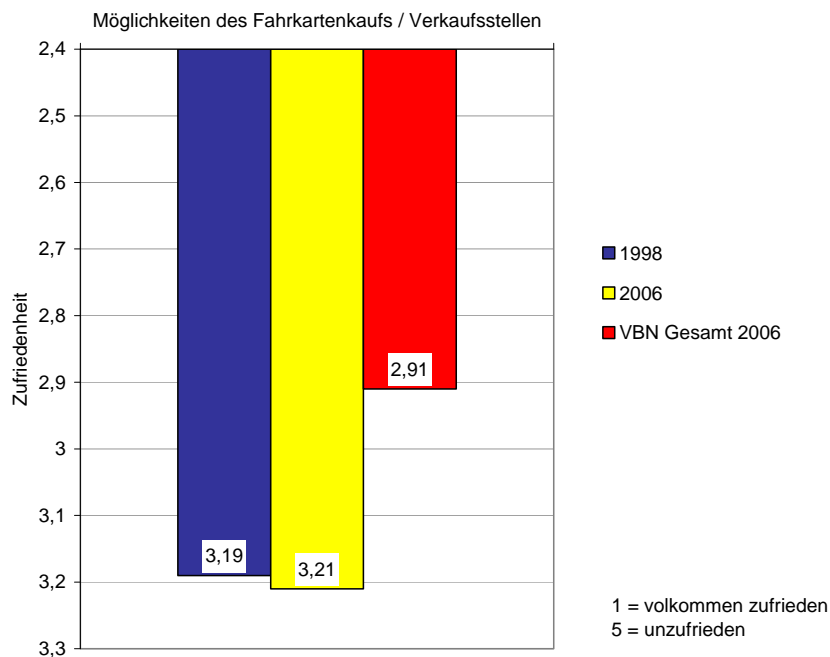


Abbildung A-155: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den im Landkreis Verden eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 insgesamt verschlechtert. Besonders die Merkmale Informationen und Sauberkeit in den Fahrzeugen wurden 2006 deutlich schlechter bewertet als zuvor. Die Informationen im Fahrzeug werden im Landkreis Verden im Vergleich zum VBN-Durchschnitt auffallend schlecht bewertet. Die Sauberkeit in den Fahrzeugen und vor allem das Platzangebot weisen trotz der tendenziellen Verschlechterung in den letzten Jahren einen besseren Wert auf als der VBN-Durchschnitt. Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-156: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich im Landkreis Verden tendenziell verschlechtert und wird insgesamt deutlich schlechter als im VBN-Durchschnitt gesehen.

### A 13.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Verden ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da sämtliche Mittel- bzw. Grundzentren durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Neben den SPNV-Linien, die eine schnelle und auch am Wochenende regelmäßige Verbindung der angeschlossenen Gemeinden darstellen, erschließt eine Vielzahl von Linien der Bedienungsebene 2 die abseits der Bahn gelegenen Orte. Einige dieser Linien verbinden den Landkreis Verden auch direkt mit Orten in den angrenzenden Landkreisen. In der Regel bestehen gute Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn, sodass eine verkehrsträgerübergreifende Mobilität möglich ist. Auch die Vielzahl der Park-and-ride-Standorte lässt die Möglichkeit zu, den PKW als Zubringer zum ÖPNV zu nutzen.

Als Schwachpunkt des ÖPNV-Netzes kann der fehlende Takt auf den meisten Linien der Bedienungsebene 2 gelten. Auch wenn eine ausreichende Anzahl an Fahrten angeboten wird, erreichen die meisten Linien keinen festen und damit leicht merkbaren Takt. Am Wochenende und insbesondere an Sonn- und Feiertagen ist das Angebot, bis auf den SPNV und die Stadtbusse in Verden, stark ausgedünnt. Dagegen ist das Nachtangebot,

vor allem in den nördlichen, an Bremen angrenzenden Gemeinden gut. In den übrigen Gebieten findet leider kein Nachtverkehr statt.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

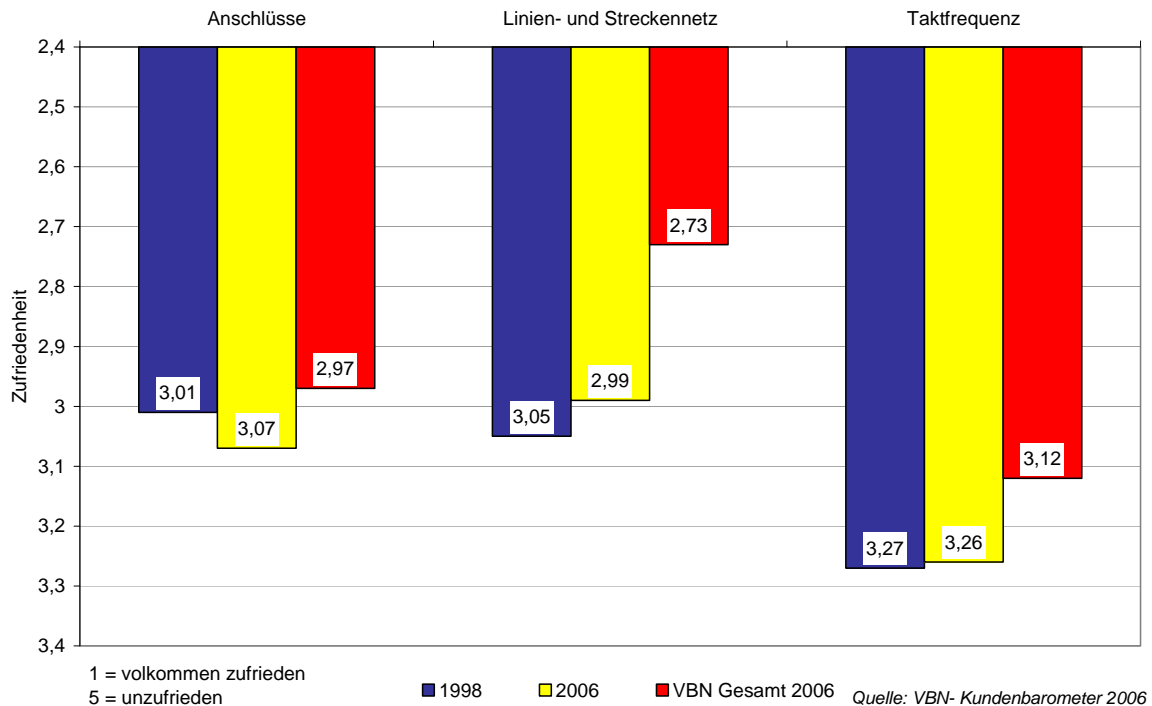


Abbildung A-157: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung zum Verkehrsangebot hat sich seit 1998 im Landkreis Verden für das Merkmal Anschlüsse leicht verschlechtert, die Merkmale Linien- und Streckennetz sowie Taktfrequenz wurden tendenziell besser bewertet als im Vergleichsjahr. Allerdings liegen alle befragten Merkmale des Verkehrsangebots unter dem VBN-Durchschnitt. Insbesondere die Zufriedenheit mit dem Linien- und Streckennetz und der Taktfrequenz lässt Raum für Verbesserungen und bietet Ansatzpunkte für die künftige ÖPNV-Planung.



## A 14 Landkreis Wesermarsch

### A 14.1 Straßengebundene ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

#### A 14.1.1 Haltestellen

Der Landkreis Wesermarsch verfügt über 589 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 751 Haltestellenmasten. Die Ausstattung an den einzelnen Masten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl Haltestellenmasten	davon mit				
	Haltestellenschild nach Haltestellenkonzept	Fahrgastunterstand	transparentem Fahrgastunterstand	ausreichender Beleuchtung	Fahrplan
751	262	237	87	257	595
entspricht	35 %	32 %	12 %	37 %	79 %

Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand: 2006

Tabelle A-43: Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Wesermarsch

Im Zeitraum von 2002 bis 2006 wurden mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des ZVBN-Förderfonds insgesamt 24 Haltestellenmaßnahmen gefördert. Dies beinhaltete die Einrichtung von 22 transparenten Fahrgastunterständen, 13 Hochbordanlagen, sieben Blindenleitstreifen sowie insgesamt 16 Fahrradanhängerbügel vorrangig an den Haltestellen der Regionalbuslinien der Bedienungsebene 1 und 2.

#### A 14.1.2 Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr ist eine Vielzahl von verschiedenen Fahrzeugtypen im Einsatz. Dadurch ergibt sich bezüglich des Erscheinungsbildes, der Fahrgastinformation, der Innenausstattung sowie der technischen Systeme eine voneinander abweichende Qualität der Fahrzeuge.

#### A 14.1.3 Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr

Der Landkreis Wesermarsch verfügt über sechs intermodale Verknüpfungspunkte<sup>78</sup> zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Diese sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

<sup>78</sup> Als intermodale Verknüpfungspunkte werden hier die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern straßen- bzw. schienegebundener ÖPNV und motorisierter bzw. nichtmotorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Standort	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bahnhof Nordenham	35	-
Bahnhof Rodenkirchen	20 <sup>79</sup>	-
Bahnhof Brake	30	-
Bahnhof Elsfleth	24	30
Bahnhof Berne	42	94
Lemwerder, Industriestraße	49 <sup>80</sup>	-

Quelle: Angaben der Gebietskörperschaften, Stand: Februar 2007

Tabelle A-44: Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Wesermarsch  
(vergleiche Karte A-29)

#### A 14.1.4 Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformation vor Ort

In den betriebseigenen Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den personell besetzten Fahrkartenausgaben der DB AG und Reisebüros mit VBN-Ticketverkauf sind neben VBN-Fahrkarten sowohl Fahrplanbücher als auch Tarif- und Fahrplanauskünfte erhältlich. Im Landkreis Wesermarsch sind diese Vertriebsstellen in Brake, Elsfleth und Nordenham vorhanden<sup>81</sup>.

Eine private Vertriebsstelle am Standort Berne bietet nur bedingt Informationsmaterialien sowie Tarif- und Fahrplanauskünfte an.

Neben den genannten Vertriebsstellen verfügen die SPNV-Haltepunkte über Fahrkartenautomaten, an denen VBN-Tickets erworben werden können (vergleiche Karte A-40).

### A 14.2 Übersicht Verkehrsangebot

Im Landkreis Wesermarsch verkehren insgesamt 38 Stadt- und Regionalbuslinien, von denen 28 Linien ausschließlich innerhalb des Landkreises betrieben werden. Die übrigen zehn Linien führen in die benachbarten Gebietskörperschaften, Stadt Delmenhorst, Stadt Oldenburg sowie in die Landkreise Ammerland, Oldenburg und Friesland. Von den landkreisüberschreitenden Verkehren verlassen zwei Linien das Verbandsgebiet. Der Bedienungsebene 1 ist die SPNV-Linie R8 und die Regionalbuslinie 440 „WeserSprinter“ zugeordnet. Die SPNV-Linie R9 [Wilhelmshaven -] Oldenburg [- Osnabrück] verkehrt ein kurzes Stück ohne Halt im Landkreis Wesermarsch und hat somit keine verkehrliche Bedeutung für den Landkreis. Zur Bedienungsebene 2 gehören insgesamt vier Regionalbuslinien sowie die insgesamt vier Stadtbuslinien in Brake und Nordenham. Die SPNV-

<sup>79</sup> In Planung, Stand: Februar 2007.

<sup>80</sup> Dieser Park-and-ride-Parkplatz befindet sich am Anleger der Fähre nach Bremen-Vegesack. Am Bahnhof Vegesack besteht dann Anschluss an das ÖPNV-Netz.

<sup>81</sup> In der Gemeinde Butjadingen wird über die Einrichtung einer Verkaufsstelle in Burhave verhandelt.

Linie R8 und einige Regionalbuslinien verbinden den Landkreis Wesermarsch mit den benachbarten Gebietskörperschaften. Bei den insgesamt 28 Buslinien der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit nur zeitweiliger Bedienung und dem Schwerpunkt Schülerbeförderung. Die Linie 495 von Wilhelmshaven nach Bremerhaven durchquert den Landkreis Wesermarsch (vier Haltestellen), ist jedoch keinem Aufgabenträger und somit keinem Bündel und keiner Bedienungsebene zugeordnet (vergleiche Karte A-29).

Durch die SPNV-Linie R8 von Nordenham zum Oberzentrum Bremen werden die Mittelzentren Brake und Nordenham, sowie die Grundzentren Berne, Elsfleth und Rodenkirchen untereinander im Stundentakt verbunden. Die Linie 440 „Wesersprinter“ verbindet das Mittelzentrum Brake und Orte im Süden der Gemeinde Ovelgönne im Stundentakt mit dem Oberzentrum Oldenburg. Der Streckenabschnitt von Brake über Rodenkirchen nach Nordenham wird im Zweistundentakt bedient. Gleiches gilt an Samstagen, wobei das Angebot nur bis zum Nachmittag aufrechterhalten wird. An Sonntagen fährt die Linie 440 über den gesamten Linienweg im Zweistundentakt.

Die Grundzentren ohne Bahnanschluss sind durch Linien der Bedienungsebene 2 erschlossen. Das Grundzentrum Burhave ist durch die Linie 408 mit dem Mittelzentrum Nordenham verbunden und über den Bahnhof Nordenham an das SPNV-Netz angeschlossen. Das Grundzentrum Jaderberg wird durch die Linie 340 mit den nahe gelegenen Mittelzentren Varel und Rastede sowie dem Oberzentrum Oldenburg verbunden. Das Grundzentrum Lemwerder ist durch die Linie 450 „Deichläufer“ an das Mittelzentrum Delmenhorst und hier auch wie in Berne an den SPNV angebunden.

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Wesermarsch die Linien 256, 341 und 399, die anderen Linienbündeln des ZVBN zugeordnet sind.

### **A 14.3 Verknüpfungen im ÖPNV**

Im Landkreis Wesermarsch bestehen folgende Verknüpfungspunkte zwischen den vorhandenen ÖPNV-Verkehrsträgern.

#### **Verknüpfung Bus - Schiene:**

- Bf. Berne (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse der Regionalbuslinie 450 und der SPNV-Linie R8 in Richtung Nordenham)
- Bf. Brake (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse beim Umstieg zwischen den Stadtbuslinien 421 und 422 und der SPNV-Linie R8)
- Bf. Nordenham (einige Verknüpfungen zwischen den Stadtbuslinien 401 und 402 sowie der Regionalbuslinie 408 mit der SPNV-Linie R8 in/aus Richtung Bremen)
- Bf. Rodenkirchen (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse der Linie 430 mit der SPNV-Linie R8).

**Weiterer Verknüpfungspunkt mit Bedeutung für den Landkreis Wesermarsch ist:**

- Bf. Delmenhorst (aufgrund der hohen Fahrtenanzahl der SPNV-Linien R6, R7 und R8 in Richtung Bremen, Oldenburg und Osnabrück ergeben sich Anschlüsse der Linie 450 aus dem Landkreis Wesermarsch).

**Verknüpfung Bus - Bus:**

- Bf. Nordenham (überwiegend unregelmäßige Anschlüsse der Regionalbuslinie 408 mit den Stadtbuslinien 401 und 402)
- Bf. Brake (regelmäßige Verknüpfung der Stadtbuslinie 422 mit der Regionalbuslinie 440 „Wesersprinter“ in Richtung Oldenburg).

**Andere Verknüpfungen:**

- Nordenham-Blexen, Fähre (die Stadtbuslinie 401 und die Regionalbuslinie 440 sind an ihrer Endhaltestelle mit der Weserfähre nach Bremerhaven verknüpft).

## **A 14.4Übersicht Verkehrsaufkommen**

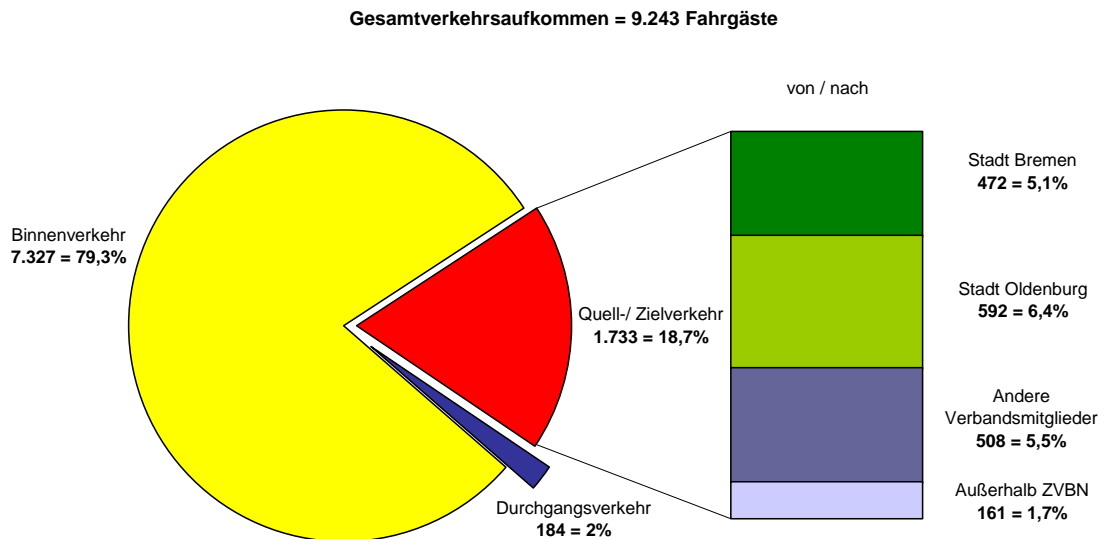
Im Folgenden wird die Struktur des gesamten Verkehrsaufkommens im Landkreis Wesermarsch dargestellt. Darin ist neben dem Regionalbusverkehr auch der Schienen- und Stadtbusverkehr der im Landkreis Wesermarsch verkehrenden Linien enthalten. Neben der Richtung und der Höhe des Verkehrsaufkommens sind auch die Anteile des VBN-Tarifs und der Fahrtzwecke am Verkehrsaufkommen dargestellt.

Das Verkehrsaufkommen aller oben genannten ÖPNV-Linien im Landkreis Wesermarsch an einem durchschnittlichen Werktag<sup>82</sup> ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

---

<sup>82</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.



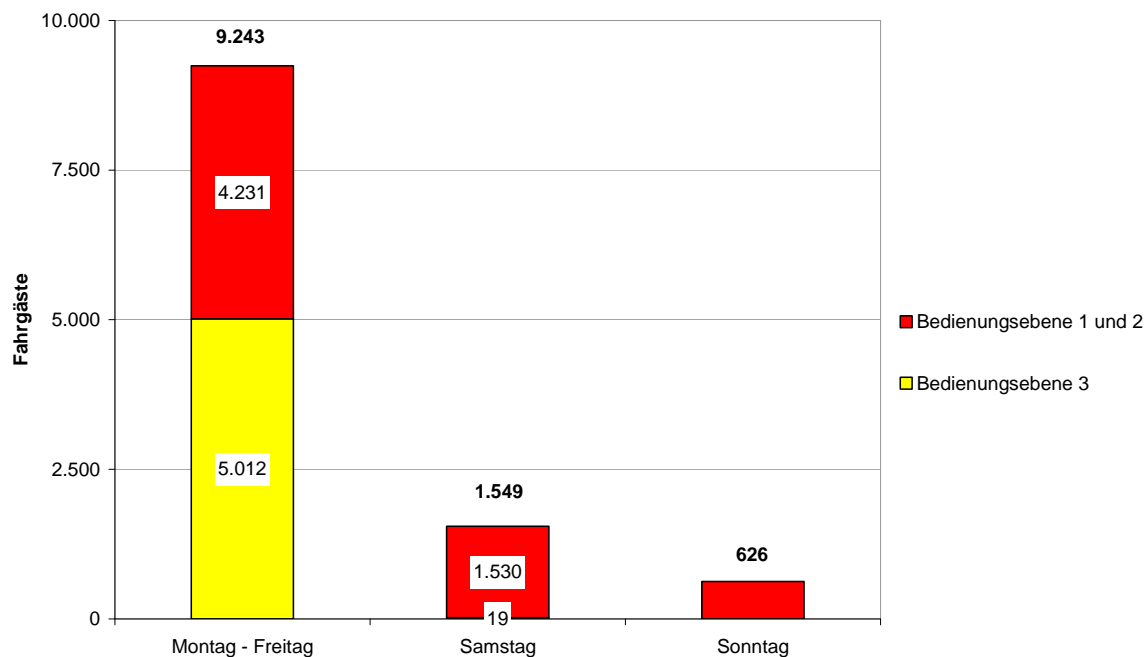


Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-158: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen von etwas mehr als 9.000 Fahrgästen täglich besteht zu etwa 80 Prozent aus Binnenverkehr innerhalb des Landkreises. Der Durchgangsverkehr ist mit etwa zwei Prozent zu vernachlässigen und wird vor allem auf der Linie 340, die den Landkreis Wesermarsch nur in Jaderberg durchfährt, erzeugt. Der Quell-/Zielverkehr findet vor allem zwischen dem Landkreis Wesermarsch, den Oberzentren Oldenburg und Bremen sowie in geringerem Umfang mit den weiteren angrenzenden Gebietskörperschaften statt. Diese Verkehrsbeziehungen machen montags bis freitags knapp 19 Prozent des gesamten ÖPNV-Verkehrsaufkommens im Landkreis Wesermarsch aus.

Die Verteilung der Fahrgäste auf die Bedienungsebenen sowie das Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagstypen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-159: ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Wesermarsch nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)

An einem durchschnittlichen Werktag<sup>83</sup> nutzen etwa 45 Prozent der Fahrgäste die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2. Auf den Linien der Bedienungsebene 3 fahren werktäglich rund 5.000 Fahrgäste, die meisten davon sind Schüler. Nur auf wenigen dieser Linien finden Wochenendverkehre statt, sodass die Fahrgäste an Samstagen und Sonntagen fast ausschließlich die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nutzen.

Nicht jeder Fahrgast fährt mit dem VBN-Tarif, so nutzen Fahrgäste auf einbrechenden, ausbrechenden oder Durchgangsverkehren andere Tarife. Der Anteil dieser Tarife am Gesamtverkehrsaufkommen im Landkreis Wesermarsch ist in der folgenden Abbildung für einen durchschnittlichen Werktag dargestellt.

<sup>83</sup> Gilt nur für Montag bis Freitag, der Samstag als offizieller Werktag wird gesondert betrachtet.

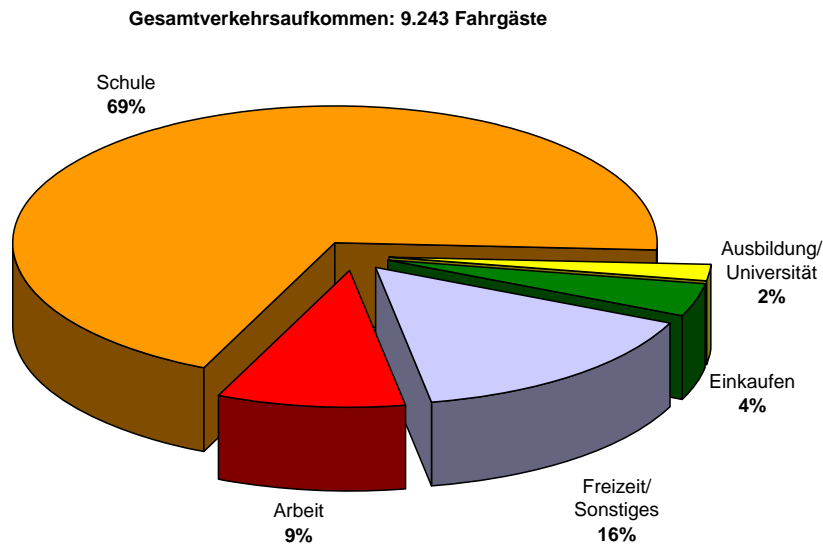


*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

**Abbildung A-160: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV)**

Insgesamt werden 97 Prozent aller Fahrten des Verkehrsaufkommens im Landkreis Wesermarsch nach VBN-Tarif durchgeführt. Dieser hohe Anteil des VBN-Tarifs ist durch die naturräumliche Halbinsellage - und dadurch bedingt, die geringe Zahl von Linien, die das VBN-Gebiet verlassen - zu erklären. Denn nur bei Bahn- und Busfahrkarten mit Quelle oder Ziel außerhalb des VBN-Tarifgebiets kommen andere Tarife zur Anwendung.

Die Fahrtzwecke aller 9.243 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



*Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003*

Abbildung A-161: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag

Der Fahrtzweck Schule stellt mit 69 Prozent den mit Abstand größten Anteil aller Fahrtzwecke dar. Dies ist durch die hohe Anzahl der Linien der Bedienungsebene 3, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, zu erklären. Der Fahrtzweck Freizeit/Sonstiges weist einen Anteil von 16 Prozent an allen Fahrtzwecken auf. Die Berufspendler mit Fahrtzweck Arbeit machen 9 Prozent aus, wohingegen nur ein geringer Anteil der Fahrgäste die ÖPNV-Linien im Landkreis Wesermarsch zum Einkaufen oder auf dem Weg zur Ausbildung/Universität nutzt.

Das Verkehrsangebot und -aufkommen der Regionalbuslinien ist im folgenden Kapitel auf Ebene der Linienbündel näher beschrieben.

## **A 14.5 Linienbündel im Landkreis Wesermarsch**

### **A 14.5.1 Linienbündel Wesermarsch Nord**

#### **A 14.5.1.1 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot**

Die 13 Linien des Linienbündels Nord decken das Gebiet der Gemeinden Butjadingen, Nordenham und Stadland ab. Die Regionalbuslinie 408 der Bedienungsebene 2, die zu diesem Teilnetz gehört, hat die raumordnerische Aufgabe, das Grundzentrum Burhave an das Mittelzentrum Nordenham und hier auch an den SPNV anzubinden. Die beiden Stadtbuslinien 401 und 402 der Stadt Nordenham sind ebenfalls der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Sie erschließen das Stadtgebiet und binden es in Blexen an die Weserfähre

nach Bremerhaven bzw. am Bahnhof Nordenham an den SPNV an. Die Bedeutung der zehn Linien der Bedienungsebene 3 liegt überwiegend in der Schülerbeförderung. Ergänzend zum Angebot der dem Linienbündel Wesermarsch Nord zugeordneten Linien verbindet die Linie 440 des Bündels Wesermarsch Süd Nordenham und Stadland direkt mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die weiteren Linien der Bedienungsebene 2 sind im Folgenden beschrieben:

Linie 401: Diese Stadtbuslinie erschließt die an der Weser gelegenen dicht besiedelten Ortsteile Nordenhams und verbindet sie mit dem Zentrum und der Weserfähre in Blexen. Montags bis freitags besteht ein Stundentakt, der morgens zusätzlich verdichtet ist. Die Fahrten dieser Linie finden in der Woche von frühmorgens bis in die späten Abendstunden statt. Am Wochenende wird durchgängig ein Zweistundentakt angeboten.

Linie 402: Diese Stadtbuslinie verbindet innerhalb der Gemeinde Nordenham die Ortsteile Moorsee, Abbehausen und Ellwürden mit dem Hauptort. Das Angebot besteht von Montag bis Freitagvormittag aus nahezu stündlichen, allerdings nicht vertakteten Fahrten. Nachmittags werden nur wenige Fahrten auf dieser Linie angeboten. An Samstagen besteht das Angebot aus sechs Fahrtenpaaren und an Sonntagen aus fünf Fahrtenpaaren.

Linie 408: Diese Linie verbindet die Siedlungen der Gemeinde Butjadingen mit dem Mittelzentrum Nordenham. Das Angebot beschränkt sich dabei auf die Schulanfangs- und -endzeiten morgens und mittags. Am Nachmittag wird nur eine Fahrt je Richtung durchgeführt. Am Wochenende und in den Ferien findet auf dieser Linie kein Verkehr statt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Wesermarsch Nord erfolgt an Schultagen durch das zeitlich eingeschränkte Angebot<sup>84</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 403: Die Linie 403 befördert Schüler aus den nördlichen und westlichen Bereichen der Gemeinde Butjadingen zwischen Nordenham und Burhave zur Grundschule in Burhave, dem Schulzentrum mit Haupt- und Realschule und dem Gymnasium in Nordenham.

Linie 404: Die Linie 404 befördert Schüler aus den südlichen Bereichen der Gemeinde Butjadingen und den nördlichen und zentralen Bereichen der Gemeinde Stadland zwischen Nordenham und Schwei zur Grund- und Hauptschule in Abbehausen, zum Schulzentrum und zum Gymnasium in Nordenham.

Linie 406: Die Linie 406 befördert Schüler aus der Gemeinde Nordenham zwischen Nordenham und Esenshamm zur Grundschule in Nordenham, zur Grund- und Hauptschule in Abbehausen, zum Schulzentrum und zum Gymnasium in Nordenham.

Linie 407: Zwischen Nordenham und Blexen verbindet die Linie 407 die nördlichen Bereiche der Gemeinde Nordenham mit der Grundschule in Phiesewarden, dem Schulzentrum Nord in Blexen und der Grundschule FAH in Nordenham.

Linie 409: Im westlichen Bereich der Gemeinde Butjadingen befördert die Linie 409 Schüler zwischen Burhave und Tossens zur Grundschule in Burhave und zum Schulzentrum in Tossens.

---

<sup>84</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

Linie 410: Die Linie 410 befördert Schüler im westlichen Bereich der Gemeinde Stadland und im nördlichen Bereich der Gemeinde Jade zur Grundschule in Seefeld.

Linie 411: Die Linie 411 erschließt die südlichen Bereiche der Gemeinde Nordenham und den nordöstlichen Bereich der Gemeinde Stadland. Aus diesen Bereichen befördert sie Schüler zwischen Seefeld und Rodenkirchen zur Grundschule in Seefeld und zum Schulzentrum mit Gymnasium und Realschule in Rodenkirchen.

Linie 414: Die Linie 414 befördert hauptsächlich Schüler aus dem westlichen Bereich der Gemeinde Stadland zwischen Reitland und Schwei zur Grundschule in Schwei.

Linie 416: Die Linie 416 befördert hauptsächlich Schüler aus dem südlichen Bereich der Gemeinde Nordenham zwischen Nordenham und Kleinensiel zu den Grundschulen in Abbehausen und Esenshamm sowie zur Grundschule Süd, zum Schulzentrum Mitte und zum Gymnasium in Nordenham.

Linie 419: Die Linie 419 verkehrt im westlichen Bereich der Gemeinde Burhave. Sie befördert Schüler zwischen Burhave und Tossens zur Grundschule in Burhave und zum Schulzentrum in Tossens (vergleiche Karte A-35).

#### **A 14.5.1.2 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Wesermarsch Nord**

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Wesermarsch Nord zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

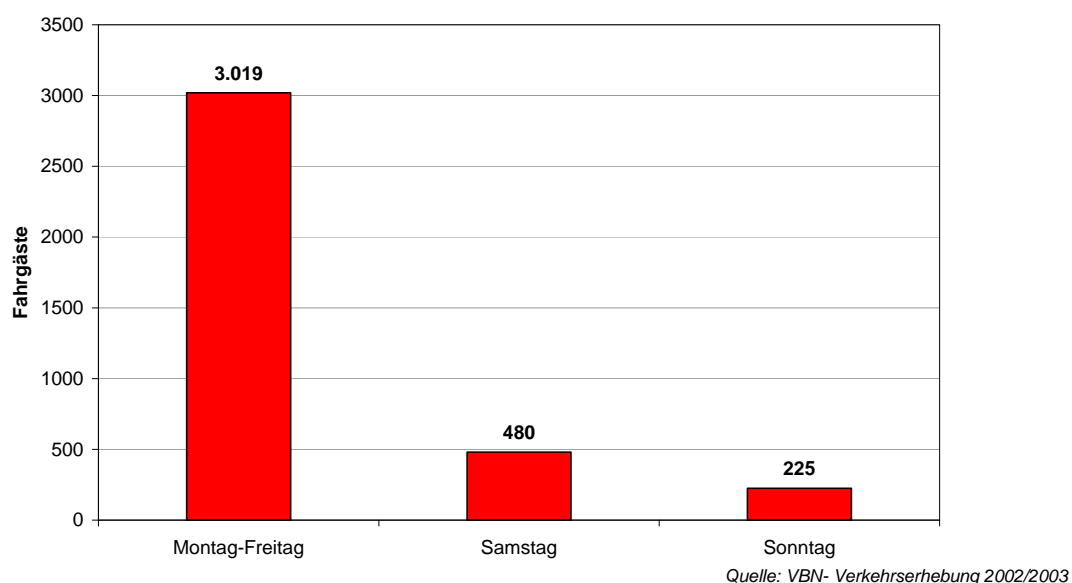
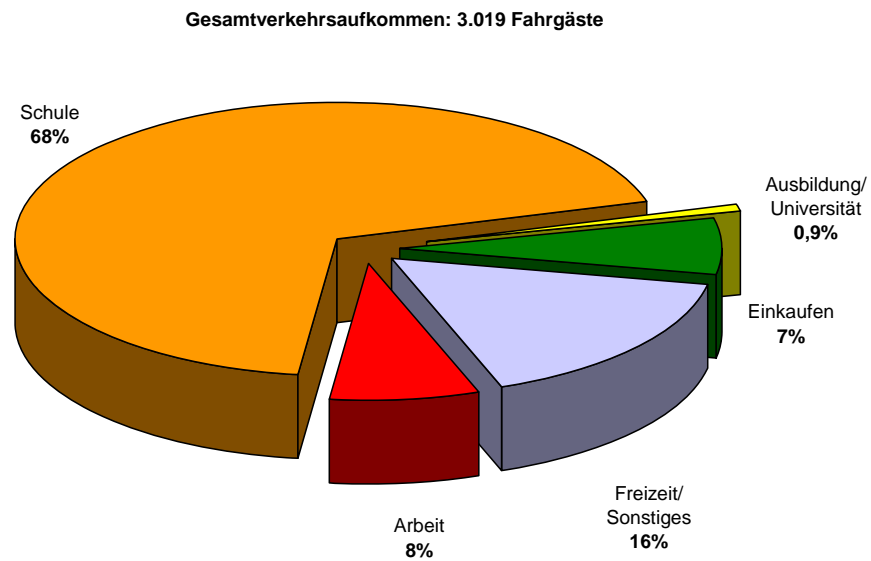
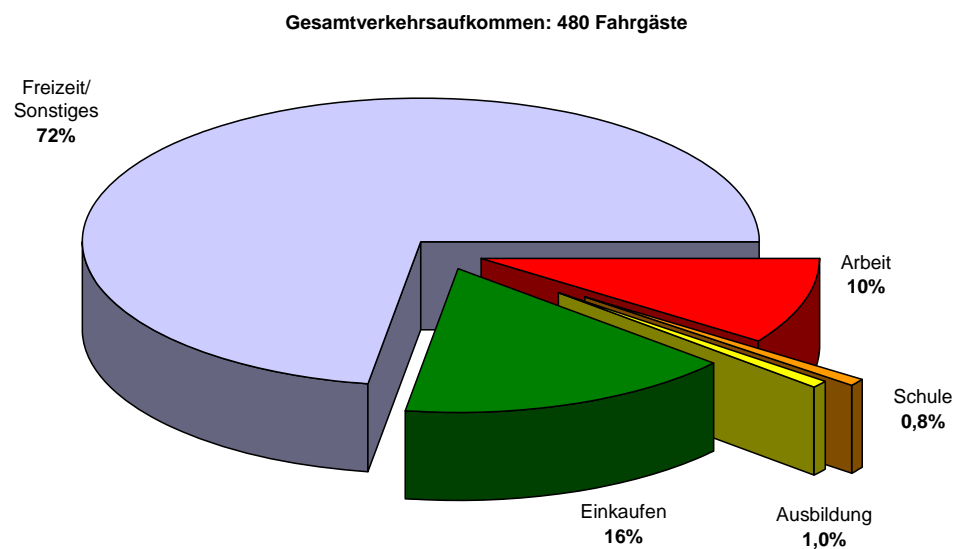


Abbildung A-162: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Wesermarsch Nord nach Tagtypen



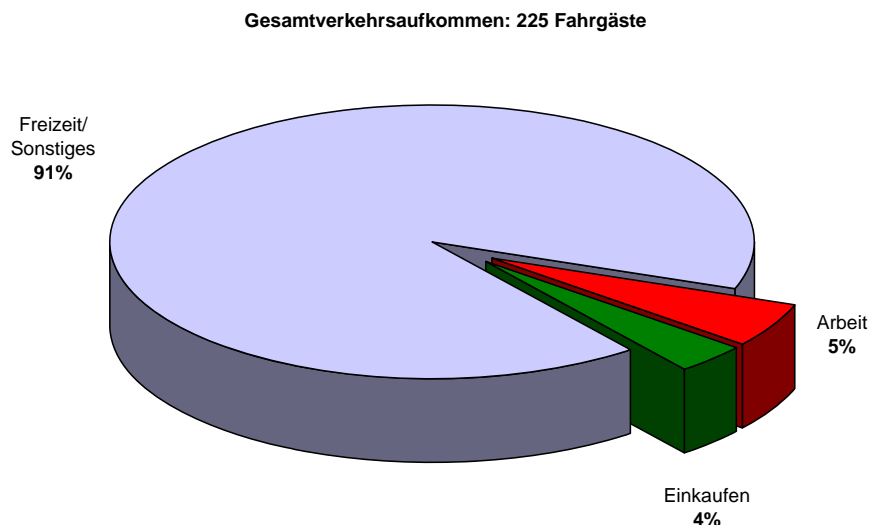
Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-163: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-164: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Samstag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-165: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Sonntag

#### A 14.5.2 Linienbündel Wesermarsch Süd

Das Linienbündel Süd mit seinen 21 Linien umfasst räumlich die Gemeinden Berne, Brake, Elsfleth, Jade, Lemwerder und Ovelgönne. Die einzige im Landkreis Wesermarsch verkehrende Regionalbuslinie der Bedienungsebene 1, die Linie 440 „Wesersprinter“, ist diesem Bündel zugeordnet. Zur Bedienungsebene 2 gehören die Regionalbuslinien 430 und 450. Die Linie 430 verbindet das Grundzentrum Rodenkirchen, die südlich gelegenen Orte in der Gemeinde Stadland und den nördlichen Teil der Gemeinde Jade untereinander und mit dem Mittelzentrum Varel im Landkreis Friesland. Die ebenfalls der Bedienungsebene 2 zugeordnete Linie 450 verbindet die Grundzentren Berne und Lemwerder untereinander und mit dem Mittelzentrum Delmenhorst. Die Stadtbuslinien 421 und 422 erschließen ebenfalls auf Bedienungsebene 2 das Gemeindegebiet von Brake. Neben Brake sind auch Elsfleth und Berne durch die SPNV-Linie R8 mit dem Oberzentrum Bremen verbunden. Nachfolgend sind die genannten Regionalbuslinien näher beschrieben:

**Linie 421:** Diese Stadtbuslinie erschließt die südlichen, an der Weser gelegenen Siedlungen der Gemeinde Brake, sowie die nördlichen Gemeindeteile und verbindet sie mit dem Hauptort. Eine Fahrt je Richtung wird bis nach Oberhammelwarden in der Stadt Elsfleth durchgeführt. Das zeitliche Angebot ist auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten abgestimmt, sodass nur morgens und mittags Fahrten stattfinden. Am Wochenende und in den Ferien werden keine Fahrten angeboten.

**Linie 422:** Die Linie 422 erschließt im Stadtverkehr Brake die südlichen Gemeindeteile und den in der Stadt Elsfleth gelegenen Ort Oberhammelwarden und verbindet diese mit



dem Mittelzentrum Brake. Bis zum frühen Nachmittag werden, mit einer Ausnahme gegen 09:00 Uhr, stündlich Fahrten angeboten. Am Wochenende und in den Ferien findet auf dieser Linie kein Verkehr statt.

Linien 430: Diese Regionalbuslinie verbindet das Grundzentrum Rodenkirchen mit dem Mittelzentrum Varel im Landkreis Friesland. Auf dem Linienweg werden auch die Orte Schwei, Schweiburg und Diekmannshausen angebunden. Morgens finden vier und mittags zwei Fahrten je Richtung statt. Am Nachmittag werden einzelne Fahrten angeboten. An Samstagen findet morgens und mittags jeweils eine Fahrt pro Richtung statt. Bis auf wenige Ausnahmen wird das beschriebene Angebot auch in den Ferien durchgeführt.

Linie 450: Auf der Relation Berne - Lemwerder - Delmenhorst verkehrend, stellt diese Linie unter der Bezeichnung „Deichläufer“ die Anbindung der Grundzentren Berne und Lemwerder an das Mittelzentrum Delmenhorst her. Die Linie ermöglicht Fahrgästen aus Lemwerder zudem in Berne den Anschluss an die SPNV-Linie R8 Richtung Brake und Nordenham sowie in Delmenhorst an die SPNV-Achse Bremen-Oldenburg. Das zeitliche Angebot besteht aus einem Zweistundentakt, der morgens und mittags verdichtet wird. Einige dieser Fahrten finden nur an Schultagen statt. Am Samstag besteht vormittags ebenfalls ein Zweistundentakt, nachmittags werden ebenso wie sonntags ganztägig keine Fahrten durchgeführt.

Die räumliche Erschließung der Gemeinden im Linienbündel Wesermarsch Süd erfolgt an Schultagen durch das zeitlich eingeschränkte Angebot<sup>85</sup> der folgenden Linien der Bedienungsebene 3:

Linie 431: Die Linie 431 verbindet die nördlichen Bereiche der Gemeinde Ovelgönne, die gesamte Gemeinde Jade und die westlichen Bereiche der Gemeinde Stadland zwischen Brake und Jaderberg mit den Grundschulen in Brake und Ovelgönne, der Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe) in Brake, sowie der Hauptschule, dem Schulzentrum und dem Gymnasium Jaderberg. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 432: Die Linie 432 befördert hauptsächlich Schüler innerhalb der Gemeinde Jade zu den Grundschulen in Mentzhausen und Schweiburg, dem Schulzentrum und dem Gymnasium in Jaderberg.

Linie 436: Die Linie 436 befördert Schüler innerhalb der Gemeinde Rodenkirchen zur Grundschule in Schwei und zum Schulzentrum in Rodenkirchen. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 446: Die Linie 446 befördert Schüler aus den südöstlichen Teilen der Gemeinde Ovelgönne zwischen Brake und Großenmeer zur Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), zur Hauptschule, zur Realschule und zum Gymnasium in Brake. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 447: Die Linie 447 befördert Schüler zwischen Brake und Oldenbrok zur Grundschule in Ovelgönne, zur Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), zur Hauptschule, zur Real-

---

<sup>85</sup> Auf ein Kalenderjahr entfallen durchschnittlich 190 Schultage.

schule und zum Gymnasium in Brake. Sie erschließt die zentralen und westlichen Bereiche der Gemeinde Ovelgönne.

Linie 448: Die Linie 448 erschließt den südwestlichen Bereich der Gemeinde Brake, den nördlichsten Teil der Stadt Elsfleth und den südöstlichen Teil der Gemeinde Ovelgönne. Sie befördert Schüler zwischen Brake, Ovelgönne und Oldenbrok zur Grundschule in Ovelgönne, zur Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), zur Hauptschule, zur Realschule und zum Gymnasium in Brake. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 451: Die Linie 451 befördert Schüler aus dem nördlichen Bereich der Gemeinde Berne, dem östlichen Bereich der Stadt Elsfleth und dem südlichen Bereich der Gemeinde Brake. Zwischen Brake und Berne bindet die Linie die Grundschule in Kirchhammelwarden, die Realschule, das Gymnasium und die Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe) in Brake sowie die Schulzentren in Elsfleth und Berne an. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 452: Die Linie 452 befördert Schüler zwischen Huntebrück und Berne zur Grundschule und zum Schulzentrum in Berne. Sie erschließt dabei südwestliche Bereiche der Gemeinde Berne sowie den äußersten nördlichen Bereich der Gemeinde Hude (Landkreis Oldenburg). Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 453: Die Linie 453 befördert Schüler zwischen Brake und Nordenham zu den Grundschulen in Golzwarden und Boitwarden, zur Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), zur Hauptschule, zur Realschule und zum Gymnasium in Brake und zum Schulzentrum in Rodenkirchen. Sie erschließt dabei die nördlichen Bereiche der Gemeinde Brake, die östlichen Bereiche der Gemeinde Stadland sowie den südlichen Bereich der Gemeinde Nordenham.

Linie 455: Die Linie 455 befördert Schüler aus den zentralen und östlichen Bereichen der Gemeinde Lemwerder zwischen Lemwerder und Berne zur Grundschule und zum Schulzentrum in Berne. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 458: Die Linie 458 erschließt die nordöstlichen Bereiche der Gemeinde Berne. Sie befördert hauptsächlich Schüler zwischen Bardenfleth und Berne zur Grundschule in Ganspe und zum Schulzentrum in Berne.

Linie 459: Die Linie 459 verbindet den südöstlichen Bereich der Gemeinde Berne und Teile des Delmenhorster Stadtgebietes (Sandhausen und Deichhausen) mit den Grundschulen in Deichhausen und Lemwerder sowie dem Schulzentrum in Lemwerder.

Linie 460: Die Linie 460 erschließt den südwestlichen Bereich der Gemeinde Ovelgönne und den zentralen und südlichen Bereich der Stadt Elsfleth und verbindet sie mit dem Oberzentrum Oldenburg. Der Fahrplan bietet mehrere schnelle Direktverbindungen zum und vom Oberzentrum und bindet die Grundschule in Eckfleth an. Für diese Linie ist auch an Samstagen außerhalb der Ferien ein Fahrplanangebot vorgesehen.

Linie 461: Die Linie 461 befördert Schüler aus dem zentralen und östlichen Bereich der Stadt Elsfleth zwischen Eckfleth und Moorhausen zu den Grundschulen in Eckfleth und Lienen und zum Schulzentrum in Elsfleth.

Linie 462: Im südöstlichen Bereich der Stadt Elsfleth befördert die Linie 462 hauptsächlich Schüler zwischen Elsfleth und Lienen zur Grundschule in Lienen.

Linie 463: Die Linie 463 erschließt den südwestlichen Bereich der Gemeinde Ovelgönne sowie die nördlichen und zentralen Bereiche der Stadt Elsfleth. Sie befördert Schüler zwischen Elsfleth und Großenmeer zur Grundschule in Großenmeer und zum Schulzentrum in Elsfleth (vergleiche Karte A-35).

#### A 14.5.2.1 Verkehrsaufkommen im Linienbündel Wesermarsch Süd

Nachfolgend ist das Verkehrsaufkommen der dem Linienbündel Wesermarsch Süd zugeordneten Regionalbuslinien dargestellt.

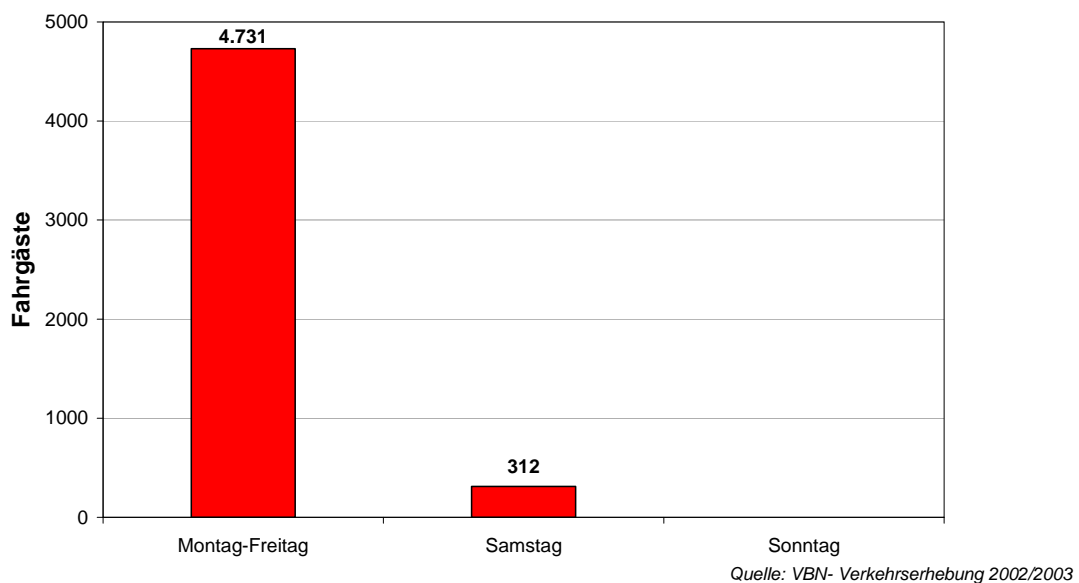
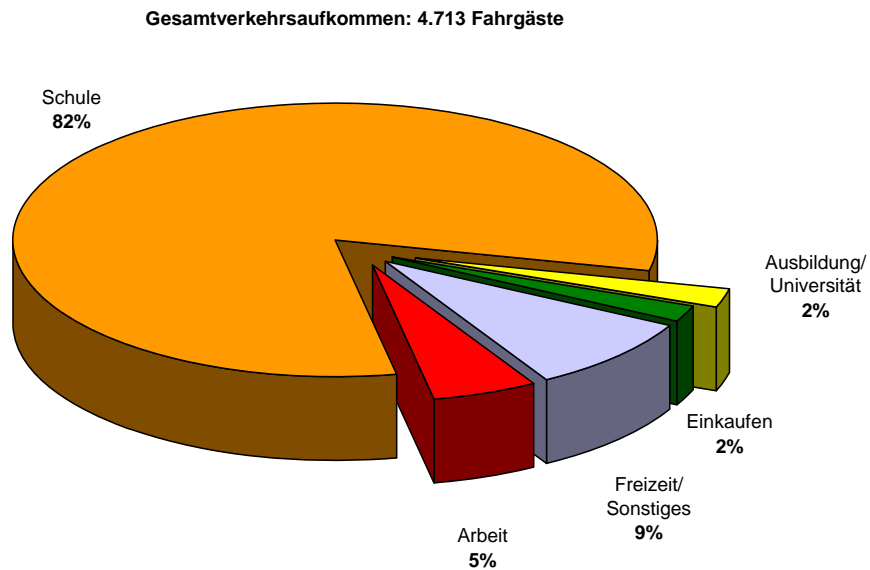
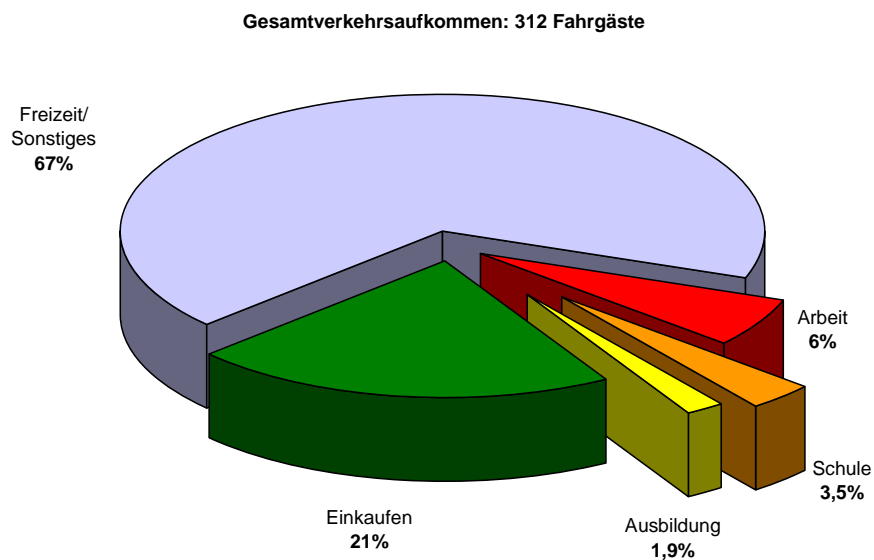


Abbildung A-166: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Wesermarsch Süd nach Tagtypen



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-167: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Süd, Tagtyp Montag bis Freitag



Quelle: VBN- Verkehrserhebung 2002/2003

Abbildung A-168: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Süd Tagtyp Samstag

## A 14.6 Nachtverkehr und bedarfsorientierte Verkehre

Im Landkreis Wesermarsch stellt ein „VBN-Plus“-Sammeltaxi von Montag bis Sonntag ganztägig die Flächenerschließung in der Gemeinde Lemwerder sicher (vergleiche Karte A-37). Weitere bedarfsorientierte Verkehre oder Nachtverkehre werden nicht angeboten.

## A 14.7 Bewertung

### A 14.7.1 Bewertung der Verkehrsinfrastruktur

Die Haltestellen stellen das „Tor zum Kunden“ dar und sind somit eine „Visitenkarte“ des Verbundes und des Landkreises. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Wesermarsch ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

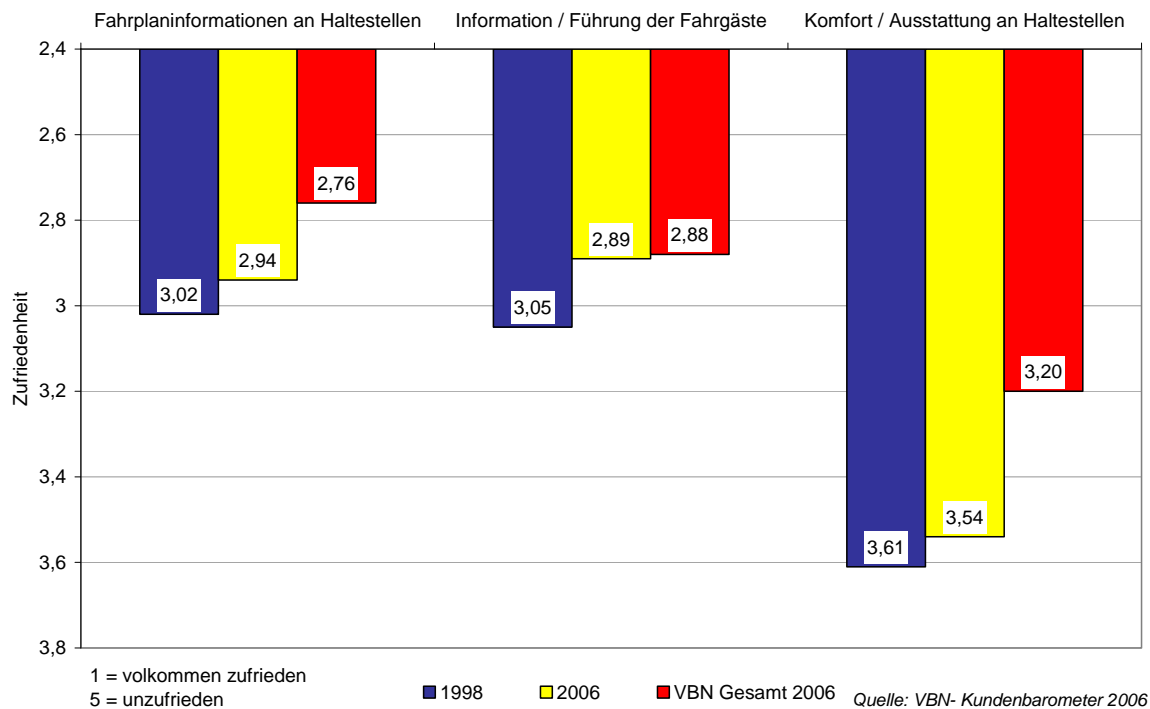


Abbildung A-169: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen

Die Zufriedenheit mit den Haltestellen hat sich im Landkreis Wesermarsch zwischen 1998 und 2006 verbessert. Insbesondere die Merkmale Fahrplaninformation und Komfort/Ausstattung werden im Landkreis Wesermarsch jedoch weiterhin wesentlich schlechter bewertet als im VBN-Durchschnitt. Dagegen bewerten die Fahrgäste das Merkmal Information/Führung der Fahrgäste tendenziell in etwa auf dem Niveau des Durchschnitts.

Die Kundenzufriedenheit mit dem Leistungsmerkmal „Fahrzeuge“ ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

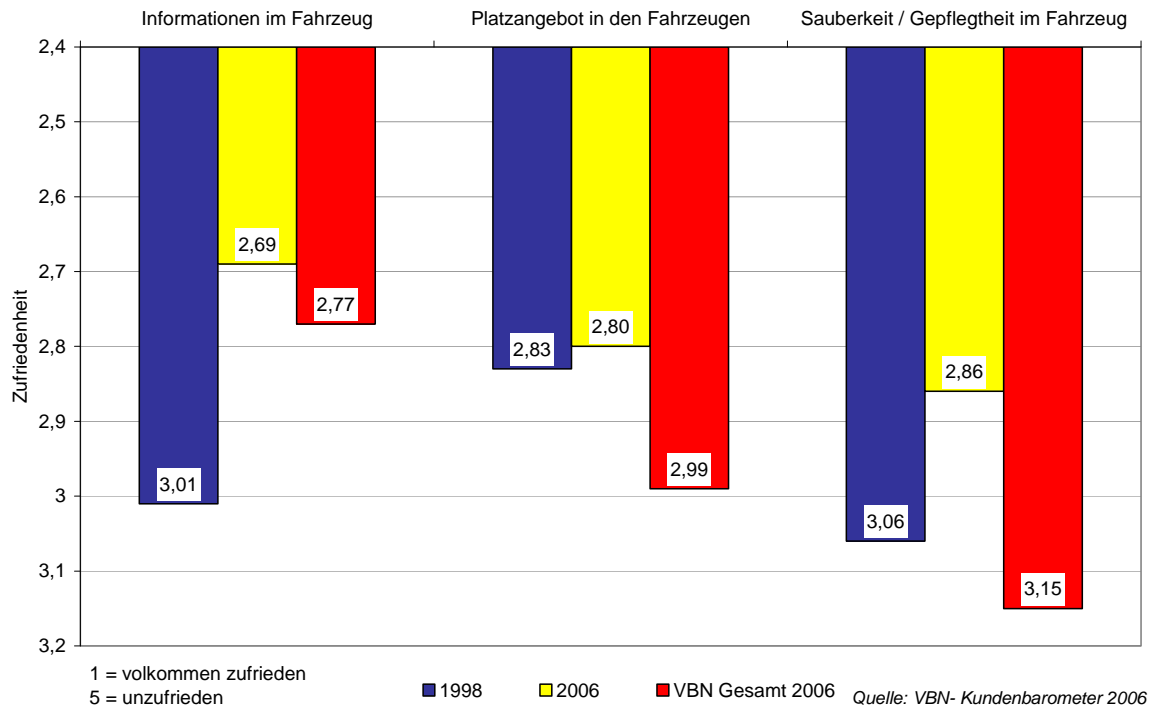
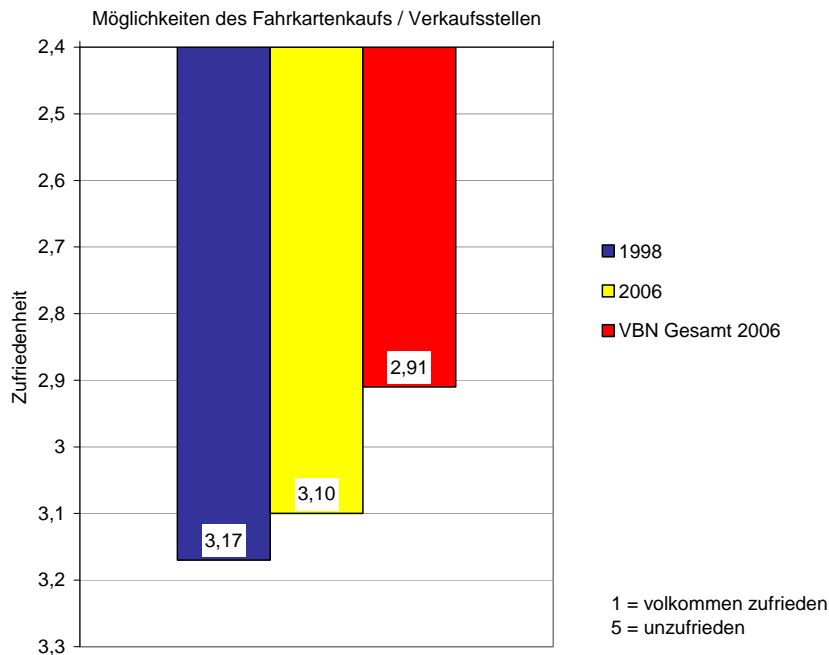


Abbildung A-170: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge

Die Kundenzufriedenheit mit den im Landkreis Wesermarsch eingesetzten Fahrzeugen hat sich im Vergleich zu 1998 insgesamt stark verbessert. Besonders die Merkmale Informationen und Sauberkeit in den Fahrzeugen wurden 2006 deutlich besser bewertet als zuvor. Auch die Meinung zum Platzangebot hat sich tendenziell verbessert. Insgesamt werden die im Landkreis Wesermarsch eingesetzten Fahrzeuge von den Fahrgästen deutlich besser bewertet als im VBN-Durchschnitt.

Die Kundenzufriedenheit mit den Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Quelle: VBN- Kundenbarometer 2006

Abbildung A-171: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen

Die Bewertung der Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Vorverkaufsstellen hat sich im Landkreis Wesermarsch leicht verbessert, wird insgesamt allerdings weiterhin viel schlechter als im VBN-Durchschnitt gesehen.

#### A 14.7.2 Bewertung des Verkehrsangebots

Die Netzstruktur im Landkreis Wesermarsch ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da sämtliche Mittel- bzw. Grundzentren durch Linien der ersten und zweiten Bedienungsebene an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Neben der SPNV-Linie R8, die eine schnelle und auch am Wochenende regelmäßige Verbindung der Siedlungsachse entlang der Weser darstellt, erschließen die weiteren Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 die Grundzentren abseits der Schiene. Durch die Linie 440 „WeserSprinter“ ist auch am Wochenende eine regelmäßige Verbindung in das Oberzentrum Oldenburg gegeben.

Insgesamt als negativ zu bewerten ist die fehlende regelmäßige Flächenerschließung durch den ÖPNV. Die Orte abseits dieser ÖPNV-Achsen werden auch bei Anbindung an Linien der Bedienungsebene 2 nur zeitweilig, vor allem zu den Schulanfangs- und -endzeiten bedient. Ein Verkehr in den Ferien findet hier kaum statt. Aus Sicht des Tourismus, der für die an der Küste gelegenen Gemeinden eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung hat, ist dies kritisch zu betrachten. So sind Einheimische und Touristen in den besonders besucherstarken Ferienzeiten fast ausschließlich auf den Individualverkehr an-

gewiesen. Dies gilt auch für die Verknüpfung der ÖPNV-Linien untereinander. Die Anschlüsse sind selten aufeinander abgestimmt, sodass Umstiege, insbesondere auf die SPNV-Linie R8, meist nur mit unververtretbaren Wartezeiten möglich sind. Berufspendler sind so wiederum auf das Auto zumindest als Zubringer zum ÖPNV angewiesen. Die Verknüpfung dieses Individualverkehrs mit dem ÖPNV ist zwar an den Bahnhöfen der SPNV-Linie R8 gegeben, die Park-and-ride-Standorte bieten jedoch meist nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen. Die Ausstattung der Haltestellen entspricht in ihrer Gesamtheit nicht dem VBN-Haltestellenkonzept, da relativ wenige Haltestellen beispielsweise mit transparenten Fahrgastunterständen oder Beleuchtung ausgestattet sind.

Das Oberzentrum Bremerhaven ist lediglich über die Weserfähre in Nordenham-Blexen regelmäßig zu erreichen. Eine direkte Anbindung via Wesertunnel besteht nur montags, mittwochs und samstags durch fünf Fahrten der Linie 495 von Wilhelmshaven über Schwei und Rodenkirchen nach Bremerhaven. Weiterhin negativ zu bewerten ist das fehlende Angebot in den nachfrageschwachen Tageszeiten, da lediglich die Gemeinde Lemwerder über ein Anrufsammeltaxi verfügt und im gesamten Landkreis Wesermarsch mangels Nachfrage keine Nachtverkehre mehr angeboten werden.

Die Ergebnisse des VBN-Kundenbarometers für die Merkmale des Verkehrsangebots sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

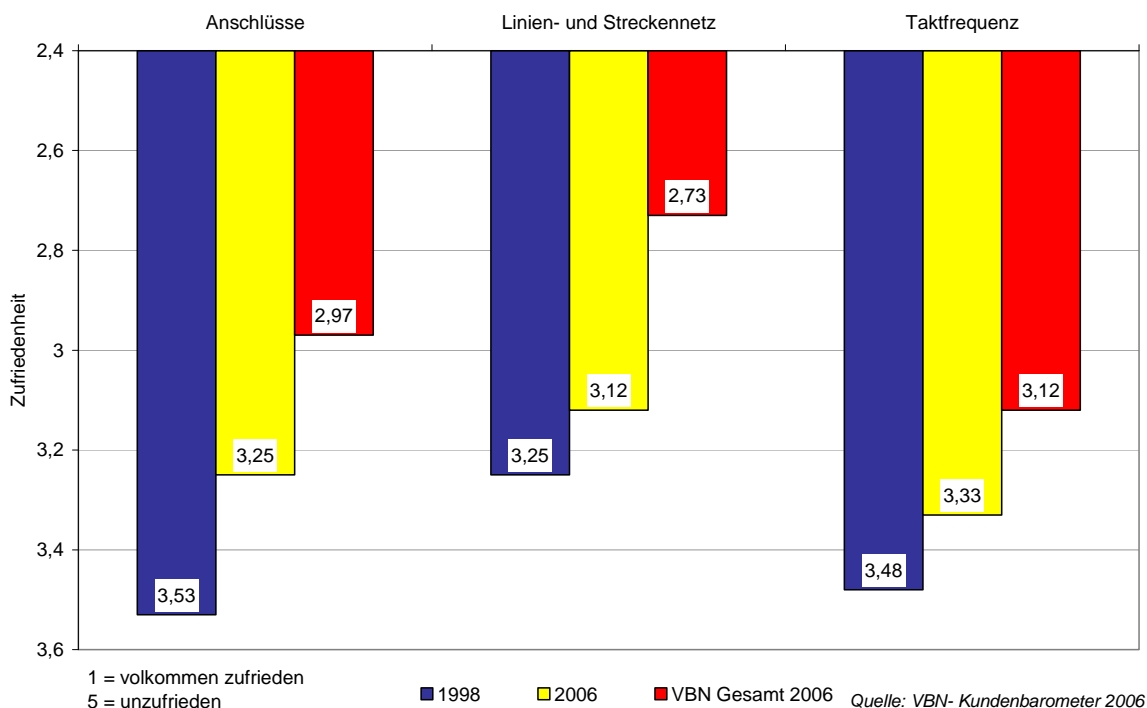


Abbildung A-172: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot

Die Kundenmeinung über das ÖPNV-Verkehrsangebot hat sich seit 1998 im Landkreis Wesermarsch für alle Merkmale des Verkehrsangebots verbessert. Dennoch werden Anschlüsse, Linien- und Streckennetz sowie die Taktfrequenz von den Fahrgästen deutlich schlechter bewertet als im VBN-Durchschnitt. Diese Bewertung lässt Raum für Verbesserungen und bietet Ansatzpunkte für die künftige ÖPNV-Planung.



## A 15 Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland basiert auf zwei Säulen: Zum einen auf den von den Fahrgästen entrichteten Fahrgeldern und zum anderen auf Mitteln der öffentlichen Hand. Im straßengebundenen ÖPNV liegt der durchschnittliche Kostendeckungsgrad aus Fahrgeldeinnahmen und den gesetzlichen Ausgleichzahlungen im Ausbildungsverkehr (§ 45 a PBefG) und im Bereich der Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX) deutschlandweit bei rund 50 Prozent<sup>86</sup>. Die restliche Finanzierung erfolgt mit Mitteln aus öffentlichen Haushalten. Die Palette der Finanzierungsinstrumente umfasst die vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten sogenannten „Regionalisierungsmittel“, Investitionsbeihilfen und Bestelltentgelte, Steuererleichterungen und Defizitübernahmen insbesondere im Bereich der kommunalen Verkehrsunternehmen. Insgesamt fließen pro Jahr von Bund, Ländern und Kommunen rund 8 Mrd. Euro öffentlicher Mittel alleine in den straßengebundenen ÖPNV.<sup>87</sup>

Einnahmen	Absolut (Mrd. €)	Anteil
Fahrgeldeinnahmen	6,280	42,7 %
Abgeltungszahlungen Ausbildungsverkehr	1,020	6,9 %
Abgeltungszahlungen Schwerbehindertenbeförderung	0,430	2,9 %
Betriebskostenzuschüsse und Defizitausgleich	4,150	28,2 %
Investitionsbeihilfen	1,080	7,3 %
Kostenübernahme Schülerbeförderung	1,180	8,0 %
Sonstige Zuschüsse	0,560	3,8 %
Gesamt	14,700	100,00 %

Quelle: Borrmann, Peistrup 2006

Tabelle A-45: Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Deutschland im Jahr 2005

Auch die Finanzierung des ÖPNV im Gebiet des Zweckverbandes erfolgt im Wesentlichen durch diese Finanzierungsinstrumente. Neben den von den Verkehrsunternehmen im VBN-Gebiet erzielten Fahrgeldeinnahmen (im Jahr 2006 rund 125 Mio. €), den gesetzlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und im Bereich der Schwerbehindertenbeförderung, den Zahlungen der Träger der Schülerbeförderung, den Zahlungen der SPNV-Aufgabenträger für das SPNV-Leistungsangebot, Zuschüssen von kommunalen Gebietskörperschaften zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV-Leistungsangebotes sowie den ggf. notwendigen Defizitausgleichen durch die jeweiligen Gesellschafter der Verkehrsunternehmen erhalten die Verkehrsunternehmen vom Zweckverband aufgrund der zwischen ZVBN und VBN geschlossenen Verträge einen Ausgleich für die durch die Anwendung des VBN-Tarifs entstehenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste (im Jahr 2006 rd. 4,28 Mio. €). Darüber hinaus stehen den Verkehrsunternehmen und

<sup>86</sup> Quelle: Borrmann, Peistrup: Leere öffentliche Kassen. Wie geht es weiter mit dem ÖPNV?, in: Der Nahverkehr, Heft 11/2006.

<sup>87</sup> Siehe hierzu Borrmann/Peistrup.

kommunalen Gebietskörperschaften im Gebiet des VBN die in Teil D dargestellten finanziellen Fördermöglichkeiten für ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung (vergleiche Teil D).

Die vom Zweckverband zur Verfügung gestellten Finanzmittel ergeben sich zum einen durch die im Wirtschaftsplan des ZVBN festgelegte Umlage und die entsprechenden Zuweisungen der Verbandsglieder und assoziierten Gebietskörperschaften (im Jahr 2006 rd. 3,18 Mio. €) und zum anderen den vom Land Niedersachsen zugewiesenen Finanzmitteln nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (im Jahr 2006 rd. 3,48 Mio. €).

## A 16 Tarif

Auf der Grundlage der zwischen dem Zweckverband und der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH geschlossenen Verträge kommt im Gebiet des Zweckverbandes der VBN-Tarif zur Anwendung.<sup>88</sup>

Zentrales Merkmal des VBN-Tarifs und großer Vorteil für die Fahrgäste ist, dass der gesamte ÖPNV und SPNV unternehmensunabhängig im Verbundraum mit einem Ticket genutzt werden kann, d. h. das beim Umstieg - auch auf Linien eines anderen Unternehmens - kein neues Ticket gekauft werden muss.

Durch Assoziierungsverträge mit dem Zweckverband wird der VBN-Tarif auch in 12 kreisangehörigen Gemeinden der Landkreise Rotenburg und Cuxhaven angeboten. Außerdem wurde mit den Samtgemeinden Eystrup und Grafschaft Hoya, beide zugehörig zum Landkreis Nienburg, ebenfalls ein Assoziierungsvertrag abgeschlossen. Allerdings kommt dort der VBN-Tarif nur für Fahrten zwischen diesen Samtgemeinden und dem übrigen VBN-Gebiet zum Tragen. Innerhalb und zwischen den Samtgemeinden sowie zu den weiteren Mitgliedsgemeinden der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN) gilt der VLN-Tarif (vergleiche Karte A-41).

Die aus der Anwendung des VBN-Tarifs bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten werden von den Verbandsgliedern des Zweckverbandes und den assoziierten Gebietskörperschaften über den ZVBN ausgeglichen. Betragen diese Ausgleichszahlungen (Finanzierungsbeitrag des ZVBN) im Jahr 2000 noch rund 8,1 Mio. €, so sanken diese bis 2007 auf rund 3,61 Mio. €.

### A 16.1 Tarifstruktur

Innerhalb des Verbundraumes werden vier Tarifgebiete unterschieden (vergleiche Karte A-42):

- Tarifgebiet 1: Stadtgemeinde Bremen
- Tarifgebiet 2: Stadt Bremerhaven
- Tarifgebiet 3: Stadt Oldenburg
- Tarifgebiet 4: Stadt Delmenhorst, Landkreise und assoziierte Gebietskörperschaften.

Der VBN-Tarif ist als so genannter Flächenzonentarif mit 79 Tarifzonen<sup>89</sup> aufgebaut, d. h. der Fahrpreis wird über die Anzahl der befahrenen Tarifzonen ermittelt<sup>90</sup>. Seit der im Jahre 1999 durchgeführten Tarifstrukturreform (TSR) gilt der Grundsatz, dass eine Tarifzone

---

<sup>88</sup> Vergleiche zur umfassenden Darstellung des VBN-Tarifes <http://www.vbn.de/tickets/tickets-uebersicht.shtml>.

<sup>89</sup> Stand: 1. Juli 2007.

<sup>90</sup> Beispielsweise im Tarifgebiet 4: 1 Zone = Preisstufe A; 2 Zonen = Preisstufe B, ..., 8 und mehr Zonen = Preisstufe H.

im Wesentlichen das Gebiet einer Gemeinde bzw. Samtgemeinde abdeckt. Dadurch konnte die Anzahl der Tarifzonen nahezu halbiert werden.

## **A 16.2 Ticketsortiment**

Im Grundsoriment des VBN-Tarifs wird zwischen Tickets für Erwachsene und Tickets für Kinder<sup>91</sup>, Schüler, Studierende und Auszubildende unterschieden. Im Erwachsenentarif werden für die jeweiligen Preisstufen Einzel-, Mehrfahrten-, Tages- und Zeittickets als 7-TageTicket, MonatsTicket, JahresTicket und JahresTicket PLUS im Jahresabonnement<sup>92</sup> angeboten. Die Tages- und Zeittickets für Erwachsene sind übertragbar und bieten unterschiedlichen Zusatznutzen.<sup>93</sup>

Für Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren werden Einzel-, 7-Tage- und MonatsTickets ausgegeben, die allerdings nicht übertragbar sind und keine Mitnahme weiterer Personen zulassen.

Mit der Tarifstrukturreform (TSR) wurde für Inhaber von MonatsTickets ein zusätzliches Angebot unter der Bezeichnung „VBN-EXTRA“ eingeführt. Dieses Angebot ist zum 01.01.2007 im Jahresticket PLUS aufgegangen. Für Schüler gibt es weiterhin ein Schüler-VBN-EXTRA, das zwar keine Mitnahme gestattet, aber während der Woche bereits ab 14:00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verbundweit nutzbar ist.

Seit der TSR ist auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme bei allen VBN-Verkehrsunternehmen mit einem einheitlichen FahrradTicket eingeführt worden. Das FahrradTicket wird in verschiedenen Ticketarten jeweils in zwei Preisstufen (Nahbereich und Gesamtnetz) angeboten.

Im bestehenden Gemeinschaftstarif des VBN existieren in einzelnen Städten bzw. Gemeinden darüber hinaus noch lokale Tarif- bzw. Ticketangebote, die nur in den jeweiligen Tarifzonen zur Anwendung kommen (zum Beispiel Kurzstreckentarife in Bremen, Delmenhorst und Oldenburg, SeniorenTicket in Delmenhorst).

Zum Sommersemester 1994 wurde das SemesterTicket für die Studierenden der Universität und der Hochschule Bremen eingeführt, das mittlerweile auf alle Hochschulen und Universitäten im Verbundraum ausgeweitet wurde. Das SemesterTicket gilt inzwischen auch in der Verkehrsgemeinschaft Ems/Jade (VEJ) sowie auf mehreren Schienenstrecken (beispielsweise nach Hamburg, Hannover, Osnabrück u. a.).

Zu bestimmten Veranstaltungen und Anlässen werden in Kooperation mit Veranstaltern Kombi-Tickets herausgegeben, bei denen die Eintrittskarte als Ticket im Verbundraum (zum Beispiel die Eintrittskarte zu Heimspielen des SV Werder Bremen) oder in Teilberei-

---

<sup>91</sup> Kinderaltersgrenze: 6 - 14 Jahre.

<sup>92</sup> Großkunden (Firmen, Behörden, Verbände etc.) können für ihre Mitarbeiter besondere ZeitTickets im Abonnement unter der Bezeichnung JobTicket mit einer gestaffelten Rabattierung erwerben.

<sup>93</sup> So dürfen zum Beispiel Inhaber von MonatsTickets, JahresTickets PLUS und JobTickets Mo-Fr ab 19:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig einen weiteren Erwachsenen und bis zu 4 Kinder unter 16 Jahre unentgeltlich mitnehmen. Das JahresTicket PLUS und das JobTicket gelten darüber hinaus an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im gesamten VBN-Gebiet.

chen (Eintrittskarte für die Eishockey-Heimspiele der Fischtown Pinguins in Bremerhaven) genutzt werden kann.

Darüber hinaus berechtigen Flugtickets im Rahmen einer mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und verschiedenen Reiseveranstaltern bestehenden bundesweiten Kooperation zur Benutzung der VBN-Verkehrsmittel.

Mit der DB AG wurde eine Kooperation zum Cityticket eingegangen. Hierbei wird ein mit einer BahnCard erworbenes Ticket automatisch zum ÖPNV-Ticket am Zielort. Im Verbundraum gilt das Cityticket in den Städten Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Delmenhorst.

### **A 16.3 Ticketvertrieb**

Der Vertrieb der VBN-Tickets erfolgt derzeit über nachstehende Vertriebswege (vergleiche Kapitel C 6.1):

- Verkauf in den Fahrzeugen

- beim Fahrpersonal

Bei fast allen VBN-Verkehrsunternehmen können Tickets beim Fahrpersonal erworben werden, ausgenommen davon sind die Züge der DB AG, der EVB und des metronoms. Bei der NWB erfolgt der Ticketverkauf durch die Servicemitarbeiter mittels mobiler Terminals im Rahmen der von der LNVG bestellten Begleitquote. In der Regel werden elektronische Fahrscheindrucker eingesetzt (teilweise werden GeldKarten akzeptiert).

- am Automaten

Die EVB und die Nordwestbahn setzen in ihren Zügen kundenbediente Verkaufsautomaten ein. Bei der BSAG werden seit 2001 in allen Fahrzeugen Automaten eingesetzt, an denen Tickets bargeldlos erworben und als elektronisches Ticket abgespeichert werden können. Seit 2005 werden in rund 45 Straßenbahnen auf den Linien 1, 6 und 8 Automaten mit Bargeldakzeptanz (Münzen und Scheine) eingesetzt. Der dort bisher mögliche Vertrieb über das Fahrpersonal ist in diesen Fahrzeugen eingestellt. In allen Fahrzeugen von Bremerhavenbus und der VWG Oldenburg ist der bargeldlose Erwerb eines elektronischen Tickets mittels GeldKarte an selbst bedienten Terminals möglich.

- Stationäre Automaten

Von Seiten der DB Vertrieb GmbH werden an den von den Zügen der DB Regio AG bedienten SPNV-Haltestellen stationäre Fahrausweisautomaten betrieben. Diese Automaten akzeptieren Bargeld (Münzen und Scheine) und Bankkarten (früher ec-Karte). Die Option zum elektronischen Ticket ist bei allen Automaten realisierbar. Diese Automaten werden sukzessive durch leichter zu bedienende Automaten mit Kreditkartenakzeptanz und der Möglichkeit des Erwerbs von Fernverkehrstickets ausgetauscht. In Ol-

denburg ermöglichen Automaten der VWG an zentralen Haltestellen den Erwerb von Tickets mit Bargeld (Münzen und Scheine), Bankkarte oder GeldKarte.

- Betriebseigene Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen

Über die betriebseigenen Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen erfolgt der Verkauf sämtlicher VBN-Tickets, das Ausstellen von Kundenkarten und der Rückkauf von Tickets sowie weitere Aufgaben (zum Beispiel Tarif- und Fahrplanauskünfte, EBE<sup>94</sup>-Zahlungen).

Bei einigen Verkehrsunternehmen erfolgt der Verkauf auch im Vorverkauf über elektronische Drucker mit der Möglichkeit des bargeldlosen Zahlens über GeldKarte oder Bankkarte. Ziel ist es, diese Möglichkeiten in den betriebseigenen und den privaten Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen weiter auszubauen.

- DB-Reisezentren

In den in meist größeren Bahnhöfen vorhandenen DB-Reisezentren ist das gesamte VBN-Ticketsortiment erhältlich.

- Private Vorverkaufsstellen

Insbesondere die Stadtverkehrsunternehmen in Bremen, Bremerhaven und Oldenburg kooperieren mit privaten Vertriebsstellen. Bei den meisten dieser Vorverkaufsstellen wird mit Ausnahme von Abonnements und Gruppentickets das gesamte Ticketsortiment angeboten. Des Weiteren bestehen im Verbundraum auch Kooperationen zwischen der DB AG und Reisebüros, in denen VBN-Tickets erworben werden können.

- Sonstige Vorverkaufsstellen

Neben den genannten Vorverkaufsstellen sind Informationen über den VBN und der Ticketerwerb zum Teil auch in Bürgerbüros oder anderen kommunalen Einrichtungen möglich (vergleiche jeweilige Kapitel der Gebietskörperschaften und Karte A-40).

- Direktvertrieb

Unter Direktvertrieb wird eine Distributionsform verstanden, mit deren Hilfe Tickets ohne die Einschaltung von Absatzmittlern direkt an potenzielle Kunden abgesetzt werden. Über den Direktvertrieb werden zum Beispiel das JahresTicket, JobTicket, SemesterTicket und diverse Kombitickets vertrieben. So erfolgt die Bestellung eines Jahresabonnements direkt bei der BSAG, der VWG oder bei BremerhavenBus. Kombitickets werden von den Veranstaltern vertrieben und Semestertickets von der jeweiligen Hochschule.

- BOB<sup>95</sup> - das Konto-Ticket

Seit Mai 2005 können Kunden bei der BSAG, dem Bremerhavenbus und der VWG ihre ÖPNV-Nutzung nachträglich bezahlen. BOB basiert auf dem elektronischen Ticket des VDV. Über die in den Fahrzeugen eingebauten Terminals können Kunden Fahrten bu-

---

<sup>94</sup> Erhöhtes Beförderungsentgelt.

<sup>95</sup> „Bequem ohne Bargeld“.

chen. Diese Fahrten werden nach Abschluss des Monats unter Berücksichtigung eines Tagesbestpreises berechnet und vom Konto des Kunden abgebucht. BOB richtet sich besonders an Kunden, die den ÖPNV nur selten oder gelegentlich nutzen. BOB baut aufgrund der leichten Bedienung und der automatischen Berechnung hier Zugangshemmnisse ab. Die Nutzerzahl des BOB-Tickets beträgt bei steigender Tendenz etwa 25.000 Kunden (Stand September 2006).

## **A 16.4 Bewertung**

### **A 16.4.1 Tarifstruktur und Ticketsortiment**

Trotz der in den letzten Jahren erzielten Fortschritte im Bereich der Tarifübersichtlichkeit und des Ticketsortiments besteht nach wie vor das Ziel, den bestehenden Tarif weiter zu vereinfachen und noch kundenfreundlicher zu gestalten.

Hinsichtlich der Tarifverständlichkeit sind weiterhin die Regelungen im Zusammenhang mit der Preisstufe S um das Tarifgebiet 1 (Bremen) unbefriedigend. Die Fahrpreisermittlung im Zusammenhang mit der Preisstufe S entspricht nicht den sonst im Verbundtarif gängigen Prinzipien. Dies führt bei Kunden oft zu Schwierigkeiten bei der Fahrpreisermittlung. Hier gilt es Möglichkeiten zu prüfen, diese auch in ihrer Anwendung für die Fahrgäste komplizierten Regelungen wegfallen zu lassen.

Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen mit an den Verbundraum angrenzenden Verkehrsräumen sind die zurzeit nicht vorhandenen tariflichen Kooperationen mit diesen Räumen kritisch zu bewerten. Dies gilt insbesondere für die Bereiche der Landkreise Cuxhaven und Rotenburg, die noch nicht über Assoziierungsverträge mit dem Zweckverband in den VBN-Tarif eingebunden sind (vergleiche Karte A-1). Die Notwendigkeit, tarifliche Kooperationen zu prüfen, ergibt sich aber auch für die übrigen an das VBN-Gebiet angrenzenden Verkehrsräume (vergleiche Karte A-41).

### **A 16.4.2 Ticketkauf**

Die DB AG hat im Jahr 2006 begonnen, neue Ticketautomaten mit Touchscreenoberflächen aufzubauen. Diese Automaten nehmen neben Bargeld (Münzen und Scheine) auch Bankkarten und verschiedene Kreditkarten an.

In den Städten kann die Möglichkeit des Ticketkaufes in Vorverkaufsstellen - bezogen auf die Erreichbarkeit - als gut bezeichnet werden, in den Landkreisen ist diese Form eher selten anzutreffen. Der Ticketverkauf in den Landkreisen beschränkt sich in der Regel auf das Fahrzeug, die Firmenstandorte der Verkehrsunternehmen, die Reisezentren der DB AG sowie einige wenige Reisebüros und kommunale Servicebüros (vergleiche Karte A-40).

Kritisch zu bewerten ist auch, dass ein und dasselbe Ticket zum Teil verschiedene Erscheinungsformen hat und damit dem Fahrgast eine einheitliche Verbundleistung kaum vermittelbar ist. Hier wird der angestrebte verbundweite Einsatz von elektronischen Fahr-

ausweisdruckern mit GeldKarte-Terminal und Option zum elektronischen Ticket zu einer deutlichen Verbesserung führen.

Das elektronische Kontoticket BOB ist bisher nur in den Fahrzeugen der BSAG, des Bremerhavenbus und der VWG erhältlich. Hier werden zurzeit Ausbaupläne verfolgt, damit die Kunden bei weiteren Unternehmen im VBN-Gebiet BOB nutzen können.

In der folgenden Abbildung ist die Zufriedenheit der Fahrgäste mit Merkmalen des Tarifs und des Vertriebs dargestellt.

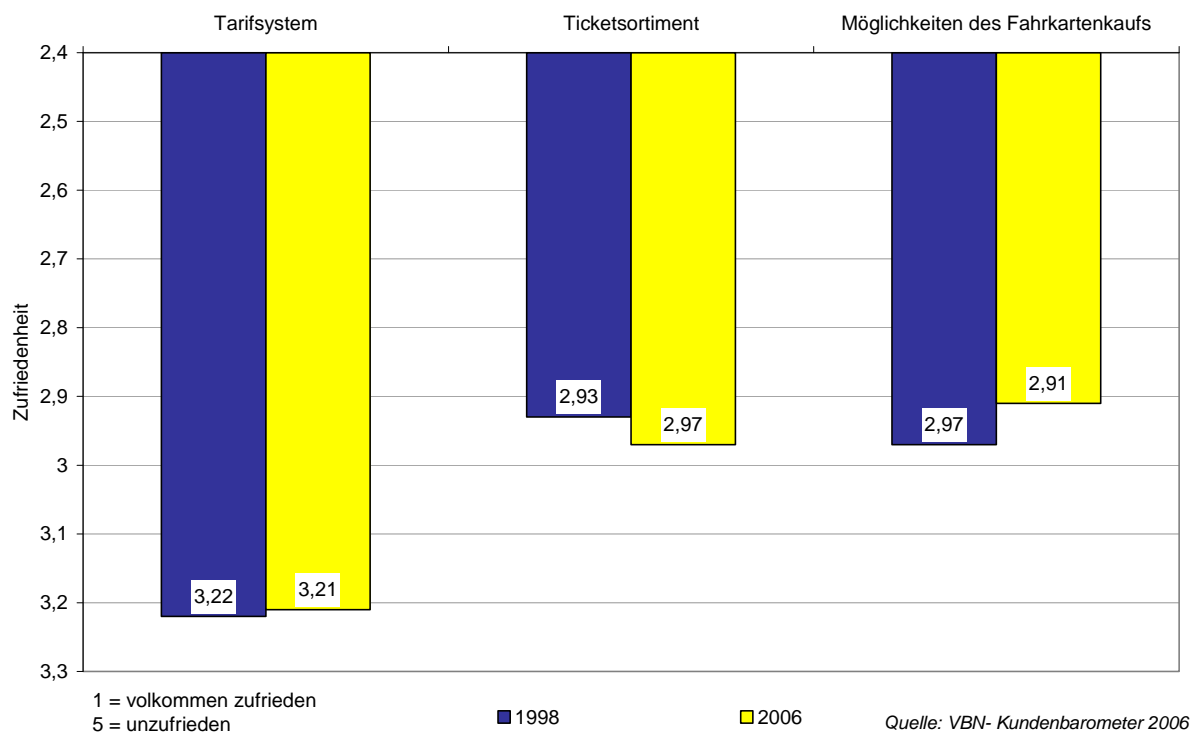


Abbildung A-173: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Zufriedenheit mit der Leistung Tarif/Vertrieb

Die Kundenzufriedenheit mit dem Tarifsystem hat sich seit 1998 nur unwesentlich verbessert. Die Bewertung des Ticketsortiments fällt 2006 sogar leicht schlechter aus als 1998. Die Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs werden 2006 dagegen besser bewertet als im Vergleichsjahr.



## **A 17 Fahrgastinformationen**

Eine gute Fahrgastinformation und -beratung ist eine zentrale Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine ganzheitliche Fahrgastinformation und -beratung beginnt damit, dass Kunden sich bereits vor Fahrtantritt umfassend, leicht verständlich und schnell darüber informieren können, wann sie von welcher Haltestelle und zu welchem Preis mit öffentlichen Verkehrsmitteln von A nach B kommen. Sofern sie für die entsprechende Verbindung übersichtliche und begreifbare Fahrplanunterlagen besitzen und ihnen ihre Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle bekannt ist, ist in der Regel vor Fahrtantritt keine weitere Beratung erforderlich. Sind diese Voraussetzungen jedoch nicht oder nur teilweise gegeben, muss eine schnelle und einfache Informationsbeschaffung verfügbar sein.

Eine Möglichkeit ist hierbei die persönliche Beratung vor Ort. Dabei nehmen die Bürgerbüros und Touristinformationen der Gemeinden, die Service-Center der Verkehrsunternehmen und Mobilitätszentralen eine tragende Rolle ein. Die Einbeziehung von privaten Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen in das Beratungs- und Informationsnetz rundet dieses Angebot ab (vergleiche Kapitel C 6.1.2.). Die jeweiligen Standorte der personell besetzten Beratungsstellen in den Gebietskörperschaften sind unter dem Kapitel „Vorverkaufsstellen und Fahrgastinformationen vor Ort“ bei dem jeweiligen Verbandsmitglied aufgeführt (vergleiche Karte A-40).

Eine weitere und einfache Möglichkeit ist die telefonischen Beratung und Information. Die Informationsstellen müssen rund um die Uhr erreichbar sein und über die entsprechenden Unterlagen und technischen Hilfsmittel verfügen, den Kunden umfassend und kompetent beraten zu können. Wer über einen Internetzugang verfügt, kann außerdem elektronische Fahrplanauskunftssysteme nutzen (vergleiche Kapitel C 6.2).

Der dritte wesentliche Bestandteil einer ganzheitlichen Fahrgastinformation sind die an den Haltestellen angebotenen Informationen. In dem von ZVBN und VBN GmbH beschlossenen Haltestellenkonzept sind die Anforderungen an Gestaltung und Qualität der gesamten Haltestellenausstattung umfassend beschrieben. Von zentraler Bedeutung ist auch hier, dass die Informationen klar und übersichtlich präsentiert werden und auch ungeübte Kunden sich schnell zurechtfinden (vergleiche C 5.1.2).

Das vierte Glied in der Kette der Fahrgastinformation stellt schließlich die Information am und im Fahrzeug dar. Vorgaben dazu sind im gemeinsam von ZVBN und VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzept für Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV im Verbundraum enthalten (vergleiche C 5.1.3).

Im Verbundraum werden - außer an den Haltestellen und an den bzw. in den Fahrzeugen - weitere, im Folgenden beschriebene Fahrgastinformationen angeboten.

## **A 17.1 Printmedien**

Als wesentliche Elemente der Fahrgastinformation im Verbandsgebiet stehen den ÖPNV-Kunden eine Vielzahl von Printmedien zur Verfügung:

- Stadt-Fahrplanbücher mit Linienplan (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst, Oldenburg)
- Regio-Fahrplanbuch mit Linienplan (Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch)
- Fahrplanjournal „Bremen Nord“
- Leporellos (Fahrplaninformationen für einzelne Linien)
- VBN-Nachtschwärmer-Leporellos (regionales Nachtlinienangebot in Bremen und der Region)
- Faltprospekte zur NachtEule Ammerland, NachtEule Oldenburg und zum Moon- bzw. Night-Liner in Bremerhaven)
- AST-Folder („VBN-Plus“ Anrufsammeltaxi)
- Gemeindefahrpläne
- Tarifplan
- Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
- Ticket-Flyer
- Kundengarantie-Flyer.

## **A 17.2 VBN-Call Center**

Das VBN-Call Center steht den ÖPNV-Kunden seit Mai 2001 täglich 24 Stunden zur Verfügung. Das Personal erteilt telefonisch Tarif- und Fahrplanauskünfte, nimmt Beschwerden, Lob und Kritik entgegen, stellt Kundenkarten aus und übernimmt den Versand von Informationsmaterial.

Betrieben wird das VBN-Call Center in Bremen von der VBN GmbH, wobei die Anrufe montags bis freitags von 22:30 Uhr bis 06:00 Uhr, samstags von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr und sonn- und feiertags von 21:30 Uhr bis 07:00 Uhr je nach Telefoneinwahlpunkt an BSAG, BremerhavenBus oder VWG weitergeleitet werden.

## **A 17.3 Internet**

Unter der Internetadresse [www.vbn.de](http://www.vbn.de) finden ÖPNV-Kunden die Auflistung aller VBN-Vertriebsstellen, das Ticketsortiment sowie die Ticketpreise. Besonders hervorzuheben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft, die es dem Kunden ermöglicht, sich für seine gewünschte Verbindung die Fahrpläne sowie den Preis für eine

einfache Fahrt ermitteln zu lassen. Über die Website kann auch Kontakt zum VBN aufgenommen werden, Informationsmaterial angefordert und Beschwerden, Kritik oder Lob an den VBN gerichtet werden. Links (Verknüpfungen) zu den Partnerunternehmen und zu anderen Verkehrsverbünden und Dienstleistern sind ebenfalls vorhanden. Informationen zum Fahrgastbeirat im VBN sind unter [www.fahrgastbeirat-vbn.de](http://www.fahrgastbeirat-vbn.de) zu finden.

Unter [www.vbn-bei-nacht.de](http://www.vbn-bei-nacht.de) sind alle Informationen zu den im Verbundgebiet verkehrenden Nachtlinien abrufbar. Über einen Link zur VBN-Homepage stehen auch hier alle oben genannten Funktionen zur Verfügung.

Eine im Jahr 2006 vom Zweckverband durchgeführte Untersuchung der Internetauftritte der Gemeinden, Landkreise und Städte im Verbandsgebiet hat ergeben, dass 77 Prozent aller Gebietskörperschaften über einen Link zur Homepage des VBN verfügen.

## A 17.4 Bewertung

In der folgenden Abbildung ist die Zufriedenheit der Fahrgäste im VBN mit den verbundweiten Fahrgastinformationen dargestellt.

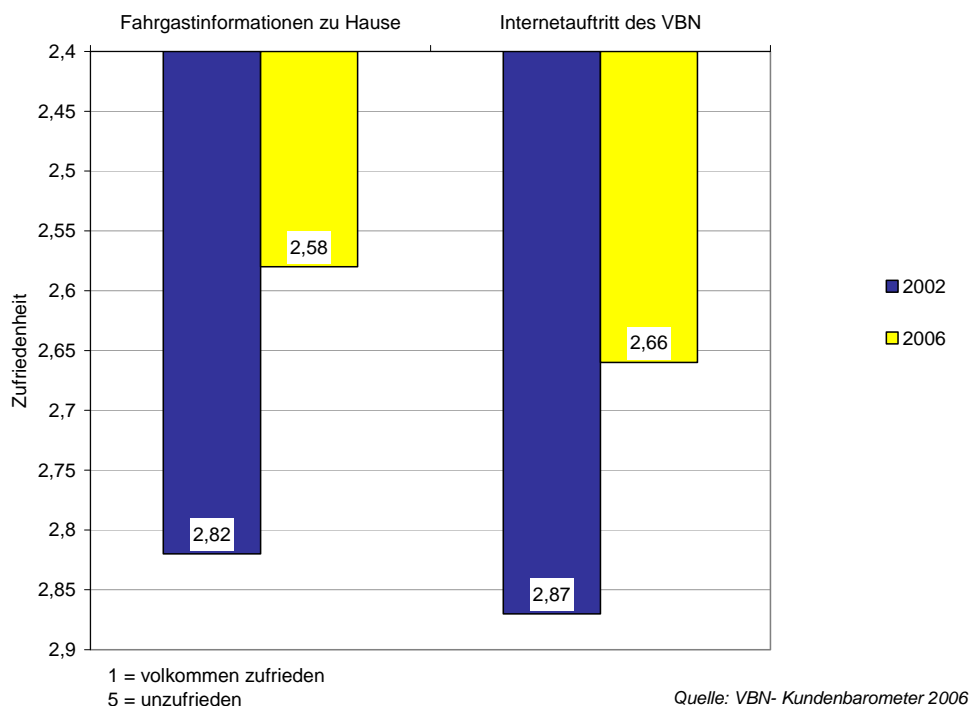


Abbildung A-174: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrgastinformationen zu Hause und Internetauftritt des VBN

Die Kundenzufriedenheit mit den verbundweiten Fahrgastinformationen hat sich sowohl bei dem Merkmal „Fahrgastinformationen zu Hause“ wie auch bei dem Merkmal „Internetauftritt des VBN“ seit 2002 deutlich verbessert.



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung A-1:	Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Zweckverbandsgebiet von 1994 bis 2006 .....	A 2-3
Abbildung A-2:	Altersaufbau der Bevölkerung im Zweckverbandsgebiet .....	A 2-5
Abbildung A-3:	Anstieg des Anteils der über 65-Jährigen zwischen 1999 und 2005 .....	A 2-6
Abbildung A-4:	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Zweckverbandsgebiet .....	A 2-7
Abbildung A-5:	Entwicklung der Arbeitsplatzzentralität im Zweckverbandsgebiet zwischen 1999 und 2004 .....	A 2-10
Abbildung A-6:	Beschäftigte am Arbeitsort im Zweckverbandsgebiet nach Wirtschaftssektoren .....	A 2-12
Abbildung A-7:	Ein- und Auspendler der ZVBN-Verbandsmitglieder .....	A 2-14
Abbildung A-8:	Pendlersalden der ZVBN-Verbandsmitglieder .....	A 2-15
Abbildung A-9:	Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Globalzufriedenheit Schienenpersonennahverkehr .....	A 3-10
Abbildung A-10:	ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 5-16
Abbildung A-11:	ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremen nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV) .....	A 5-17
Abbildung A-12:	Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 5-18
Abbildung A-13:	Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 5-19
Abbildung A-14:	Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag .....	A 5-20
Abbildung A-15:	Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag .....	A 5-21
Abbildung A-16:	Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien) nach Tagtypen .....	A 5-22
Abbildung A-17:	Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 5-22

Abbildung A-18: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- und Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag .....	A 5-23
Abbildung A-19: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Stadt (nur Straßenbahn- Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag .....	A 5-23
Abbildung A-20: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen.....	A 5-24
Abbildung A-21: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 5-24
Abbildung A-22: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag .....	A 5-25
Abbildung A-23: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste Bremen-Nord (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag .....	A 5-25
Abbildung A-24: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 5-26
Abbildung A-25: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge.....	A 5-27
Abbildung A-26: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 5-28
Abbildung A-27: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremen - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot .....	A 5-30
Abbildung A-28: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 6-7
Abbildung A-29: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Bremerhaven nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV) .....	A 6-8
Abbildung A-30: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 6-9
Abbildung A-31: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 6-10
Abbildung A-32: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag .....	A 6-11
Abbildung A-33: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag .....	A 6-12

Abbildung A-34: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Bremerhaven nach Tagtypen (nur Stadtbuslinien) .....	A 6-13
Abbildung A-35: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 6-13
Abbildung A-36: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag .....	A 6-14
Abbildung A-37: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Bremerhaven (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag .....	A 6-14
Abbildung A-38: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 6-15
Abbildung A-39: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 6-16
Abbildung A-40: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen .....	A 6-17
Abbildung A-41: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Bremerhaven - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot....	A 6-18
Abbildung A-42: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 7-6
Abbildung A-43: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Delmenhorst nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV) .....	A 7-7
Abbildung A-44: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 7-8
Abbildung A-45: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 7-9
Abbildung A-46: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag .....	A 7-10
Abbildung A-47: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag .....	A 7-11
Abbildung A-48: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen .....	A 7-12
Abbildung A-49: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 7-12

Abbildung A-50: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag.....	A 7-13
Abbildung A-51: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Delmenhorst (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag .....	A 7-13
Abbildung A-52: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 7-14
Abbildung A-53: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 7-15
Abbildung A-54: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 7-16
Abbildung A-55: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Delmenhorst - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot.....	A 7-17
Abbildung A-56: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 8-8
Abbildung A-57: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) in der Stadt Oldenburg nach Tagtypen (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV) .....	A 8-9
Abbildung A-58: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 8-10
Abbildung A-59: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 8-11
Abbildung A-60: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Samstag .....	A 8-12
Abbildung A-61: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste in der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbusverkehr und SPNV), Tagtyp Sonntag .....	A 8-13
Abbildung A-62: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien) nach Tagtypen.....	A 8-14
Abbildung A-63: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 8-14
Abbildung A-64: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Samstag .....	A 8-15
Abbildung A-65: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Linienbündel Stadt Oldenburg (nur Stadtbuslinien), Tagtyp Sonntag .....	A 8-15



Abbildung A-66: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 8-16
Abbildung A-67: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge.....	A 8-17
Abbildung A-68: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 8-18
Abbildung A-69: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für die Stadt Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot .....	A 8-20
Abbildung A-70: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 9-5
Abbildung A-71: ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Ammerland nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 9-6
Abbildung A-72: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 9-7
Abbildung A-73: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Ammerland (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 9-8
Abbildung A-74: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland Ost nach Tagtypen.....	A 9-11
Abbildung A-75: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Ost, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 9-11
Abbildung A-76: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Ost, Tagtyp Samstag .....	A 9-12
Abbildung A-77: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland West nach Tagtypen .....	A 9-15
Abbildung A-78: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 9-15
Abbildung A-79: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Samstag .....	A 9-16
Abbildung A-80: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland West, Tagtyp Sonntag .....	A 9-16
Abbildung A-81: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Ammerland Süd nach Tagtypen.....	A 9-18
Abbildung A-82: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Süd, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 9-19

Abbildung A-83: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Ammerland Süd, Tagtyp Samstag .....	A 9-19
Abbildung A-84: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen (einschließlich SPNV-Haltestellen).....	A 9-21
Abbildung A-85: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 9-22
Abbildung A-86: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 9-23
Abbildung A-87: Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Ammerland - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot.....	A 9-25
Abbildung A-88: ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 10-6
Abbildung A-89: ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Diepholz nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 10-7
Abbildung A-90: Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 10-8
Abbildung A-91: Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Diepholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 10-9
Abbildung A-92: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Nordwest nach Tagtypen .....	A 10-11
Abbildung A-93: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordwest, Tagtyp Montag bis Freitag .....	A 10-12
Abbildung A-94: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordwest, Tagtyp Samstag .....	A 10-12
Abbildung A-95: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Nordost nach Tagtypen .....	A 10-15
Abbildung A-96: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 10-16
Abbildung A-97: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Samstag .....	A 10-16
Abbildung A-98: Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Nordost, Tagtyp Sonntag .....	A 10-17
Abbildung A-99: Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Südost nach Tagtypen .....	A 10-19

Abbildung A-100:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südost, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 10-20
Abbildung A-101:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südost, Tagtyp Samstag .....	A 10-20
Abbildung A-102:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Diepholz Südwest nach Tagtypen.....	A 10-23
Abbildung A-103:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Diepholz Südwest, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 10-23
Abbildung A-104:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen (einschließlich SPNV-Haltestellen).....	A 10-24
Abbildung A-105:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 10-25
Abbildung A-106:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 10-26
Abbildung A-107:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Diepholz - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot .....	A 10-27
Abbildung A-108:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 11-5
Abbildung A-109:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Oldenburg nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 11-6
Abbildung A-110:Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 11-7
Abbildung A-111:Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Oldenburg (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag .....	A 11-8
Abbildung A-112:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg West nach Tagtypen.....	A 11-12
Abbildung A-113:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg West, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 11-12
Abbildung A-114:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg West, Tagtyp Samstag .....	A 11-13
Abbildung A-115:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg Nord nach Tagtypen .....	A 11-16

Abbildung A-116:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Nord, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 11-16
Abbildung A-117:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Oldenburg Südost nach Tagtypen.....	A 11-18
Abbildung A-118:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 11-18
Abbildung A-119:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Samstag .....	A 11-19
Abbildung A-120:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Oldenburg Südost, Tagtyp Sonntag .....	A 11-19
Abbildung A-121:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 11-20
Abbildung A-122:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge.....	A 11-21
Abbildung A-123:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/Verkaufsstellen.....	A 11-22
Abbildung A-124:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Oldenburg - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot .....	A 11-23
Abbildung A-125:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag .....	A 12-5
Abbildung A-126:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Osterholz nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 12-6
Abbildung A-127:Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag .....	A 12-7
Abbildung A-128:Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Osterholz (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag bis Freitag .....	A 12-8
Abbildung A-129:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz West nach Tagtypen .....	A 12-10
Abbildung A-130:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz West, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 12-10
Abbildung A-131:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz Mitte nach Tagtypen .....	A 12-13
Abbildung A-132:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Mitte, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 12-13

Abbildung A-133:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Mitte, Tagtyp Samstag .....	A 12-14
Abbildung A-134:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Osterholz Ost nach Tagtypen.....	A 12-17
Abbildung A-135:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 12-17
Abbildung A-136:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Samstag .....	A 12-18
Abbildung A-137:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Osterholz Ost, Tagtyp Sonntag .....	A 12-18
Abbildung A-138:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 12-20
Abbildung A-139:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 12-21
Abbildung A-140:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen .....	A 12-22
Abbildung A-141:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Osterholz - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot.....	A 12-23
Abbildung A-142:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 13-5
Abbildung A-143:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Verden nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 13-6
Abbildung A-144:Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag-Freitag .....	A 13-7
Abbildung A-145:Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Verden (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 13-8
Abbildung A-146:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Verden Nord nach Tagtypen.....	A 13-11
Abbildung A-147:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 13-11
Abbildung A-148:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Samstag .....	A 13-12
Abbildung A-149:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Nord, Tagtyp Sonntag .....	A 13-12

Abbildung A-150:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Verden Süd nach Tagtypen .....	A 13-15
Abbildung A-151:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 13-16
Abbildung A-152:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Samstag .....	A 13-16
Abbildung A-153:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Verden Süd, Tagtyp Sonntag.....	A 13-17
Abbildung A-154:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen .....	A 13-18
Abbildung A-155:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge.....	A 13-19
Abbildung A-156:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen.....	A 13-20
Abbildung A-157:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Verden - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot.....	A 13-21
Abbildung A-158:ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag.....	A 14-5
Abbildung A-159:ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Wesermarsch nach Bedienungsebenen und Tagtypen (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 14-6
Abbildung A-160:Tarifanteile am ÖPNV-Verkehrsaufkommen im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV) .....	A 14-7
Abbildung A-161:Fahrtzwecke der ÖPNV-Fahrgäste im Landkreis Wesermarsch (einschließlich Stadtbusverkehr und SPNV), Tagtyp Montag - Freitag .....	A 14-8
Abbildung A-162:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Wesermarsch Nord nach Tagtypen.....	A 14-10
Abbildung A-163:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 14-11
Abbildung A-164:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Samstag .....	A 14-11
Abbildung A-165:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Nord, Tagtyp Sonntag.....	A 14-12
Abbildung A-166:Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Linienbündel Wesermarsch Süd nach Tagtypen.....	A 14-15

Abbildung A-167:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Süd, Tagtyp Montag bis Freitag.....	A 14-16
Abbildung A-168:Fahrtzwecke der Fahrgäste im Linienbündel Wesermarsch Süd Tagtyp Samstag .....	A 14-16
Abbildung A-169:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Haltestellen.....	A 14-17
Abbildung A-170:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrzeuge .....	A 14-18
Abbildung A-171:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Möglichkeiten des Fahrkartenkaufs/ Verkaufsstellen .....	A 14-19
Abbildung A-172:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 für den Landkreis Wesermarsch - Zufriedenheit mit der Leistung Verkehrsangebot .	A 14-20
Abbildung A-173:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Zufriedenheit mit der Leistung Tarif/Vertrieb .....	A 16-6
Abbildung A-174:Ergebnisse VBN-Kundenbarometer 2006 - Zufriedenheit mit der Leistung Fahrgastinformationen zu Hause und Internetauftritt des VBN .....	A 17-3





## Tabellenverzeichnis

Tabelle A-1:	Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte .....	A 2-1
Tabelle A-2:	Entwicklung der Bevölkerung im Zweckverbandsgebiet 1994 bis 2004 .....	A 2-4
Tabelle A-3:	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Zweckverbandsgebiet 1994 bis 2004.....	A 2-8
Tabelle A-4:	Anzahl der Betriebe im Zweckverbandsgebiet .....	A 2-9
Tabelle A-5:	SPNV-Haltestellen im Zweckverbandsgebiet.....	A 3-2
Tabelle A-6:	Eingesetzte SPNV-Fahrzeuge im Verbandsgebiet .....	A 3-4
Tabelle A-7:	Schienenstreckennetz und Kursbuchstrecken im Zweckverbandsgebiet (vergleiche Karte A-4) .....	A 3-4
Tabelle A-8:	Zeitliches Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet .....	A 3-5
Tabelle A-9:	Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremen .....	A 5-1
Tabelle A-10:	Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Bremen .....	A 5-2
Tabelle A-11:	Größere Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Bremen .....	A 5-3
Tabelle A-12:	Regionalbuslinien in Bremen.....	A 5-7
Tabelle A-13:	Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen .....	A 5-8
Tabelle A-14:	Straßenbahn- und Buslinien in Bremen .....	A 5-10
Tabelle A-15:	Zeitliches Angebot der Nachtlinien in der Stadt Bremen.....	A 5-12
Tabelle A-16:	Nachtliniennetz (Straßenbahn und Stadtbus) in Bremen .....	A 5-13
Tabelle A-17:	Regionale Nachtlinien in Bremen und dem Bremer Umland.....	A 5-14
Tabelle A-18:	Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Bremerhaven .....	A 6-1
Tabelle A-19:	Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Bremerhaven .....	A 6-1
Tabelle A-20:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Bremerhaven.....	A 6-2
Tabelle A-21:	Stadtbuslinien in Bremerhaven .....	A 6-4
Tabelle A-22:	Betriebszeiten der Bremerhavener Stadtbuslinien .....	A 6-4
Tabelle A-23:	Taktzeiten nach Verkehrszeiten der Bremerhavener Stadtbuslinien.....	A 6-5
Tabelle A-24:	Zeitliches Verkehrsangebot der Bremerhavener Nachtbuslinien .....	A 6-6
Tabelle A-25:	Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Delmenhorst.....	A 7-1

Tabelle A-26:	Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Delmenhorst.....	A 7-1
Tabelle A-27:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Delmenhorst.....	A 7-2
Tabelle A-28:	Stadtbuslinien in Delmenhorst.....	A 7-4
Tabelle A-29:	Ausstattung der Haltestellen in der Stadt Oldenburg .....	A 8-1
Tabelle A-30:	Eingesetzte Fahrzeuge in der Stadt Oldenburg .....	A 8-2
Tabelle A-31:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte in der Stadt Oldenburg .....	A 8-2
Tabelle A-32:	Stadtbuslinien in Oldenburg .....	A 8-5
Tabelle A-33:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Ammerland.....	A 9-1
Tabelle A-34:	Park-and-ride-und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Ammerland (vergleiche Karte A-24) .....	A 9-2
Tabelle A-35:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Diepholz .....	A 10-1
Tabelle A-36:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Diepholz (vergleiche Karte A-25) .....	A 10-2
Tabelle A-37:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Oldenburg .....	A 11-1
Tabelle A-38:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Oldenburg (vergleiche Karte A-26).....	A 11-2
Tabelle A-39:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Osterholz.....	A 12-1
Tabelle A-40:	Park-and-ride und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Osterholz (vergleiche Karte A-27) .....	A 12-2
Tabelle A-41:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Verden .....	A 13-1
Tabelle A-42:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Verden (vergleiche Karte A-28).....	A 13-2
Tabelle A-43:	Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Wesermarsch.....	A 14-1
Tabelle A-44:	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Standorte im Landkreis Wesermarsch .....	A 14-2
Tabelle A-45:	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Deutschland im Jahr 2005 .....	A 15-1

## Kartenverzeichnis

Karte A-1:	Planungsraum und Verwaltungsebenen
Karte A-2:	Bevölkerungsdichte
Karte A-3:	Pendlerbeziehungen innerhalb des ZVBN
Karte A-4:	Schienenstreckennetz
Karte A-5:	SPNV-Haltestellen - Bahnsteighöhen
Karte A-6:	SPNV-Haltestellen - Zugangsmöglichkeiten
Karte A-7:	SPNV-Haltestellen - Fahrgastzahlen
Karte A-8:	Straßenbahn- und Stadtbusliniennetz in Bremen (Tagesliniennetz)
Karte A-9:	Straßenbahn- und Stadtbusliniennetz in Bremen (Nachtliniennetz)
Karte A-10:	Regionalbuslinien in Bremen
Karte A-11:	Einzugsgebiet der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV - 300m Radius in Bremen-Stadt
Karte A-12:	Einzugsgebiet der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV - 600m Radius in Bremen-Stadt
Karte A-13:	Einzugsgebiet der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV - 300m Radius in Bremen-Nord
Karte A-14:	Einzugsgebiet der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV - 600m Radius in Bremen-Nord
Karte A-15:	Stadtbusliniennetz in Bremerhaven (Tagesnetz)
Karte A-16:	Stadtbusliniennetz in Bremerhaven (Nachtnetz)
Karte A-17:	Regionalbusliniennetz in Bremerhaven
Karte A-18:	Stadtbusliniennetz in Delmenhorst (Tagesliniennetz)
Karte A-19:	Stadtbusliniennetz in Delmenhorst (Freizeitliniennetz)
Karte A-20:	Regionalbusliniennetz in Delmenhorst
Karte A-21:	Stadtbusliniennetz in Oldenburg (Tagesnetz)
Karte A-22:	Stadtbusliniennetz in Oldenburg (Nachtnetz)
Karte A-23:	Regionalbusliniennetz in Oldenburg
Karte A-24:	Landkreis Ammerland - Räumliches Verkehrsangebot
Karte A-25:	Landkreis Diepholz - Räumliches Verkehrsangebot
Karte A-26:	Landkreis Oldenburg - Räumliches Verkehrsangebot

Karte A-27:	Landkreis Osterholz - Räumliches Verkehrsangebot
Karte A-28:	Landkreis Verden - Räumliches Verkehrsangebot
Karte A-29:	Landkreis Wesermarsch - Räumliches Verkehrsangebot
Karte A-30:	Landkreis Ammerland - Schulstandorte
Karte A-31:	Landkreis Diepholz - Schulstandorte
Karte A-32:	Landkreis Oldenburg - Schulstandorte
Karte A-33:	Landkreis Osterholz - Schulstandorte
Karte A-34:	Landkreis Verden - Schulstandorte
Karte A-35:	Landkreis Wesermarsch - Schulstandorte
Karte A-36:	Bürgerbusse im ZVBN-Gebiet
Karte A-37:	Bedarfsorientierter Verkehr
Karte A-38:	VBN-Nachtschwärmer
Karte A-39:	Nachtlinien in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg
Karte A-40:	Vertriebs- und Auskunftsstellen im ZVBN-Gebiet
Karte A-41:	Verkehrsverbünde und -gemeinschaften in den Nachbarräumen des VBN
Karte A-42:	Das VBN-Tarifgebiet

## Anlagenverzeichnis

Anlage A-1:	Entwicklung der Bevölkerungszahlen von 1994 bis 2004 sowie Bevölkerung 2006 .....	1
Anlage A-2:	Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte .....	2
Anlage A-3:	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen 1994 bis 2005 .....	3
Anlage A-4:	Beschäftigte am Arbeitsort und Betriebe .....	4
Anlage A-5:	Ein- und Auspendler, Pendlersalden .....	5
Anlage A-6:	SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet .....	6
Anlage A-7:	Park-and-ride und Bike-and-ride-Standorte mit Stellplatzzahlen (ständiges P+R oder B+R) in der Stadt Bremen .....	8
Anlage A-8:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Ammerland .....	11
Anlage A-9:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Diepholz .....	13
Anlage A-10:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Oldenburg .....	15
Anlage A-11:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Osterholz .....	17
Anlage A-12:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Verden .....	19
Anlage A-13:	Verkehrsangebot des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Wesermarsch .....	20
Anlage A-14:	Zeitliches Verkehrsangebot des SPNV (Fahrplan 2007) .....	21
Anlage A-15:	Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet .....	22