

Hinweis!

Aus technischen Gründen ist in dieser Datei noch die nicht mehr gültige Fassung des Kapitel C4 enthalten.

Das fortgeschriebene, aktuell gültige Kapitel C4 finden Sie am Ende dieser Datei (ab Seite 261).

C	Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV	C-1
C 1	Ziele	C 1-1
C 1.1	Grundsätze.....	C 1-1
C 1.2	Räumliches und zeitliches ÖPNV-Angebot	C 1-2
C 1.3	Qualität des ÖPNV	C 1-3
C 1.4	Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb	C 1-3
C 1.5	Weiterentwicklung des VBN-Tarifes.....	C 1-3
C 1.6	Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen.....	C 1-4
C 2	Bilanz zum NVP 2	C 2-1
C 2.1	Maßnahmen zum Leitprojekt Linienbündelung	C 2-1
C 2.2	Maßnahmen zum Leitprojekt mehrstufig differenziertes Liniennetz ..	C 2-2
C 2.3	Maßnahmen zum Leitprojekt Nachtlinien	C 2-2
C 2.4	Maßnahmen zum Leitprojekt SPNV-Haltestellen	C 2-3
C 2.5	Maßnahmen zum Leitprojekt ÖPNV-Service vor Ort	C 2-4
C 2.6	Maßnahmen zum Projekt Haltestellen	C 2-5
C 2.7	Maßnahmen zum Projekt Barrierefreiheit.....	C 2-6
C 2.8	Maßnahmen zum Projekt Tarif	C 2-7
C 3	Zeitliches und räumliches ÖPNV-Angebot.....	C 3-1
C 3.1	Konzept des differenzierten Liniennetzes	C 3-1
C 3.1.1	Bedienungsebenen	C 3-1
C 3.1.2	Fahrweg	C 3-3
C 3.1.3	Verknüpfung der Teilverkehrssysteme.....	C 3-4
C 3.1.4	Produkte	C 3-4
C 3.1.5	Barrierefreier ÖPNV	C 3-9
C 3.2	Maßnahmen zum räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Angebot im Netz der kreisfreien Städte	C 3-11
C 3.2.1	Stadt Bremen	C 3-11
C 3.2.1.1	Maßnahmen im Streckennetz Straßenbahn und Folgemaßnahmen im Stadtbusnetz	C 3-12
C 3.2.1.2	Maßnahmen im Stadtbusbereich	C 3-15
C 3.2.1.3	Maßnahmen Regionalbusverkehr	C 3-17
C 3.2.1.4	Maßnahmen im Nachtbusverkehr	C 3-19
C 3.2.1.5	Beschleunigungsmaßnahmen und Haltestellen	C 3-20

C 3.2.1.6	Verkehrssteuerung im Rahmen des Verkehrsmanagementsystems (VMS)	C 3-20
C 3.2.1.7	Maßnahmen zur Luftreinhaltung	C 3-21
C 3.2.2	Stadt Bremerhaven	C 3-22
C 3.2.2.1	Maßnahmen im Stadtbusverkehr	C 3-22
C 3.2.2.2	Maßnahmen im Regionalbusverkehr	C 3-22
C 3.2.2.3	Maßnahmen im Nachtbusverkehr	C 3-23
C 3.2.2.4	Beschleunigungsmaßnahmen.....	C 3-24
C 3.2.3	Stadt Delmenhorst	C 3-24
C 3.2.3.1	Maßnahmen im Stadtbusverkehr	C 3-24
C 3.2.3.2	Maßnahmen im Regionalbusverkehr	C 3-24
C 3.2.3.3	Maßnahmen im Nachtbusverkehr	C 3-24
C 3.2.3.4	Beschleunigungsmaßnahmen und Verbesserung von Lichtsignalanlagen	C 3-25
C 3.2.4	Stadt Oldenburg	C 3-25
C 3.2.4.1	Maßnahmen im Stadtbusverkehr	C 3-25
C 3.2.4.2	Maßnahmen im Regionalbusverkehr	C 3-26
C 3.2.4.3	Maßnahmen im Nachtbusverkehr	C 3-27
C 3.2.4.4	Beschleunigungsmaßnahmen und Verbesserung von Lichtsignalanlagen	C 3-28
C 3.3	Maßnahmen zum räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Angebot in den Landkreisen.....	C 3-28
C 3.3.1	Landkreis Ammerland	C 3-28
C 3.3.1.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland Ost ..	C 3-29
C 3.3.1.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland West	C 3-34
C 3.3.1.3	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland Süd .	C 3-40
C 3.3.2	Landkreis Diepholz.....	C 3-45
C 3.3.2.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Northwest	C 3-46
C 3.3.2.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Nordost	C 3-48
C 3.3.2.3	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Südost .	C 3-53
C 3.3.2.4	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Südwest	C 3-58
C 3.3.2.5	Sonstige Maßnahmen im Landkreis Diepholz.....	C 3-61

C 3.3.3	Landkreis Oldenburg	C 3-61
C 3.3.3.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-West	C 3-62
C 3.3.3.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-Nord	C 3-67
C 3.3.3.3	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-Südost	C 3-70
C 3.3.4	Landkreis Osterholz	C 3-73
C 3.3.4.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-West	C 3-73
C 3.3.4.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-Mitte	C 3-75
C 3.3.4.3	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-Ost	C 3-78
C 3.3.4.4	Sonstige Maßnahmen im Landkreis Osterholz	C 3-85
C 3.3.5	Landkreis Verden	C 3-85
C 3.3.5.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Verden Nord	C 3-87
C 3.3.5.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Verden Süd	C 3-91
C 3.3.6	Landkreis Wesermarsch	C 3-100
C 3.3.6.1	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Wesermarsch-Nord	C 3-100
C 3.3.6.2	Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Wesermarsch-Süd	C 3-104
C 3.4	Nachtlinien in den Landkreisen	C 3-111
C 3.4.1	Angebot Nachtlinien	C 3-111
C 3.4.1.1	Räumliches Verkehrsangebot	C 3-111
C 3.4.1.2	Zeitliches Angebot	C 3-112
C 3.4.1.3	Verknüpfung von Nachtverkehren	C 3-112
C 3.4.2	Tarif	C 3-112
C 3.4.3	Marketing	C 3-113
C 3.4.4	Sicherheit	C 3-114
C 3.4.5	Maßnahmen zur Weiterentwicklung der regionalen Nachtbusnetze	C 3-115
C 3.4.5.1	Landkreis Ammerland (NachtEule)	C 3-115
C 3.4.5.2	Landkreis Oldenburg (NachtEule)	C 3-115
C 3.4.5.3	Landkreise Osterholz, Verden und Rotenburg und Stadt Bremen (Nachtschwärmer)	C 3-116
C 3.4.5.4	Landkreis Diepholz	C 3-117
C 3.4.5.5	Landkreis Wesermarsch	C 3-117

C 4	Linienbündelung	C 4-1
C 4.1	Hintergrund	C 4-1
C 4.2	Vorgehensweise.....	C 4-2
C 4.2.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmen.....	C 4-2
C 4.2.2	Linienbündelungsbeschlüsse der Verbandsversammlung.....	C 4-3
C 4.2.3	Kriterien für die Bildung der Linienbündel	C 4-3
C 4.2.3.1	Verkehrliche und raumstrukturelle Kriterien	C 4-3
C 4.2.3.2	Betriebswirtschaftliche und wirtschaftliche Kriterien	C 4-4
C 4.2.3.3	Harmonisierung der Laufzeiten	C 4-5
C 4.3	Linienbündel in den kreisfreien Städten	C 4-6
C 4.3.1	Bremen.....	C 4-6
C 4.3.1.1	Linienbündel Bremen Nord	C 4-6
C 4.3.1.2	Linienbündel Bremen Nordwest	C 4-7
C 4.3.1.3	Linienbündel Bremen Südwest	C 4-8
C 4.3.1.4	Linienbündel Bremen Nordost.....	C 4-8
C 4.3.1.5	Linienbündel Bremen Südost	C 4-9
C 4.3.1.6	Linienbündel Nachtlinien	C 4-9
C 4.3.1.7	Linienbündel Straßenbahn	C 4-10
C 4.3.1.8	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-10
C 4.3.2	Bremerhaven.....	C 4-12
C 4.3.2.1	Linienbündel Bremerhaven	C 4-12
C 4.3.2.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-14
C 4.3.3	Delmenhorst.....	C 4-15
C 4.3.3.1	Linienbündel Delmenhorst	C 4-15
C 4.3.3.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-16
C 4.3.4	Stadt Oldenburg	C 4-16
C 4.3.4.1	Linienbündel Oldenburg Stadt.....	C 4-16
C 4.3.4.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-17
C 4.4	Linienbündel in den Landkreisen	C 4-19
C 4.4.1	Landkreis Ammerland	C 4-19
C 4.4.1.1	Linienbündel AM Ost.....	C 4-20
C 4.4.1.2	Linienbündel AM West	C 4-21

C 4.4.1.3	Linienbündel AM Süd	C 4-22
C 4.4.1.4	Linien mit anderer Zuordnung	C 4-23
C 4.4.2	Landkreis Diepholz	C 4-24
C 4.4.2.1	Linienbündel DH Nordwest	C 4-24
C 4.4.2.2	Linienbündel DH Nordost	C 4-25
C 4.4.2.3	Linienbündel DH Südost	C 4-26
C 4.4.2.4	Linienbündel DH Südwest	C 4-27
C 4.4.2.5	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-28
C 4.4.3	Landkreis Oldenburg	C 4-29
C 4.4.3.1	Linienbündel OL West	C 4-30
C 4.4.3.2	Linienbündel OL Nord	C 4-31
C 4.4.3.3	Linienbündel OL Südost	C 4-33
C 4.4.3.4	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-33
C 4.4.4	Landkreis Osterholz	C 4-34
C 4.4.4.1	Linienbündel OHZ West	C 4-35
C 4.4.4.2	Linienbündel OHZ Mitte	C 4-35
C 4.4.4.3	Linienbündel OHZ Ost	C 4-36
C 4.4.4.4	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-37
C 4.4.5	Landkreis Verden	C 4-38
C 4.4.5.1	Linienbündel VER Nord	C 4-39
C 4.4.5.2	Linienbündel VER Süd	C 4-39
C 4.4.5.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-40
C 4.4.6	Landkreis Wesermarsch	C 4-41
C 4.4.6.1	Linienbündel WM Nord	C 4-42
C 4.4.6.2	Linienbündel WM Süd	C 4-42
C 4.4.6.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-43
C 4.5	Linienbündel Nachtverkehr	C 4-44
C 4.5.1	Nachtschwärmer	C 4-44
C 4.5.2	Regionales Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)	C 4-45
C 4.5.3	Regionales Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg)	C 4-46
C 4.5.4	Nachtliniennetz Stadt Bremen	C 4-47

C 4.5.5	Nachtlinien Stadt Bremerhaven	C 4-47
C 4.5.6	Nachtliniennetz Stadt Oldenburg (Nachtexpress)	C 4-47
C 4.5.7	Zusammenfassung.....	C 4-47
C 5	Qualität des ÖPNV	C 5-1
C 5.1	Konzepte	C 5-1
C 5.1.1	SPNV-Haltestellen	C 5-1
C 5.1.1.1	Zielsetzung.....	C 5-2
C 5.1.1.2	Zugänge und Barrierefreiheit	C 5-3
C 5.1.1.3	Bahnsteiganlagen und Service	C 5-4
C 5.1.1.4	Intermodale Verknüpfung.....	C 5-5
C 5.1.1.5	Bahnhofsumfeld und Empfangsgebäude	C 5-6
C 5.1.1.6	Maßnahmen an SPNV-Haltestellen	C 5-7
C 5.1.2	Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV	C 5-12
C 5.1.2.1	Gestaltungs- und Qualitätsstandards.....	C 5-13
C 5.1.2.2	Maßnahmen an Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV	C 5-19
C 5.1.3	Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV.....	C 5-21
C 5.1.3.1	Umweltstandards	C 5-22
C 5.1.3.2	Erscheinungsbild.....	C 5-22
C 5.1.3.3	Fahrgastinformation	C 5-22
C 5.1.3.4	Ein- und Ausstiegskomfort	C 5-23
C 5.1.3.5	Innenausstattung und -aufteilung.....	C 5-24
C 5.1.3.6	Maßnahmen.....	C 5-24
C 5.1.3.7	Einzelmaßnahmen in den Städten und Landkreisen	C 5-24
C 5.2	Qualitätssicherung und Steuerung.....	C 5-26
C 5.2.1	Kundengarantien und Beschwerdemanagement.....	C 5-26
C 5.2.2	Qualitätstests	C 5-27
C 5.2.3	Monitoring und Controlling	C 5-28
C 6	Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb.....	C 6-1
C 6.1	ÖPNV-Service vor Ort.....	C 6-1
C 6.1.1	Konzept.....	C 6-1
C 6.1.2	Die Bausteine der persönlichen ÖPNV-Beratung im VBN	C 6-2
C 6.1.3	Verantwortung für Einrichtung und Betrieb der ÖPNV-Service-Einrichtungen vor Ort	C 6-5

C 6.1.4	Übergeordnete Maßnahmen	C 6-5
C 6.1.5	Handlungsfelder	C 6-6
C 6.1.6	Einzelmaßnahmen	C 6-7
C 6.2	ÖPNV-Service im Internet	C 6-8
C 6.2.1	Konzept	C 6-8
C 6.2.2	Die Bausteine der EDV gestützten ÖPNV-Information im VBN	C 6-8
C 6.3	Vertrieb	C 6-11
C 6.3.1	Konzept	C 6-12
C 6.3.2	Maßnahmen	C 6-13
C 7	Tarif	C 7-1
C 7.1	Tarifstruktur und Ticketsortiment	C 7-1
C 7.2	Tarifgebiet	C 7-1
C 7.2.1	Assoziierungen im Landkreis Rotenburg	C 7-1
C 7.2.2	Assoziierungen im Landkreis Cuxhaven	C 7-2
C 7.3	Tarifkooperationen	C 7-2
C 8	Maßnahmen im SPNV	C 8-1
C 8.1	Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz	C 8-1
C 8.1.1	Maßnahme Einführung Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	C 8-1
C 8.1.2	Maßnahme Einführung Metropolenbahn	C 8-3
C 8.1.3	Maßnahmen im „RegionalExpress-Netz“	C 8-4
C 8.1.4	Maßnahmen im „RegionalBahn-Netz“	C 8-4
C 8.2	Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz	C 8-5
C 8.2.1	Maßnahmen des SPNV-Aufgabenträgers Land Bremen	C 8-5
C 8.2.2	Einzelmaßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften ..	C 8-5
C 9	Umwelt und Klima	C 8-1
C 9.1	Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung - Nichttechnische Zusammenfassung	C 8-1
C 9.2	ÖPNV und Luftreinhaltung - ein Beitrag zum Klimaschutz	C 8-2
C 9.2.1	Maßnahmen zur Luftreinhaltung	C 8-2
C 9.2.1.1	Bremen	C 8-3
C 9.2.1.2	Bremerhaven	C 8-4
C 9.2.1.3	Delmenhorst	C 8-4

C 9.2.1.4	Oldenburg	C 8-4
C 10	Zusammenfassung der Maßnahmen.....	C 10-1
C 10.1	Übersicht für die Städte.....	C 10-1
C 10.2	Übersicht für die Landkreise	C 10-4
Abbildungsverzeichnis.....		1
Tabellenverzeichnis.....		1
Kartenverzeichnis		1
Anlagenverzeichnis		1

C Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

C 1 Ziele

C 1.1 Grundsätze

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll in allen Teilen des Zweckverbandsgebietes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen zeit- und raumbezogenen Verkehrsbedürfnisse gewährleistet und weiterentwickelt werden. Die ausreichende Verkehrsbedienung beinhaltet neben der räumlichen und zeitlichen Erschließung insbesondere auch die Umsetzung der im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen gemeinsam erarbeiteten Qualitätsstandards und den VBN-Tarif.

Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen durch Aufkommensverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr anzustreben. Unter diesem Gesichtspunkt soll dem Ausbau des ÖPNV (als Teil des Umweltverbundes) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit Vorrang gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Die Siedlungsentwicklung und der ÖPNV sollen sich im Hinblick auf die Schaffung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist eine ÖPNV-Erschließung in die Gesamtplanung einzubeziehen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist hierbei darauf hinzuwirken, dass Wohnbereiche an Arbeits- und Ausbildungsstätten und diese Bereiche an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzem Wege angebunden werden.

Der ÖPNV soll ein Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger leisten. Bei Planung, Bau, Aus- und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung sowie bei der Planung, der Ausgestaltung und dem Betrieb des Verkehrsangebotes sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen angemessen zu berücksichtigen. Zu diesen Nutzergruppen im Sinne der Nahverkehrsgesetze der Länder Bremen und Niedersachsen zählen die dort genannten Personengruppen. Maßnahmen, die den besonderen Bedürfnissen dieser Personengruppen entsprechen, werden vorrangig gefördert.

Vor dem Hintergrund der bereits im PBefG enthaltenen Wettbewerbselemente und der sich abzeichnenden Entwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV auf europäischer Ebene, die eine noch stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorse-

hen, sind sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen im Interesse der Fahrgäste gefordert, sich auf diese Entwicklungen rechtzeitig vorzubereiten.

C 1.2 Räumliches und zeitliches ÖPNV-Angebot

Das im ersten Nahverkehrsplan erarbeitete mehrstufig differenzierte ÖPNV-Netz im Zweckverbandsgebiet bildet die Grundlage für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

Das Rückgrat des ÖPNV im Zweckverbandsgebiet ist der SPNV und - abseits von Schienenkorridoren - der straßengebundene ÖPNV, der der Bedienungsebene 1 zugeordnet ist.

Das differenzierte Bedienungsnetz ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr weiterzuentwickeln und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit umzusetzen. Zur Weiterentwicklung des differenzierten Netzes zählen auch die Differenzierung von Betriebsformen und die damit verbundene Bildung marktfähiger ÖPNV-Produkte.

Bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des differenzierten Bedienungsnetzes ist insbesondere sicherzustellen,

- dass zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dabei sollen Oberzentren und Mittelzentren möglichst direkt miteinander verbunden werden. Dies gilt auch für direkt an Oberzentren und Mittelzentren angrenzende Grundzentren,
- dass die Vertaktung der Verkehre im schienen- und straßengebundenen ÖPNV weiter vorangetrieben wird,
- dass das SPNV-Angebot von den zuständigen Aufgabenträgern gesichert und weiter ausgebaut wird,
- dass das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot der einzelnen Teilverkehrssysteme und Verkehrsträger untereinander nach einem Gesamtkonzept sowie unter Einbeziehung technischer Verkehrsmanagement- und -informationssysteme abgestimmt und verknüpft wird. Hierbei sind die Umsteigezeiten und -anlagen (beispielsweise ZOB oder P+R-, B+R-Anlagen) nachfragegerecht und kundenfreundlich zu gestalten,
- dass der Verkehrsfluss des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen beschleunigt wird,
- dass bei hauptsächlich auf Schülerbeförderung ausgerichteten Linienverkehren das Angebot so gestaltet wird, dass weitere Fahrgäste gewonnen werden können,.
- und dass in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage das Instrumentarium bedarfsorientierter Betriebsformen angewendet wird.

Hinsichtlich der zeitlichen Vorgaben für die Angebotsgestaltung der SPNV-Linien wird das Ziel verfolgt, dass Oberzentren im Verbandsgebiet sowie die benachbarten Oberzentren montags bis sonntags durch ein schnelles mit dem Schwerpunkt auf Verbindungsfunktion

erschließendes SPNV-Produkt¹ (beispielsweise RegionalExpress, Metronom) im Stundentakt untereinander verbunden werden. Die Verbindung zwischen den an den SPNV-Strecken gelegenen Mittelzentren und den Oberzentren im Verbandsgebiet soll montags bis sonntags mindestens durch im Stundentakt verkehrende langsamere, mit erschließende SPNV-Produkte (beispielsweise Regionalbahn, NordWestBahn) erfolgen. In Tagesrandlagen kann, bei gleichzeitigem Einsatz von schnellen und langsamen SPNV-Produkten auf einer SPNV-Strecke, eine Abstimmung im Angebot der Produkte sinnvoll sein.

C 1.3 Qualität des ÖPNV

Zur weiteren Verbesserung der Qualität und des ÖPNV-Images ist die Umsetzung der in der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH bereits beschlossenen Qualitätskonzepte² sowie die Entwicklung von weiteren Qualitätskonzepten von allen Beteiligten weiter voranzutreiben. Hierbei ist in der Umsetzung insbesondere dafür Sorge zu tragen,

- dass nur solche Maßnahmen eine öffentliche Förderung erhalten, die den Anforderungen der beschlossenen Qualitätskonzepte entsprechen,
- dass das gemeinsam entwickelte Verfahren zur Qualitätssicherung angewendet wird,
- dass Maßnahmen festgelegt werden, die bei Abweichung von den vereinbarten Qualitätskriterien anzuwenden sind.

C 1.4 Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb

Um Zugangshemmnisse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiter abzubauen und eine effektive Nutzung verschiedener Verkehrsträger und deren Kombinationsmöglichkeiten zu fördern, ist die Fahrgastinformation und -beratung sowie der Vertrieb von VBN-Tickets und Fahrgastinformationsmaterialien insbesondere unter Berücksichtigung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien weiter zu verbessern.

C 1.5 Weiterentwicklung des VBN-Tarifes

Um tarifbedingte Zugangshemmnisse zum ÖPNV für die Kunden weiter abzubauen, ist der VBN-Tarif unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten, seiner Ergiebigkeit sowie

¹ Zum Thema SPNV-Produkte siehe Kapitel C 3.1.4.

² Aktueller Stand: siehe dazu www.zvbn.de.

der von den Gebietskörperschaften zu leistenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste in seiner Ausgestaltung und der Anwendbarkeit weiter zu vereinfachen.

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen

Die Zusammenarbeit mit den an das Verbandsgebiet angrenzenden Verkehrsregionen ist insbesondere

- im Rahmen der Planung und Ausgestaltung verbandsgrenzenüberschreitender Verkehre
 - sowie bei der Entwicklung tariflicher Kooperationen
- weiter auszubauen.

C 2 Bilanz zum NVP 2

Im Kapitel Bilanz werden die auf das ZVBN-Gebiet bezogenen Maßnahmen aus dem NVP 2 bilanziert.

Neben den unter diesen Überschriften zusammengefassten Maßnahmen ergänzen Einzelmaßnahmen der jeweiligen Gebietskörperschaften die Umsetzung der Leitprojekte. Zusätzlich konkretisierten Maßnahmen zur Qualität des ÖPNV (beispielsweise Haltestellen, Barrierefreiheit) und zum Tarif die Zielsetzungen des zweiten Nahverkehrsplans.

Die Bilanz der im NVP 2 aufgestellten Einzelmaßnahmen für die Verbandsglieder des ZVBN und für das Land Niedersachsen (für die das ZVBN-Gebiet betreffenden SPNV-Maßnahmen) findet sich im Anhang (vergleiche Anlage zu C 2, Land Bremen: Maßnahmen im SPNV).

Im Nahverkehrsplan 2 (2003 - 2007) wurden fünf zweckverbandsweit geltende Leitprojekte formuliert:

- Linienbündelung - Vorbereitung eines geordneten Übergangs in den Wettbewerb unter besonderer Berücksichtigung mittelständischer Unternehmen,
- mehrstufig differenziertes Bedienungsnetz,
- Nachtlinien,
- SPNV-Haltepunkte,
- ÖPNV-Service vor Ort - Verbesserung der Fahrgastinformation und -beratung sowie des Ticketvertriebs.

C 2.1 Maßnahmen zum Leitprojekt Linienbündelung

Für das gesamte Verbundgebiet wurden insgesamt 30 Linienbündel erarbeitet (vergleiche Karten C-10 und C-11). Für alle Bündel sind Harmonisierungszeitpunkte beschlossen worden. Diese bieten den Genehmigungsbehörden die genehmigungsrechtliche Möglichkeit, Konzessionen gebündelt zu erteilen. Der Sachstand wird regelmäßig fortgeschrieben.

C 2.2 Maßnahmen zum Leitprojekt mehrstufig differenziertes Liniennetz

Das bereits im ersten Nahverkehrsplan für das Verbundgebiet begründete mehrstufig differenzierte Liniennetz wurde nach den Maßgaben des zweiten Nahverkehrsplans weiterentwickelt. Die Anforderungen an das Angebot auf der Bedienungsebene 1 und 2 konnten auf einigen Linien noch nicht umgesetzt werden.

Für alle drei Bedienungsebenen sind bereits im NVP 2 ihrer Bedeutung entsprechend Mindestanforderungen für die Angebotsqualität entwickelt worden.

Diese Anforderungen bewirken auch zukünftig Handlungsbedarf bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Angebotssicherung und Verbesserung. Weitere Handlungsfelder sind nach wie vor, auch bedingt durch hier ausdrücklich betonte Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV, die Fahrzeug- und Haltestellengestaltung sowie die Fahrgastinformation.

Die Förder- und Infrastrukturmaßnahmen des ZVBN sind in ihrer Prioritätensetzung mit den Maßgaben des differenzierten Liniennetzes verknüpft. So orientiert sich beispielsweise der Umfang der Haltestellenförderung zunehmend an der barrierefreien Ausstattung der jeweiligen Haltestellen.

Auch auf der Produktebene konnte das differenzierte Netz weiter ausgestaltet werden. Neben zahlreichen Nachtverkehrslinien verkehren mittlerweile beispielsweise drei Bürgerbusse im Gebiet des ZVBN.

Das differenzierte Liniennetz bildet eine wesentliche Grundlage zur Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrs. Insofern wird dieses Schwerpunktprojekt fortgeschrieben.

C 2.3 Maßnahmen zum Leitprojekt Nachtlinien

Neben der Schaffung eines Nachtverkehrsangebotes lag dem Leitprojekt Nachtlinien das Bestreben einer Vereinheitlichung bzw. einer Ausweitung der Spät- und Nachtverkehre zugrunde. Durch die Verknüpfung der Linien, der vereinfachten Tarifgestaltung und dem daraus abgeleitet besser handhabbaren Marketing sollten mittels zielgruppenspezifischer Werbung auch neue Kundengruppen gewonnen werden.

Inzwischen gibt es - mit Ausnahme der Landkreise Diepholz und Wesermarsch - in allen Landkreisen und Städten Nachtverkehre. Diese unterscheiden sich insbesondere im Fahrplanangebot. Während es in den Städten in der Regel täglich ein Spät- bzw. Nachtverkehrsangebot gibt, ist das Angebot in der Region auf das Wochenende beschränkt.

In den Landkreisen Ammerland und Oldenburg und in den Städten Oldenburg und Delmenhorst verkehren an Wochenenden die NachtEulen, in der Stadt Oldenburg verkehrt darüber hinaus am Wochenende die städtischen Nachtexpresslinien, in Bremen und den östlich angrenzenden Landkreisen Osterholz und Verden verkehren die VBN-Nachtlinien bzw. Nachtschwärmer. Im Stadtverkehr Delmenhorst bietet das tägliche Freizeitliniennetz zumindest Spätverkehre auf einem gegenüber dem Tagesliniennetz reduzierten Streckennetz. In und um Bremerhaven schließlich verkehren am Wochenende Night-Liner und

Moon-Liner. Die in den Landkreisen Diepholz und Wesermarsch eingerichteten Nachtverkehrsangebote wurden derweil wieder eingestellt. In diesem Zusammenhang sind die Fahrgastnachfrage und die Finanzierungskonstellationen als wesentliche Kriterien hervorzuheben.

Auch wenn unter Marketinggesichtspunkten das Ziel der verbundweiten Vereinheitlichung der Nachtverkehre noch nicht erreicht wurde, ist die Vielfalt und Kontinuität des Angebotes positiv zu bewerten.

Die einheitliche, tarifliche Integration aller Nachtverkehre ist bislang nicht gelungen. Als wesentliche Hinderungsgründe sind hierbei das sehr unterschiedliche Fahrplanangebot und die, bedingt durch die Differenzierung in städtische und regionale Angebote verursachte, unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche der Fahrgäste zu nennen.

Inzwischen gibt es für fast alle Nachtverkehre eigene Faltfahrpläne. Auch der im NVP 2 geforderte Internetauftritt ist unter www.vbn-bei-nacht.de mit Informationen rund um die Nachtverkehre im Verbundgebiet umgesetzt worden.

Das Projekt wird fortgeführt.

C 2.4 Maßnahmen zum Leitprojekt SPNV-Haltestellen

Durch die Verbesserung der verkehrlichen Funktion - beispielsweise durch die Einrichtung von Bike-and-ride- oder Park-and-ride-Plätzen - und der Aufenthaltsqualität von SPNV-Haltestellen soll die Nachfrage nach schienenengebundenen Verkehrsangeboten unterstützt bzw. verstärkt werden. Durch eine verbesserte Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Wegweisung sowie durch die baulich verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel sollen die Haltestellen aufgewertet werden. Unter finanzieller Mitwirkung des ZVBN konnten zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Gemäß der Vorgaben des Nahverkehrsplans 2 lagen die Schwerpunkte der Förderung hier bei der Einrichtung von Anlagen für Park-and-ride und Bike-and-ride, von Umbaumaßnahmen zur verbesserten Zugänglichkeit beispielsweise auch für mobilitätseingeschränkte Personen bis hin zur allgemeinen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes beispielsweise durch transparente Fahrgastunterstände.

Das Projekt wird in das Projekt „stationsbüro: RASCH!“³ überführt und dort weiter vertieft (vergleiche dazu Kapitel C 5.1.1.1). Ziel des RASCH-Projektes ist es, eine schienenorientierte Siedlungsentwicklung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und zur Verringerung des Flächenverbrauchs im Verbundgebiet zu unterstützen.

³ RASCH: Ran an die Schiene!

C 2.5 Maßnahmen zum Leitprojekt ÖPNV-Service vor Ort

Durch die Verbesserung der Fahrgastinformation und -beratung sowie des Vertriebs von VBN-Tickets und Informationsmaterialien sollen die Zugangshemmnisse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verringert werden. Zu diesem Zweck wurden im NVP 2 verschiedene Bausteine für aufeinander abgestimmte Vertriebs- und Beratungsmöglichkeiten angeboten. Neben der Einrichtung privater Vorverkaufsstellen beispielsweise in Zeitschriftenläden oder bei Bäckern soll auch die persönliche Beratung in Call- und Service-Centern oder Mobilitätszentralen weiterhin angeboten und ausgebaut werden. Die Ausweitung der Internetauskunftsmöglichkeiten und die Aufstellung von Ticketautomaten rundeten das im NVP 2 verankerte Informationspaket ab.

Umgesetzt wurden viele verschiedene Maßnahmen aus allen Bereichen. In Oldenburg wurde eine Mobilitätszentrale am Lappan eingerichtet, auch die Aufstellung von Ticketautomaten im Stadtgebiet Oldenburgs wurde gefördert. Bei der Einrichtung von Beratungsservice in Bürgerbüros (beispielsweise in Stuhr, in Bruchhausen-Vilsen oder in der Stadt Langen), in Touristinfos (beispielsweise in Westerstede und in Bad Zwischenahn) oder ReiseCentern (beispielsweise in Bassum und in Kirchweyhe) konnte festgestellt werden, dass die Inanspruchnahme besonders auch von der Lagezentralität abhängig ist.

Der verbundweit einheitliche E-Commerce Vertriebsansatz⁴ des VBN ist bislang nicht flächendeckend umgesetzt worden. Gleichwohl wurden im Bereich Vertrieb neue Angebote geschaffen. Neben der Zahlungsmöglichkeit mittels GeldKarte in den Fahrzeugen selbst haben verschiedene Verkehrsunternehmen die BOB-Karte (BOB - bequem ohne Bargeld) eingeführt. Dieses Konto-Ticket ermöglicht das Speichern des jeweiligen Tickets direkt auf dem Kartenchip (vergleiche Kapitel C 6.3.1) und die Abrechnung der in Anspruch genommenen Leistungen jeweils zum Monatsende (so genanntes Postpaid-Prinzip). Ein anderes Beispiel ist das von Bremerhavenbus eingeführte 365-Tage-Ticket. Dieses im Preis ermäßigte und übertragbare Zeitticket wird in Form einer Chipkarte für jeweils mehrere Jahre ausgegeben. Seit Anfang 2006 gibt es zudem über die Internetseiten des VBN und des Unternehmens Weser-Ems Busverkehr GmbH auch die Möglichkeit, verbundweite Tickets online zu bestellen.

Inzwischen sind nahezu alle Fahrzeuge im Gebiet des ZVBN mit elektronischen Fahrausweisdruckern ausgestattet. Diese Ausstattung gehört mittlerweile auf den Linien aller Bedienungsebenen zum Mindeststandard.

Die Bereitstellung von Fahrgastinformationen im Internet wurde weiter verbessert. Neben dem VBN-Angebot (www.vbn.de und www.vbn-bei-nacht.de) betreiben alle Stadtbusunternehmen und fast alle Regionalbusunternehmen ihre eigenen Internetseiten. Eine vereinheitlichte Anordnung der ÖPNV-Informationen im Zusammenhang mit der Verknüpfung zur VBN-Internetseite ist insoweit nur ansatzweise gegeben.

⁴ Im Rahmen des E-Commerce Vertriebsansatzes können Kunden die Tickets für die Nutzung des ÖPNV am PC zu Hause online erwerben.

Das Leitprojekt ÖPNV-Service vor Ort wird fortgeschrieben. Zu den neuen Maßnahmen zählt die verstärkte Konzentration auf die Einrichtung von ÖPNV-Beratungsstellen beispielsweise in Bürgerbüros, Touristinformationen oder Reisecentern (vergleiche Kapitel C 6.1.2), die Darstellung von ÖPNV-bezogenen Informationen auf den Internetseiten der Gebietskörperschaften (Links), die Pflege des Penderportals (<http://zvbn.pendlerportal.de>) sowie die Erweiterung um das Thema elektronische Fahrgastinformation.

Schließlich wird das Leitprojekt ÖPNV-Service vor Ort um aktuelle Inhalte der elektronischen Fahrgastinformation ergänzt. Neben der verbundweiten Möglichkeit, sich aktuelle Fahrpläne und Abfahrtszeiten haltestellen- bzw. linienbezogen auf mobilen Endgeräten wie beispielsweise Mobiltelefonen und PDA (Personal Digital Assistants) darstellen zu lassen, soll auch die Online-Fahrplanauskunft des VBN komfortabler werden.

C 2.6 Maßnahmen zum Projekt Haltestellen

Ein weiterer inhaltlicher und zweckverbandsübergreifender Schwerpunkt lag - und liegt - im Qualitätsbereich der Haltestellen.

Haltestelleninformationssystem HIS

In den vergangenen Jahren wurden verbundweit sämtliche ÖPNV-Haltestellen mit ihren Ausstattungsmerkmalen und Fotos aufgenommen und in das Haltestelleninformationssystem HIS eingepflegt. In diesem Jahr haben auch viele der 81 SPNV-Haltestellen, z. T. mit ihren Ausstattungsmerkmalen und Bildern, ihren Platz im HIS gefunden. Die Erhebungen und Aufnahmen werden weiter fortgeführt.

Die Daten aus dem HIS sollen auch für andere Systeme, wie beispielsweise der Fahrgastinformation im GIS genutzt werden, Daten aus den Fahrplanprogrammen sollen in das HIS einfließen können. Dazu sind noch Abstimmungsarbeiten in den einzelnen Programmen nötig. Erste Gespräche dazu fanden bereits in diesem Jahr statt. Das Ziel, eine einheitliche Datengrundlage für alle Systeme zu schaffen, wird fortgesetzt.

Seit Mai 2007 steht diese Datenbank auch für Dritte (Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen, LNVG) unter der Internetadresse www.zvbn-his.de online zur Verfügung.

Qualitätskonzept für Haltestellen

2003 wurde die zweite überarbeitete Fassung des Haltestellenkonzeptes verabschiedet. Die dritte Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes befindet sich im Beteiligungsverfahren (Stand Mai 2007). Damit wurden insbesondere Ergänzungen berücksichtigt, die aus dem Gutachten zur Barrierefreiheit⁵ und dem am 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Bun-

⁵ Gutachten zur Barrierefreiheit im VBN. Teil 1: Konzeptioneller Teil. Teil 2: Umsetzungsteil. Im Auftrag von ZVBN in Kooperation mit VBN GmbH, Auftragnehmer: STUVA Köln. Köln/Bremen 2006 (das Gutachten bezieht sich ausschließlich auf Haltestellen und Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV).

desgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) resultieren (siehe dazu auch das folgende Kapitel).

C 2.7 Maßnahmen zum Projekt Barrierefreiheit

Mit den Erkenntnissen aus dem Gutachten „Barrierefreier ÖPNV“⁶ wurde das VBN-Fahrzeugkonzept überarbeitet. In diesem Konzept werden Aussagen konkretisiert, die aus dem Gutachten zur Barrierefreiheit⁷ und dem am 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) resultieren (vergleiche dazu im Kapitel C 3.1.5 die Aussagen zum Maßnahmenplan nach § 8 Abs. 3 PBefG).

Bei der Vergabe von Verkehren im VBN bildet das Fahrzeugkonzept für die Gebietskörperschaften die verbindliche Grundlage für Qualitätsanforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge, ohne jedoch konkrete Ausschreibungsunterlagen zu ersetzen. Erfreulich sind in diesem Zusammenhang die Fortschritte im Fahrzeugbereich. In den Städten Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg werden von den Stadtverkehrsunternehmen zu 100 Prozent Niederflurfahrzeuge eingesetzt. In Bremen wird dieser Wert bisher bei den eingesetzten Bussen erreicht. Bei den eingesetzten Straßenbahnen liegt die Niederflurquote bei etwa 82 Prozent⁸. Die älteren Hochflurbahnen werden jedoch meist nur als Verstärker eingesetzt. Auch im Regionalbusverkehr werden mit Priorität auf den Bedienungsebenen 1 und 2 zunehmend Niederflurfahrzeuge eingesetzt. In der Region stößt dieses Vorhaben jedoch stellenweise noch auf infrastrukturelle Hindernisse. Die Bordsteinhöhe des Wartebereiches sowie die Platzverhältnisse lassen oftmals keine Kombination zwischen den Einstiegshilfen an den Fahrzeugen und den Haltestellen zum barrierefreien Ein- und Ausstieg zu. Barrierefreiheit setzt aber eine Abstimmung zwischen Fahrzeugen und Haltestellen voraus. Der Wirkungsgrad erhöht sich umso mehr, je mehr Fahrzeuge und Haltestellen gezielt aufeinander abgestimmt werden.

Die Ergebnisse des oben genannten Gutachtens wurden und werden bei der Förderung von Haltestellenmaßnahmen berücksichtigt. Beispielsweise wurden zwischen 2001 und 2006 im Rahmen von ZVBN-Fördermaßnahmen an 180 Haltestellen der Bordstein zwecks Ermöglichung eines niveaugleichen Ein- und Ausstiegs erhöht, an 130 Haltestellen Aufmerksamkeitsfelder zur Kennzeichnung des vorderen Einstiegsbereiches eingerichtet und 110 Haltestellen mit taktilen Leitsystemen (Blindenleitsstreifen in Form von Rillenplatten, die parallel zur Bordsteinkante des Wartebereiches geführt werden) ausgestattet.

Im Rahmen des Projektes RASCH 3 (siehe Kapitel C 5.1.1.1) wurde beim ZVBN das stationsbüro: RASCH! eingerichtet. Verbunden mit dem Ziel, Infrastrukturmaßnahmen an den Bahnhöfen zu initiieren und zu koordinieren, stehen insbesondere Maßnahmen zur bar-

⁶ Fertigstellung des konzeptionellen Teils 2005, Fertigstellung des Umsetzungsteils 2006.

⁷ Gutachten zur Barrierefreiheit im VBN. Teil 1: Konzeptioneller Teil. Teil 2: Umsetzungsteil. Im Auftrag von ZVBN in Kooperation mit VBN GmbH, Auftragnehmer: STUVA Köln. Köln/Bremen 2006.

⁸ Stand: 2007, die Hochflurbahnen werden sukzessive durch Niederflurfahrzeuge ersetzt.

riefreien Ausgestaltung der Bahnhöfe, aber auch deren Erreichbarkeit im Umfeld der Stationen im Mittelpunkt.

Eine weitere umgesetzte Maßnahme sind Informationskärtchen für Menschen mit Sehbehinderung. Sie geben Hinweise über die Adresse und die telefonische Erreichbarkeit der rund um die Uhr erreichbaren VBN-Serviceauskunft in Großdruck und in Brailleschrift.



Quelle: eigene Fotos ZVBN

Abbildung C-1: Barrierefreie Fahrgastinformation - Baustein

C 2.8 Maßnahmen zum Projekt Tarif

Zum Abbau tarifbedingter Zugangshemmnisse sind in den letzten Jahren eine Reihe tariflicher und für den Fahrgast zum Teil schwer nachvollziehbarer Sonderregelungen abgebaut worden. Ein Wegfall der Preisstufe S um das Tarifgebiet 1 (Bremen) konnte bisher allerdings nicht realisiert werden, da die damit verbundenen Preissteigerungen für die Kundengruppen der Preisstufe S nicht marktverträglich umgesetzt werden konnten.

Insbesondere im Bereich der so genannten KombiTickets sind ebenfalls deutliche Fortschritte erzielt worden. So kann beispielsweise die Eintrittskarte zu Heimspielen von Werder Bremen auch als Ticket für alle Verbundverkehre im gesamten Verbundraum genutzt werden.

Auch die Nutzungsmöglichkeiten im Bereich des E-Ticketing konnten im Verbundgebiet weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus wird in den Stadtverkehren von Bremen, Bremerhaven und Oldenburg seit 2005 die so genannte BOB-Karte (BOB - bequem ohne Bargeld) angeboten, die im Grundsatz nach dem so genannten Postpaid-Prinzip funktioniert (vergleiche Kapitel C 6.3.1).

Die tarifliche Einbeziehung des gesamten Landkreises Rotenburg konnte bisher nicht realisiert werden. Seit Anfang 2007 gibt es jedoch eine erneute Initiative kreisangehöriger Gemeinden. Gespräche über eine Assoziierung/Mitgliedschaft im ZVBN werden mit dem Landkreis Rotenburg und dessen Gemeinden Geestequelle, Bremervörde, Sittensen, Fintel, Scheeßel, Bothel und Visselhövede geführt.

Hinsichtlich der angestrebten Tarifkooperationen werden seit 2006 Gespräche zur Schaffung eines Übergangstarifes in das Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) geführt. Mit einer Umsetzung ist ab dem Jahr 2009 zu rechnen.

Weitere tarifliche Kooperationen mit angrenzenden Verkehrsregionen konnten bisher insbesondere vor dem Hintergrund der von den an das Verbundgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zu tragenden Durchtarifizierungsverluste nicht umgesetzt werden.

C 3 Zeitliches und räumliches ÖPNV-Angebot

„Das differenzierte Bedienungsnetz ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr weiterzuentwickeln und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit umzusetzen.“ (siehe Ziele, räumliches und zeitliches Verkehrsangebot).

„Die ausreichende Verkehrsbedienung beinhaltet neben der räumlichen und zeitlichen Erschließung insbesondere auch die Umsetzung der im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen gemeinsam erarbeiteten Qualitätsstandards und den VBN-Tarif.“ (siehe Ziele, Grundsätze).

C 3.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes

Die unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz werden durch eine Gliederung in Bedienungsebenen mit Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung (beispielsweise Stundentakt) differenziert.

Das Angebot auf den Bedienungsebenen wird durch unterschiedliche Produkte (zum Beispiel Regionalbus, Taxibus) erbracht. Auf diese Weise können unterschiedliche Nachfragesituationen auf einer Bedienungsebene durch den Einsatz unterschiedlicher Produkte berücksichtigt werden (beispielsweise Stundentakt durch Bus- und Taxibusleistung). Mit den einzelnen Produkten werden bestimmte Qualitätsanforderungen verbunden (beispielsweise vertaktet, schnell), die einen Vermarktungsansatz für das ÖPNV-Angebot bieten.

Im differenzierten Liniennetz wird ein Konzept zum barrierefreien ÖPNV eingebettet.

C 3.1.1 Bedienungsebenen

Für die ÖPNV-Achsen werden entsprechend den Bedienungsebenen Mindestanforderungen für die Angebotsqualität festgelegt. Der Nahverkehrsplan beinhaltet ein dreistufiges Ebenenmodell, das aus einem Grundnetz (oder Rückgrat, Bedienungsebene 1), einem hochwertigen Ergänzungsnetz (Bedienungsebene 2) und dem nachgeordneten ÖPNV-Netz (Bedienungsebene 3) besteht.

- Bedienungsebene 1:

Auf dieser Ebene gibt es vornehmlich Verbindungen zwischen Orten höherer Zentralität - sie verbindet insbesondere alle Mittel- und Oberzentren miteinander. Als Mindestangebot soll auf der Bedienungsebene 1 ein Stundentakt angeboten werden, der sich auf die Betriebszeit montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr bezieht. In der Regel ist eine Betriebszeit über 20:00 Uhr hinaus sowie ein vertakteter Nachtverkehr erforderlich.

Die Bedienungsebene 1 bildet im differenzierten Liniennetz das Grundnetz und ist damit das Rückgrat des ÖPNV im Verbundgebiet. Basis ist das Angebot auf den Schienenstrecken, die um Busachsen ergänzt werden, um Regionen abseits des Schienennetzes einzugliedern.

Auf lokaler Ebene können ebenfalls - zum Beispiel in den Stadtverkehren der Oberzentren - Hauptachsen der Bedienungsebene 1 zugeordnet werden. Auf diesen Achsen ist das Mindestangebot gemäß den lokalen Erfordernissen zu definieren.

- **Bedienungsebene 2:**

Mit der Bedienungsebene 2 wird das Grundnetz insbesondere im Hinblick auf die Flächenerschließung ergänzt. Grundzentren, die keine Anbindung durch die Bedienungsebene 1 besitzen, werden über diese Ebene an das ÖPNV-Netz angebunden. An geeigneten Verknüpfungspunkten wird die Bedienungsebene 2 mit der Bedienungsebene 1 vernetzt, wenn auf diese Weise die Anbindung eines Ortes höherer Zentralität (OZ, MZ) sichergestellt werden kann bzw. sich kürzere Reisezeiten für Fahrgäste ergeben.

Als Mindestangebot soll auf dieser Bedienungsebene ein Zweistundentakt angeboten werden, der sich auf die Betriebszeit montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr bezieht. Auf nachfragestarken Achsen, die beispielsweise die Anbindung dichtbesiedelter Bereiche im Ordnungsraum sicherstellen, richtet sich der Takt nach den örtlichen Anforderungen, d. h. er kann verdichtet werden. Auch auf der Bedienungsebene 2 soll in der Regel ein Angebot nach 20:00 Uhr bzw. ein gesonderter, vertakteter Nachtverkehr vorgehalten werden.

Auf der lokalen Ebene werden die Stadtverkehre - ausgenommen Hauptachsen der Bedienungsebene 1 - der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Ebenso wie bei der Bedienungsebene 1 ist hier das Mindestangebot gemäß den lokalen Erfordernissen zu definieren.

- **Bedienungsebene 3:**

In der Bedienungsebene 3 werden alle nachgeordneten ÖPNV-Verkehre zusammengefasst, deren Angebot in der Regel auf spezielle Nutzergruppen ausgerichtet ist.

- Diskoverkehre auf dieser Bedienungsebene binden im Gegensatz zu den Nachtverkehren auf den Bedienungsebenen 1 und 2 Einzelziele an, insbesondere Diskotheken. Eine Verknüpfung mit Linien der Ebenen 1 und 2 ist möglich, wenn diese zu Zeiten des Diskoverkehrs noch ein Angebot besitzen.
- Anruf-Sammeltaxiverkehre als vertaktete, bedarfsorientierte Verkehre auf dieser Bedienungsebene bieten in ihrem Einzugsbereich eine größtmögliche Flächenerschließung. Durch ihre Vertaktung ist eine Verknüpfung mit Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 möglich.
- Anruf-Linientaxiverkehre als unvertaktete, bedarfsorientierte Linienverkehre ergänzen den Verkehr mit zeitweiliger Bedienung. Eine Verknüpfung mit Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 soll, wo möglich, berücksichtigt werden.

- Verkehre mit zeitweiliger Bedienung bieten auf dieser Bedienungsebene eine gute Flächenerschließung. Eine Verknüpfung mit Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 ist nur in Einzelfällen möglich, da sich das zeitliche Angebot überwiegend am „Fahrtzweck Schule“⁹ orientiert.

C 3.1.2 Fahrweg

Im straßengebundenen ÖPNV eingesetzte Fahrzeuge benutzen überwiegend gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr das Straßennetz. Gegenseitige Störung ist bei wechselseitiger Beeinflussung im Besonderen dort unvermeidlich, wo die vorhandene Straßeninfrastruktur nicht (mehr) den ÖPNV-Interessen gerecht wird. Bestehende Nachteile, die sich aus der Mischnutzung ergeben, sollen mit dem Ziel einer Verbesserung der ÖPNV-Situation im öffentlichen Verkehrsraum ausgeglichen werden. Daneben gilt es vielfach, die Einbindung der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge (Busse und Straßenbahnen) in den allgemeinen Straßenverkehr zu verbessern.

In Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Verhältnissen lässt sich dieses erreichen durch:

- einen entsprechenden Fahrbahnausbau (möglichst mit straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehrsanlagen), zum Beispiel als besonderer Bahnkörper
- Anlegung von Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Buskaps (Vorziehen der Warteflächen um die Breite der Parkstände dort, wo ruhender Verkehr eine Busbedienung beeinträchtigt, Warteflächen über den Gehwegbereich hinaus erweitert oder eine bessere Erkennbarkeit im Hinblick auf Sicherheitsstandards erreicht werden sollen) und Abbau von Busbuchten¹⁰
- Einrichtung von Sonderfahrstreifen für Linienbusse und abmarkierten Gleiszonen für Straßenbahnen
- Schaffung reiner ÖPNV-Straßen
- besondere Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsmittel an signalisierten Knotenpunkten und Fußgängerüberwegen durch ÖPNV-abhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen mit Fahrzeugerkennung sowie Priorisierung der ÖPNV-Strecken bei Mischverkehr
- Einrichtung verkehrsabhängig signalisierter Busschleusen
- entsprechende Verkehrszeichenregelungen

⁹ Der „Fahrtzweck Schule“ zeichnet sich durch ein unvertaktetes Fahrtenangebot aus, das morgens auf die Schulstandorte ausgerichtet ist und mittags Rückfahrten zu den Wohnstandorten bietet.

¹⁰ Unter Beachtung der verkehrlichen Erfordernisse, siehe dazu u. a. auch die „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06)“.

- Herstellung von Geh-/Radwegen (Zuwege zu Haltestellen) und Sicherung der Querungsstellen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch Querungshilfen (Fußgängerüberwege, Fußgängersignalanlagen, Schutzinseln, vorgezogene Seitenräume)
- Schaffung direkter und sicherer Zuwegungen - bezogen auf den Einzugsbereich der Bushaltestellen - im Rahmen der Bauleitplanung
- Abstimmung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit den ÖPNV-Betreibern, Vermeidung von für den Bus nachteiligen Vorfahrtregeln und nachteiligen baulichen Maßnahmen.

C 3.1.3 Verknüpfung der Teilverkehrssysteme

Durch die Errichtung gut ausgebauter B+R bzw. P+R-Anlagen kann der Einzugsbereich sowohl der SPNV-Haltestellen als auch der ÖPNV-Haltestellen erweitert werden und so zu einem höheren Fahrgastaufkommen führen.

Maßnahmen zur Einrichtung von B+R bzw. P+R-Anlagen werden im Kapitel Qualität in den Bereichen SPNV-Haltestellen (vergleiche Kapitel C 5.1) und Haltestellen (vergleiche Kapitel C 5.2) dargestellt.

C 3.1.4 Produkte

Im ÖPNV gibt es - wie oben beschrieben - vielfältige Angebote mit manchmal ganz unterschiedlichen Verkehrsaufgaben. Ein Bus, der als Schnellbus in Richtung eines Oberzentrums fahren soll und damit Verbindungsaufgaben erfüllt, kann gleichzeitig nicht jede der berühmten „Milchkannen“ bedienen und damit sämtliche Erschließungsaufgaben wahrnehmen. Andererseits ist es kaum möglich, mit schulbezogenen Linienverkehren, die nur an Unterrichtstagen verkehren, Berufspendlern den Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV schmackhaft zu machen. Aber woher weiß der Fahrgast, welches Bus- oder Bahnangebot seinen Mobilitätsbedürfnissen am besten entspricht?

Eine klare Erkennbarkeit der unterschiedlichen ÖPNV-Produkte stiftet hier Nutzen und bietet Ansätze für die zielgruppenspezifische Vermarktung: Den Schnellbus für die Eiligen, den Nachtschwärmer für die Nachtschwärmer, das VBN-Plus mit dem Plus, bis vor die eigene Haustür gebracht zu werden.

Dafür muss ein Fahrgast wissen, was hinter der „Verpackung“, also der Produktbezeichnung steckt. Verlässliche Standards sind nötig, damit eine Bus- oder Bahnlinie den VBN-Markennamen eines Produktes mit Erfolg tragen kann.

SPNV

Im gesamten VBN-Raum¹¹ gibt es Produkte im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV. Die Produkte des SPNV (alle Bedienungsebene 1) sind Gegenstand von Konzepten der SPNV-Aufgabenträger Bremen und Niedersachsen. Der Fahrgast nutzt mit seinem VBN-Ticket das gesamte Angebot, ob im SPNV oder im ÖPNV. Die Anforderungen an die Erkennbarkeit der Eigenschaften eines Nahverkehrsangebotes bestehen daher unabhängig von der Zuständigkeit.

Im VBN-Raum werden zwei Ziele verfolgt: Unabhängig vom Betreiber soll der Fahrgast ganz einfach zwischen schnellen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Verbindungsfunktionen (bisher RegionalExpress, Metronom) und den im Vergleich langsameren, aber erschließenden Angeboten (bisher Regionalbahn, aber beispielsweise auch Nordwestbahn oder Nordseebahn) mit Halt in allen Orten unterscheiden können. Ein Vorschlag des VBN dazu lautet, für schnelle Angebote die Bezeichnung „Unternehmensname“-Express (Metronom-Express) und für erschließende Angebote die Bezeichnung „Unternehmensname“-Bahn (Nordwest-Bahn) zu wählen¹².

Das Konzept anderer Regionen, SPNV-Linien oder bestimmte Angebote zu „taufen“, wird mit Interesse betrachtet. Ein Beispiel ist die „Baumbergebahn“ zwischen Münster und Coesfeld. Im Landkreis Diepholz sagt „De Kaffkieker“ (als touristisches Angebot) ganz deutlich, dass er eben überall hält und es dabei ganz bestimmt nicht eilig hat. Mit einer derartigen Namensgebung wird eine stärkere Identifikation mit dem regionalen SPNV-Angebot angestrebt. Im VBN-Raum können zum Beispiel die Hunte-Bahn (der Nordwestbahn auf der Strecke Bremen - Delmenhorst - Osnabrück) oder der Aller-Express (der Deutsche Bahn Regio auf der Strecke Bremen - Hannover) verkehren.

ÖPNV

Für den straßengebundenen ÖPNV werden folgende Produkte genannt:

- **Regionalbus**

Der Regionalbus bietet ein vertaktetes Angebot auf den Bedienungsebenen 1 und 2. Sein Bedienungsgebiet erstreckt sich in der Regel über ländliche, suburbane und städtische Räume mehrerer Gebietskörperschaften.

- **Straßenbahn**

Die Straßenbahn bietet ein vertaktetes Angebot auf der Bedienungsebene 1. Ihr Bedienungsgebiet liegt in städtischen Siedlungsbereichen. Die Straßenbahn kann - unter Auslassung von Halten - auch als Schnellstraßenbahn (zum Beispiel 4S) verkehren.

¹¹ Die Produktzuordnung gilt für den ZVBN-Raum als Zuständigkeitsraum des NVP. Eine Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern ist bei grenzüberschreitenden Linien erforderlich.

¹² Ziel dieses Vorschlags ist es, eine Anregung zu geben, damit für den Fahrgast, den Verkehrsverbund und letztlich für die Unternehmen eine nützliche Lösung gefunden werden kann. Ein Engagement der Eisenbahnunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger dazu würde begrüßt.

- **Stadtbus**

Der Stadtbus bietet ein vertaktetes Angebot vorzugsweise auf der Bedienungsebene 2, kann aber auch auf der Bedienungsebene 1 zum Einsatz kommen. Sein Bedienungsgebiet liegt in städtischen Siedlungsbereichen.

- **BürgerBus**

BürgerBusse verkehren auf festen Linien fahrplanmäßig zum VBN-Tarif. Sie sind häufig von einem Verein initiiert und schließen Angebotslücken in zeitlicher und/oder räumlicher Hinsicht. Ihr Haupteinsatzgebiet sind dünn besiedelte Ortsteile oder Regionen, in denen eine Bedienung mit herkömmlichen Linienangeboten nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist. Nur durch die Bereitstellung ehrenamtlicher Leistungen vor allem im Fahrdienst, ergänzt durch zusätzliche Mittel wie Zuschüsse der Gebietskörperschaften, Spenden und Sponsorengelder können solche Gebiete an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen werden.

Neben der Ehrenamtlichkeit sind die mit bis zu acht Fahrgastsitzplätzen ausgestatteten Kleinfahrzeuge ein weiteres, wesentliches Merkmal des Prinzips BürgerBus. Die Kooperation mit einem Verkehrsunternehmen ist konzessionrechtlich notwendig: Das Unternehmen hat - wie bei allen anderen Buslinien auch - die Betriebspflicht nach § 21 PBefG. Darüber hinaus ist das Verkehrsunternehmen zumindest für die erste Schulung der Fahrerinnen und Fahrer in allen Belangen des Vertriebs, der Sicherheit und der Beratung zuständig.



Quelle: eigenes Foto ZVBN

Abbildung C-2: BürgerBus Ganderkesee - vollwertiger ÖPNV auch im kleineren Fahrzeug

- **Schnellbus**

Der Schnellbus bietet ein vertaktetes Angebot vorzugsweise auf der Bedienungsebene 1. Sein Einsatz kann jedoch auch auf der Bedienungsebene 2 sinnvoll sein, zum Beispiel als Ergänzungsangebot im Rahmen von regionalen Verbindungen über

längere Strecken. Die vergleichsweise schnelle Fahrt dieses Produktes wird durch besondere Eigenschaften - zum Beispiel durch die Führung auf Schnellstraßen wie die Linie S35 von Westerstede nach Oldenburg oder die Konzentration auf die wichtigsten Haltestellen - ermöglicht.

- **Nachtbus**

Der Nachtbus (in Bremen auch die Nachtstraßenbahn wie die N4) wird vorzugsweise als zeitliche Ergänzung des Angebotes abends und nachts auf den Bedienungsebenen 1 und 2 eingesetzt. Außerhalb dieser Bedienungsebenen können ergänzend spezielle nächtliche Ziele, beispielsweise Diskotheken, angebunden werden.

- **Diskobus**

Der Diskobus bietet ein Angebot, das speziell auf die Nutzergruppe „Diskobesucher“ ausgerichtet ist. Für diese Angebote auf der Bedienungsebene 3 gelten in der Regel Sondertarife wie zum Beispiel bei der NachtEule.

- **Taxibus**

Der Taxibus ist ein bedarfsorientiertes, vertaktetes Angebot, dessen Fahrten vom Fahrgast telefonisch bestellt werden müssen. Er wird als zeitliche und räumliche Ergänzung oder Ersatz eines Stadt- oder Regionalbusses in nachfrageschwachen Zeiten - beispielsweise abends und am Wochenende - eingesetzt und fährt wie dieser zum VBN-Tarif. Der Einsatz eines Taxibusses bietet dann wirtschaftliche Vorteile, wenn davon auszugehen ist, dass nicht alle im Fahrplan angebotenen Fahrten abgefordert werden.

- **Anruf-Sammeltaxi (VBN-Plus)**

Das Anruf-Sammeltaxi ist ein vertaktetes, flächenerschließendes, bedarfsorientiertes Angebot auf der Bedienungsebene 3, dessen Fahrten vom Fahrgast telefonisch bestellt werden müssen. Das VBN-Plus wird in der Regel innerhalb einer Gemeinde angeboten. Auf stark nachgefragten ÖPNV-Achsen ist der Einsatz von Linienverkehr geeigneter, dort sollte deshalb kein VBN-Plus verkehren. Für VBN-Plus gilt im VBN ein Sondertarif.

Folgende sonstige Angebote kommen auf der Bedienungsebene 3 zum Einsatz:

- Busse mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr,
- Busse mit Ausrichtung auf den Berufsverkehr oder auch als Zubringerbusse, beispielsweise zur Linie 270 von Wildeshausen nach Oldenburg die Linie 277 oder als Zubringer zur Linie 630 von Zeven - Tarmstedt - Grasberg - Lilienthal nach Bremen die Linie 632,
- Busse mit Ausrichtung auf spezielle Freizeitangebote,
- Anruf-Linientaxiverkehre.

Empfehlung

Die Herausarbeitung konkreter Qualitätseigenschaften und die Entwicklung eines Vermarktungsansatzes für bestimmte Produkte sollen weiter verfolgt werden. Positive Ansät-

ze bestehen zum Beispiel beim VBN-Nachtschwärmer (siehe nachfolgende Abbildung C-3), beim Bürgerbus oder beim Schnellbus. Ein Pilotprojekt mit interessierten Unternehmen kann dazu - vergleichbar dem Ansatz zur Einführung der Kundengarantien im Februar 2007 nach Beginn der Pilotphase im Mai 2006 - wertvolle Hinweise liefern.



Quelle: VBN GmbH

Abbildung C-3: Wiederholung der Produktmarke in verschiedenen Medien - Beispiel Nachtschwärmer

C 3.1.5 Barrierefreier ÖPNV

Das BGG¹³ definiert Barrierefreiheit in § 4: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“.

Der öffentliche Personennahverkehr hat für mobilitätsbehinderte Menschen eine zentrale Bedeutung, da vielen dieser Personen andere Verkehrsmittel nur eingeschränkt oder überhaupt nicht zur Verfügung stehen. Etwa 20 % der Mobilitätsbehinderten über 18 Jahren verfügen gegenüber 46 % der übrigen Bevölkerung über einen eigenen Pkw. Gleichzeitig wird der öffentliche Personennahverkehr prozentual von Mobilitätsbehinderten doppelt so häufig genutzt wie von der Gesamtbevölkerung.

Das differenzierte ÖPNV-Netz im Zweckverbandsgebiet bildet die Grundlage für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Sämtliche Maßnahmen in diesem zentralen Projekt betreffen auch und besonders Personengruppen, deren besondere Berücksichtigung u. a. in den Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer niedergelegt ist (vergleiche dazu Kapitel C 1.1), also auch mobilitätsbehinderte Personen.

„Menschen sind behindert, wenn ihre körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen und daher ihre Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist.“ (BGG, § 3).

Im weiteren Sinn können auch ältere Menschen, klein- oder großwüchsige Menschen, Schwangere, Personen mit vorübergehenden Erkrankungen nach Unfallfolgen bzw. postoperativen Beeinträchtigungen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck und Analphabeten als mobilitätsbehindert gelten.

Insofern kommen Maßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV nicht nur den im engen Sinn mobilitätsbehinderten Personen zugute. So sei an dieser Stelle ergänzend auf den stetig steigenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung hingewiesen¹⁴.

Maßnahmen- und Zeitplan nach § 8 Abs. 3 PBefG

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) am 1. Mai 2002 wurde die Anforderung an den NVP in § 8 des Personenbeförderungsgesetzes ergänzt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen

¹³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, In Kraft getreten am 01.05.2002.

¹⁴ 1950 waren 14,4 % der Bevölkerung Deutschlands mindestens 60 Jahre alt, 1995 bereits 21 %. Für das Jahr 2030 wird im Zweiten Zwischenbericht der Enquete-Kommission „Demographischer Wandel“ ein Bevölkerungsanteil der über 60 Jahre alten Menschen von etwa 35 bis 40 % prognostiziert (ebenda, S. 12).

mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ (§ 8 Abs. 3, Satz 3 und 4 PBefG).

Die erforderlichen Maßnahmen beziehen sich auf verschiedene Handlungsfelder (siehe unten). Die im PBefG genannten „zeitlichen Vorgaben“ werden durch die Setzung von Prioritäten bei der Umsetzung von Maßnahmen so weit wie möglich berücksichtigt.

Als Handlungsfelder zur Umsetzung der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV werden hier im NVP die Netzplanung, die Qualität der Fahrzeuge, die Haltestellengestaltung sowie die Gestaltung der Fahrpläne und weiterer Kundeninformation betrachtet.

Netzplanung

Im Rahmen der Netzplanung wird festgelegt, auf welchen Linien mit der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen unter dem Aspekt der Barrierefreiheit begonnen werden soll bzw. wo die Prioritäten gesetzt werden. Ein größtmöglicher Nutzen kann auf den Linien oder allgemein den Korridoren erwartet werden, die ein regelmäßiges, sprich vertaktetes und untereinander verknüpftes Angebot mit einer Bedienung an allen Tagen, auch am Wochenende, aufweisen.

In den Städten Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg gilt diese Aussage im Grundsatz für den gesamten Stadtverkehr.

Im regionalen Busverkehr trifft diese Aussage auf die fast fünfzig Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem differenzierten Netz zu¹⁵ (vergleiche dazu Kapitel C 3.1).

Fahrzeuge

Das Gutachten zur Umsetzung der Barrierefreiheit formuliert Empfehlungen für barrierefreie Fahrzeuge (vergleiche dazu Kapitel C 5.1.3). Diese Empfehlungen fließen auch in die Fortschreibung des Qualitätskonzeptes für Fahrzeuge ein.

Haltestellen

Das Gutachten zur Umsetzung der Barrierefreiheit formuliert Empfehlungen für barrierefreie Haltestellen (vergleiche dazu Kapitel C 5.1.2.1). Diese Empfehlungen fließen auch in die Fortschreibung des Qualitätskonzeptes für Haltestellen ein.

Informationen

Informationen sollen so aufbereitet werden, dass sie nicht nur ausschließlich eine Sinneswahrnehmung ansprechen. Zusätzlich zur geschriebenen Information sind geeignete akustische und taktile Informationen notwendig (zum Beispiel Ansagen, Beschriftung mit

¹⁵ Maßnahmen auf anderen Linien sind damit nicht ausgeschlossen. Eine Umsetzung auf Linien, die der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind, hängt von der Formulierung konkreter lokaler Erfordernisse ab (beispielsweise die Bedienung von Einrichtungen im Linienverkehr, die grundsätzlich ein Aufkommen an Fahrgästen mit Mobilitätsbehinderungen haben).

Brailleschrift). Gestaltung und Anordnung müssen gewährleisten, dass die Informationen auch für Sehbehinderte gut erkennbar sind. Die Verbesserung der Information an der Haltestelle für blinde und sehbehinderte Fahrgäste soll geprüft werden.

Die Fahrpläne sowie die weiteren Kundeninformationen müssen auch Angaben zur Barrierefreiheit der Bus- und Straßenbahnlinien sowie der Haltestellen enthalten. Fahren Niederflur- und Hochflurfahrzeuge im Mischbetrieb, ist im Fahrplan auszuweisen, zu welchen Zeiten die Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Empfehlenswert ist außerdem die Ausschilderung aller behindertengerechten Wege, Zugänge, Plätze und Einrichtungen.

Eine bereits umgesetzte Maßnahme sind die Informationskärtchen, die Auskunft über die Erreichbarkeit der rund um die Uhr erreichbaren VBN-Serviceauskunft in Großdruck und in Brailleschrift geben.

C 3.2 Maßnahmen zum räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Angebot im Netz der kreisfreien Städte

Die Maßnahmen in den kreisfreien Städten bestehen aus Maßnahmen im Stadtbus- bzw. Straßenbahnverkehr - als Einzelmaßnahmen der jeweiligen Städte - und aus Maßnahmen im Regionalbusverkehr. Die für den Regionalbusverkehr dargestellten Maßnahmen in den kreisfreien Städten ergeben sich bei einer Umsetzung des differenzierten Liniennetzes im Bereich der Regionalbuslinien. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen erfolgt im Kapitel C 3.3.

C 3.2.1 Stadt Bremen

Im Bereich der Stadt Bremen sind umfangreiche Maßnahmen im Straßenbahnnetz geplant, die z. T. auch die umliegenden Gemeinden betreffen und die sich darüber hinaus auch auf das Busliniennetz auswirken. Die geplanten Maßnahmen waren bereits Bestandteil des NVP 2. Seither wurden einige Modifizierungen vorgenommen (vergleiche Anlage zu C 2, Stadt Bremen), die sich aus den Ergebnissen der zwischenzeitlich abgeschlossenen Standardisierten Bewertung ergaben. Diese Standardisierte Bewertung war Voraussetzung für die Beantragung von Finanzmitteln aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes.

Zunächst werden die geplanten Maßnahmen im Straßenbahn- und Stadtbusnetz vorgestellt. Danach sind die Maßnahmen aufgeführt, die sich aus der Umsetzung des differenzierten Liniennetzes in den angrenzenden Landkreisen für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen ergeben.

C 3.2.1.1 Maßnahmen im Streckennetz Straßenbahn und Folgemaßnahmen im Stadtbusnetz

Die aus den Änderungen im Straßenbahnnetz resultierenden Busfolgemaßnahmen haben einen unterschiedlichen Realisierungsstand: Zum Teil sind sie bereits konkret beschreibbar und im Folgenden mit aufgeführt.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 Bremen - Lilienthal - Falkenberg

Der zweite Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4 von der Lilienthaler Heerstraße nach Borgfeld, der die Wohngebiete am Leher Feld, am Lehester Deich und in Borgfeld erschließt, befindet sich seit Ende 2002 in Betrieb.

Gemeinsames Ziel der Gemeinde Lilienthal sowie der Länder Niedersachsen und Bremen ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld bis Lilienthal.

Das bereits am 16.08.2001 beantragte Planfeststellungsverfahren wurde gemäß Beschluss des Rates in Lilienthal vom 07.12.04 fortgesetzt. Dieser Antrag beinhaltet auf Bremer Gebiet einen Streckenneubau zwischen der heutigen Endstelle der Linie 4 in Borgfeld bis zur Landesgrenze in Höhe Warfer Landstraße.

Für den Bauabschnitt 1a der Straßenbahnlinie 4 zwischen Hollerallee und Bismarckstraße wurde im Jahr 2003 ein Antrag auf Planfeststellung gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt inzwischen vor. Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde in 2007 begonnen.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße über Weserpark zum Bf. Mahndorf

Es ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 über Tenever und den Weserpark zum Bahnhof Bremen-Mahndorf geplant. Diese Verlängerung ermöglicht eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung zwischen der Innenstadt und Tenever sowie zum Weserpark und weiter zum Bahnhof Bremen-Mahndorf, wo eine Verknüpfung mit der Regionalbahn (später Regio-S-Bahn) erfolgen wird. Diese neue Straßenbahnverbindung wird eine deutliche Reduzierung der Busleistung ermöglichen, insbesondere ist eine Rücknahme der Linie 25 bis zur Züricher Straße vorgesehen. Auch die Buslinien 38, 40 und 41 sind sinnvoll zu verkürzen. Die Linie 37 soll in diesem Zusammenhang hingegen bis Bf. Mahndorf verlängert werden. An geeigneter Stelle soll eine Übergangsmöglichkeit zur Linie 740 vorgesehen werden.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting und Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 als Abzweig der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 (Mittelshuchting) bis Landesgrenze

Im Bereich Kirchhuchting ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 geplant. An der heutigen Endhaltestelle Roland-Center beginnt die Verlängerungsstrecke, die über den Willakedamm auf die Trasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) geführt wird und die beide Straßenbahnlinien bis zur Heinrich-Plett-Allee gemeinsam benutzen werden. Die Verlängerung der **Linie 1** wird dann weiter über die Heinrich-Plett-Allee bis zum Endpunkt Brüsseler Straße geführt.

Die **Linie 8** wird ab Heinrich-Plett-Allee weiter auf der BTE-Trasse über die Landesgrenze in Richtung Stuhr-Brinkum und Weyhe geführt. Voraussetzung für den Bau der Linie 8 ist die Fertigstellung der Verlängerung der Linie 1 bis zur Brüsseler Straße. Die Buslinie 55 zwischen Stuhr-Brinkum und Bremen-Huchting entfällt mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8.

Die Busbedienung ist dann nur noch zwischen Roland-Center und Brüsseler Straße über die Huchtinger Heerstraße erforderlich. In der Kirchhuchtinger Landstraße verkehren weiterhin die Regionalbusse und die Linien der Delbus. Zusätzlich soll die verbleibende Buslinie ab Brüsseler Straße über das Roland-Center hinaus auch den Bereich Rotterdamer Straße/Hermannsburg über Kirchhuchtinger Landstraße bedienen.

Verlängerung der Straßenbahn von Sebaldsbrück bis zur Osterholzer Landstraße (Linie 2) bzw. Hermann-Koenen-Straße/Daimler AG (Linie 10)

Die Planung für die **Linie 2** sieht eine Trasse im Zuge der Osterholzer Heerstraße in östlicher Richtung bis zur Osterholzer Landstraße vor.

Die **Straßenbahnlinie 10** soll über die Osterholzer Heerstraße von der zu verlängernden Linie 2 abzweigend in die Hermann-Koenen-Straße bis in Höhe der Werkstore 7/8 von Daimler geführt werden.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinien 2 und 10 können Busleistungen im Bremer Osten durch Verknüpfung mit der Straßenbahn optimiert werden.

Strecken Anpassungen für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnen

Für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnfahrzeuge müssen weiterhin Streckenabschnitte im Zuge von Gleiserneuerungs- und Straßenbaumaßnahmen angepasst werden. Es wird angestrebt, alle Streckenabschnitte im Straßenbahnnetz mit 2,65 m breiten Straßenbahnfahrzeugen befahren zu können.

Weitere Straßenbahnausbaumaßnahmen/Prüfaufträge

Neben den Straßenbahnverlängerungen der Linien 1, 2, 4, 8 und 10 sind weitere Maßnahmen im Streckennetz der Straßenbahn vorgesehen bzw. in Diskussion:

- Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines gleichnamigen SPNV Haltepunktes ist der Neubau der Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie eine Buswendeschleife vorgesehen, um die neu entstehende Umsteigebeziehung zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten.

- Besonderer Bahnkörper Duckwitzstraße

Im Zusammenhang mit dem in 2002 durchgeführten Gleisersatzbau wurde der besondere Bahnkörper in Teilbereichen hergestellt bzw. bautechnische Vorbereitungen getroffen, sodass der besondere Bahnkörper nach Fertigstellung der angrenzenden Bauarbeiten der A 281 vervollständigt werden kann.

- Verknüpfungspunkt Sielhof in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung
Als Ersatz für die betrieblich erforderliche Straßenbahn-Wendeschleife an der Huckelriede wird ein Neubau des Verknüpfungspunktes inklusive neuer Wendeschleife im Bereich Sielhof angestrebt
- Gleisverbindung Julius-Brecht-Allee - Steubenstraße - Stresemannallee - Bennigsenstraße - Georg-Bitter-Straße (Prüfauftrag)
Es wird erwartet, dass durch eine neue Straßenbahn-Direktverbindung zwischen dem Bremer Osten und der östlichen Vorstadt eine steigende Nachfrage generiert wird und zusätzlich Busleistungen eingespart werden können. Die infrastrukturelle Machbarkeit wurde von der BSAG untersucht und im Rahmen der AG-ÖV vorgestellt. In Bezug auf den verkehrlichen Wert der Maßnahme sind die Fahrgastpotenziale zu prüfen.
- Linien-Gleisverbindung Malerstraße - Weserwehr (Prüfauftrag)
Die Prüfung der Maßnahme wurde zurückgestellt. In Abhängigkeit vom Prüfergebnis der Gleisverbindung über die Stresemannstraße kann sich ein verkehrlicher Nutzen im Netzzusammenhang ergeben. Eine Gleisverbindung in der Malerstraße ermöglicht die Verlagerung einer Straßenbahnlinie (2 oder 10) in die Linienführung der heutigen Linie 3 zwischen Weserwehr und St.-Jürgen-Straße.
- Gleisverbindung Richard-Dunkel-Straße zwischen Duckwitz-Straße und Flughafen-damm (Prüfauftrag)
Das Industriestammgleis wird nach Fertigstellung der A281 in alter Lage wieder hergestellt und ermöglicht verkürzte Ein- und Ausrückwege für die Straßenbahnlinien 1 und 8. Ferner bietet es eine Umleitungsmöglichkeit im Linienbetrieb.
- Gleisbogen Gustav-Deetjen-Allee (Prüfauftrag)
Die Maßnahme ist im Verkehrskonzept Bürgerweide enthalten und dort in den weiteren Bedarf eingestuft worden.
- Neue Haltestelle im Zuge der Straßenbahnlinie 4 in Höhe Brenningstraße (Prüfauftrag)
Zur Verbesserung der Erschließung neuer Wohngebiete in Arsten wird eine zusätzliche Haltestelle im Zuge der Straßenbahnlinie 4 in Höhe der Brenningstraße vorgeschlagen. Die Flächen zur Einrichtung der Haltestelle wurden vom ASV gesichert. Die Auswirkungen auf die Fahrtumläufe sind zu prüfen.
- Straßenbahnverbindung Oberneuland-Delmenhorst/Linie 11 (Prüfauftrag)
Mit dem Land Niedersachsen wurde vereinbart, dass aufgrund der Abhängigkeit der Fahrtrasse von den Erfordernissen des Eisenbahnverkehrs¹⁶ - insbesondere des Güterverkehrs - eine Machbarkeits-Prüfung erst nach Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports erfolgen kann.

¹⁶ Straßenbahn auf Eisenbahntrasse.

- Straßenbahnlinie 5 Bremen-Kattenturm - Stuhr-Brinkum - Weyhe-Leeste: siehe Kapitel C 3.3.2.5.

C 3.2.1.2 Maßnahmen im Stadtbusbereich

Maßnahmen Busnetz

Folgende Maßnahmen sind im Bereich des Stadtbusnetzes zur Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten geplant:

- Anbindung Handelshäfen im Bereich des ehemaligen Übersee- und Europahafens in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung.

Der Bereich des ehemaligen Überseehafens wird zurzeit von der Linie 26 bedient, die zunächst bis zur Haltestelle Hochschule für Künste (ehemaliger Speicher XI) verlängert wurde. Weitere Modifizierungen im Busliniennetz zur Erschließung der sich entwickelnden Überseestadt werden geprüft und im gegebenen Fall umgesetzt.

- Anbindung Osterholzer Feldmark an die Bahnhöfe Mahndorf und ggf. Arbergen bzw. an den Straßenbahndepot Sebaldsbrück in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung.

Die Erschließung kann nicht aus dem vorhandenen Liniennetz erfolgen und erfordert die Einrichtung mindestens einer zusätzlichen Buslinie.

- Anbindung Gewerbegebiet Mahndorfer/Arberger Marsch durch Verlängerung der vorhandenen Buslinie in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung.

Das Gewerbegebiet Hansalinie (Mahndorfer/Arberger Marsch) wird durch die Buslinie 42 bedient und von dieser an den Bahnhof Sebaldsbrück angebunden. Eine Verlängerung der Buslinie kann nicht aufwandsneutral umgesetzt werden.

- Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bereichs der ehemaligen Wilhelm-Kaisen-Kaserne in Lesum wird eine ÖPNV-Anbindung dieses Gebietes an das Bus-Netz in Bremen-Nord angestrebt.

Verknüpfungspunkte Bus - SPNV

Folgende Verknüpfungspunkte sollen eingerichtet werden:

- Verknüpfungspunkt Bf. Mahndorf

Herstellung der Umsteigebeziehung zwischen ÖPNV und SPNV - eine Verlegung des Bahnhofes in westlicher Richtung ist dazu notwendig - eine Verknüpfung sowohl mit dem Busnetz als auch mit dem Straßenbahnnetz soll entstehen.

Durch die Verlegung des Bf. Mahndorf im Zusammenhang mit dem Bau der Verknüpfungsanlage mit der Straßenbahnlinie 1 und den Buslinien im Norden der Eisenbahnanlagen, kann auch im Süden eine Umsteigeanlage zwischen den Stadtbuslinien und dem SPNV geschaffen werden. Durch eine kurze Stichfahrt werden die Buslinien, die auf der Mahndorfer Heerstraße verkehren, direkt an den verlegten Bahnhof herangeführt. Fahrgäste aus dem Gewerbegebiet Bremer Kreuz, Mahndorf und Arbergen errei-

chen so ohne längeren Fußweg den SPNV in Richtung Bremen Hauptbahnhof und Vegesack bzw. in Richtung Verden.

- Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Siehe weiter oben unter „weitere Straßenbahnausbaumaßnahmen“.

- Verknüpfungspunkt Bf. Arbergen in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung
Herstellung der Umsteigebeziehung Bus/SPNV - Voraussetzung: Einrichtung eines SPNV-Haltepunktes in Höhe Nauheimer Straße.

- Verknüpfungspunkt Bf. Huchting

Herstellung der Umsteigebeziehung Bus/SPNV - Voraussetzung: Wiederinbetriebnahme des ehemaligen SPNV-Haltepunktes Huchting.

- Verknüpfungspunkt Blumenthal

Verkürzung der Umsteigewege, bessere Aufenthaltsqualität, Wendemöglichkeit für Busse in Verbindung mit Anpassungsmaßnahmen im Busnetz Bremen-Nord infolge der Wiederinbetriebnahme der FVE für den Personenverkehr, Verknüpfung mit SPNV (FVE).

- Verknüpfungspunkt Bf. Vegesack

Verkürzung der Umsteigewege Bus/SPNV bzw. Bus/Bus.

- Anbindung des Bereiches „Schwanewede-Nord" in Abhängigkeit von der baulichen Entwicklung

Durch Verlängerung der Linie 74 nach Klärung des Aufwandes zwischen Bremen und Schwanewede.

Fahrplanangebot

Grundlage für Betriebszeiten und Fahrplanangebot sowohl für Bus- als auch Straßenbahnlinien gemäß Betrauung der BSAG durch die BVG/Stadtgemeinde ist der Fahrplan 2004.

C 3.2.1.3 Maßnahmen Regionalbusverkehr

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen zur Umsetzung des differenzierten Liniennetzes dargestellt, die sich auf das Stadtgebiet Bremen auswirken.

Linie	von - nach	Ebene	bediente Gebietskörperschaften	bediente Stadtteile in Bremen	vorgesehener Takt ¹⁷
101	Bassum - Bremen Hbf.	2	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt, Mitte	Zweistundentakt - z.T. verdichtet
102	Syke - Bremen Hbf.	2	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt, Mitte	Zweistundentakt - z.T. verdichtet
120	Kirchweyhe - Bremen Hbf.	2	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt, Mitte	Zweistundentakt - verdichtet
121	Kirchweyhe - Bremen Hbf.	2	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt, Mitte	Zweistundentakt - z.T. verdichtet
150	[Hoya] - Bremen Hbf.	1	Landkreis Nienburg, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt, Mitte	vergleiche dazu Kapitel C 3.3.2.2
226	Wildeshausen-Bremen	2	Landkreis Oldenburg, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Huchting, Neustadt, Mitte	Zweistundentakt
630	[Zeven] - Bremen Hbf.	1	Landkreis Rotenburg, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	Horn-Lehe, Schwachhausen, Mitte	Stundentakt
660	[Hagen] - Bremen-Burg	2	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	Burglesum	Zweistundentakt
665 und 680	Hambergen - Bremen Hbf. und Hambergen-Vollersode - Bremen Hbf.	2	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	Burglesum, Gröpelingen, Walle, Mitte	Zweistundentakt

¹⁷ Taktschema gilt an Werktagen, an Wochenenden und abends zum Teil bedarfsgesteuerte Bedienung in Form von Taxibussen.

Linie	von - nach	Ebene	bediente Gebietskörperschaften	bediente Stadtteile in Bremen	vorgesehener Takt ¹⁷
670	[Gnarrenburg -]Worpswede - Bremen Hbf.	1	Osterholz, Bremen	Horn-Lehe, Schwachhausen, Mitte	Stundentakt
677	[Uthlede (Hagen)] - Bremen-Vegesack	2	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	Blumenthal, Vegesack	Stundentakt bzw. Zweistundentakt
730	Ottersberg - Bremen Hbf.	2	Landkreis Verden, Stadt Bremen	Osterholz, Mitte	Stundentakt
740	Verden/Achim - Bremen Hbf.	2	Landkreis Verden, Stadt Bremen	Osterholz, Mitte	Zweistundentakt
750	Thedinghausen - Bremen Hbf.	2	Landkreis Verden, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	Obervieland, Neustadt	Stundentakt

Tabelle C-1: Übersicht von Regionalbusverbesserungsmaßnahmen von und nach Bremen

[] Städte/Gemeinden liegen außerhalb des Zweckverbandsgebietes, die Maßnahmen dort werden im NVP angeregt und bedürfen der Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger

Die Linie 677 verläuft im Gebiet der Landkreise Cuxhaven und Osterholz sowie der Stadt Bremen. Sie ist aufgrund ihrer Verknüpfung mit der Linie 77 dem Linienbündel Bremen-Nord zugeordnet und wird daher im Folgenden hier unter der Überschrift „Bremen“ statt „Landkreis Osterholz“ beschrieben.

Linie 677 Uthlede (Hagen) - Bremen-St. Magnus

Zwischen Uthlede (Hagen) (im Landkreis Cuxhaven), Schwanewede, Bremen-Aumund, Bremen-Vegesack, Bremen-Grohn, Bremen-Schönebeck und Bremen-St. Magnus, Blumenkamp verläuft die Linie 677. Diese verkehrt seit dem 03.09.2001, sie wurde aus den Linien 675 (Uthlede - Schwanewede - Bremen-Vegesack) und 77 (Blumenkamp - Beckedorf) gebildet.

Aufgaben

Die Linie 677 verbindet den Ort Uthlede in der Samtgemeinde Hagen und Schwanewede miteinander sowie die Grundzentren mit dem Mittelzentrum Bremen-Nord und - durch den Umstieg auf den SPNV - auch mit dem Oberzentrum Bremen.

Angebot

Zwischen Uthlede und Schwanewede ist ein Zweistundentakt geplant, zwischen Schwanewede und Bremen-St. Magnus ein Stundentakt. Mit dem Angebot sollen Pendlerbeziehungen im Öffentlichen Nahverkehr ermöglicht werden. Zusätzlich sollen während der

Woche Einkaufs- und Besorgungsverkehr verbessert und durch das neue geplante Taxibusangebot am Wochenende Freizeitverkehre ermöglicht werden.

Verknüpfung

Die Linie 677 ist am Bahnhof Vegesack mit dem SPNV verknüpft.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Uthlede (Hagen) und Bremen-St. Magnus mit einer Länge von rund 38 km wird eine Fahrtzeit von ca. 57 Minuten benötigt, von Uthlede, Post bis Bahnhof Vegesack zwischen 37 und 43 Minuten.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen Fahrten zwischen 05:30 und 20:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg angeboten werden.

An Samstagen sind - ergänzend zur Bedienung innerhalb von Bremen-Nord bzw. bis Schwanewede-Beckedorf - bedarfsgesteuerte Taxibusfahrten im Abschnitt Uthlede - Schwanewede von 07:30 Uhr bis 20:30 Uhr mit Anschluss an die Linie 74 in Schwanewede Hospitalstraße vorgesehen.

An Sonntagen können bedarfsgesteuerte Taxibusfahrten - ebenfalls ergänzend zum vorhandenen Angebot im bremischen Abschnitt der Linie 677 - zwischen Uthlede und Schwanewede-Hospitalstraße zwischen 07:30 Uhr und 20:30 Uhr verkehren.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Stadt Bremen, Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven, Gemeinde Schwanewede und Samtgemeinde Hagen.

Besondere Ziele

Jacobs University Bremen (JUB), Science Park.

C 3.2.1.4 Maßnahmen im Nachtbusverkehr

Das Nachtlinienangebot in der Stadt Bremen umfasst zehn Nachtlinien: drei Straßenbahnlinien (N1, N4, N10), sechs Stadtbuslinien (N2, N3, N5, N6, N7, N9) und ein Anruf-Linientaxi (N8) (vergleiche Kapitel A 4.2.4). Das Netz soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Das bestehende regionale Nachtliniennetz im Raum Bremen - der VBN-Nachtschwärmer - soll räumlich und zeitlich weiter ausgebaut werden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.3). Die Netzergänzungen beziehen sich auf folgende Korridore:

- südliches Umland des Stadtgebietes Bremen mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe im Landkreis Diepholz (N12)
- Anbindung Grasberg/Tarmstedt ab Bremen-Borgfeld (N63).

Die Karte C-9 zeigt das geplante VBN-Nachtschwärmernetz mit den räumlichen Ergänzungen.

C 3.2.1.5 Beschleunigungsmaßnahmen und Haltestellen

Als Maßnahme zur Busbeschleunigung sollen folgende Linienführungen überprüft werden (Prüfaufträge), z. T. sollen in diesen Bereichen auch Haltestellenmaßnahmen durchgeführt werden:

- Linie 24: ÖPNV-gerechter Ausbau im Bereich August-Bebel-Allee im Rahmen der Straßenerneuerung.
- Linie 25: Beschleunigung durch Führung auf der Gleistrasse der Straßenbahn zwischen Daniel-von-Büren-Straße und Faulenstraße. Hierzu sind eine entsprechende Befestigung der Gleistrasse und die Anpassung der Signalsteuerung erforderlich.
- Linie 25: ÖPNV-gerechter Ausbau von Straßen im Bereich Gartenstadt Vahr, im Rahmen von Straßenerneuerungen.
- Linie 71/73: Gröpelinger/Oslebshauser Heerstraße (abschnittsweise Busfahrstreifen in Verbindung mit LSA-Ansteuerung und Anlage von Bus-Kaps).
- Linie 71/73: Ortsdurchfahrt Burg in Verbindung mit LSA-Ansteuerung).

C 3.2.1.6 Verkehrssteuerung im Rahmen des Verkehrsmanagementsystems (VMS)

Die Weiterentwicklung der Verkehrssteuerung im Rahmen des Verkehrsmanagementsystems (VMS) umfasst die Verbesserung der Verkehrssituationsanalyse und Verkehrssteuerung durch aktuelle Informationsrückkopplungen auch zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (Empfehlung zur Nutzung des ÖPNV) und die Weiterentwicklung der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) sowie die Erfassung der Verkehrssituation in den Netzen des MIV und des ÖPNV durch Verdichtung der Verkehrslageerfassung und Erweiterung der Detektionssysteme:

- Analyse und Bewertung der Verkehrssituation entsprechend den stadt-, umwelt- und verkehrspolitischen Zielen
- Einrichtung eines Prognosesystems zur Wirkungsabschätzung verkehrslenkender Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung umweltpolitischer Zielsetzungen
- Bildung von verkehrsmittelübergreifenden Fahrtketten durch Reise- und Verkehrsinformation
- Beeinflussung der Routenwahl und des Fahrverhaltens im MIV
- Optimierung der Informationsschnittstelle Verkehrsmanagementzentrale - Verkehrsteilnehmer
- Integration des Verkehrswarndienstes der Landesmeldestelle in das Gesamtsystem der Verkehrsmanagementzentrale.

Optimierung der Lichtsignalansteuerung

Durch die Optimierung der Lichtsignalsteuerung sollen Verlustzeiten von ÖV-Fahrten an Ampelanlagen ausgeschlossen werden. Dieses soll in einem verträglichen Rahmen für al-

le Verkehrsmittel und entsprechenden politischen Rahmenbedingungen erfolgen. Im Einzelnen werden folgende Aufgabenschwerpunkte gesetzt:

- weitere Optimierung der Ansteuerung von LSA durch Straßenbahnen
- Weiterentwicklung der LSA-Ansteuerung für Busse
- Einbeziehung von Regionalbuslinien in die LSA-Ansteuerung
- Erneuerung des Funkansteuerungssystems für die Anmeldung von ÖV-Fahrzeugen an die Lichtsignalanlage
- Optimierung von Baustellensignalanlagen durch ÖV-Ansteuerung.

C 3.2.1.7 Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Die Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (Luftqualitätsrahmenrichtlinie) und die Tochterrichtlinien legen Luftqualitätsstandards fest, die nicht überschritten werden dürfen.

In nationales Recht wurde die Luftqualitätsrahmenrichtlinie durch das 7. Gesetz zur Änderung des BImSchG (§§ 40, 47) und die Neufassung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes umgesetzt.

Bremen hat auf Grundlage des § 47 (1) BImSchG einen Aktionsplan wegen des Überschreitens des Immissionsgrenzwerts für Staubpartikel an zwei Straßen im Stadtgebiet und einen Luftreinhalteplan (LRP) wegen des absehbaren Überschreitens des Grenzwerts für NO₂ an zahlreichen Straßen aufgestellt, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt¹⁸.

Besonders betroffen sind folgende Straßenzüge:

- Gastfeldstraße/Pappelstraße/Bürgermeister-Smidt-Straße (mit Regionalbuslinien aus den Landkreisen Oldenburg, Diepholz und Verden sowie Stadtbuslinien)
- Stresemannstraße/Bismarckstraße (mit Regionalbuslinien aus dem Landkreis Verden und Stadtbuslinien)
- Hohentorsheerstraße, Westerstraße/Osterstraße (Stadtbuslinien)
- Martinistraße/Faulenstraße (Stadtbuslinien).

Da auch Linienbusse in nicht unerheblichem Maße zur Luftschadstoffbelastung beitragen (Busse emittieren das 18-Fache bis hin zum 30-Fachen an Stickoxiden im Vergleich zu Pkw (Multiplikator in Abhängigkeit von Schadstoffklassen) und das 5-Fache bis 20-Fache an Feinstaub im Vergleich zum Pkw), wurde die Emissionsminderung von Linienbussen in den LRP als Maßnahme aufgenommen.

¹⁸ Der Luftreinhalteplan ist im Internet unter www.umwelt.bremen.de/de/detail.php?gsid=bremen02.c.2845.de veröffentlicht (Stand: Februar 2008).

Diese Reduzierung lässt sich nur dann erreichen, wenn in den Straßen mit zu hohen Belastungen, die vom Linienverkehr befahren werden, Busse mit niedriger Emission eingesetzt werden.

Die BSAG wird in 2008 Busse mit dem zurzeit strengsten Abgasstandard EEV¹⁹ beschaffen. Für 2010 ist ein weiterer Ersatz von älteren Fahrzeugen vorgesehen. Auch wenn Linienbusse im Regionalverkehr seltener als die Fahrzeuge der BSAG Straßen mit hohen Abgasbelastungen befahren, besteht auch für diese Verkehre die Notwendigkeit, Fahrzeuge mit besserem Abgasstandard einzusetzen.

Für 2008 ist die Einrichtung einer Umweltzone in der Bremer Innenstadt geplant²⁰. Entsprechend ihrem hohen relativen Beitrag zur Luftschadstoffbelastung sind dann Fahrverbote für Busse mit schlechtem Abgasstandard nicht auszuschließen. Es wird daher empfohlen, zumindest bei allen Ersatzbeschaffungen mindestens Fahrzeuge mit Abgasstandard Euro 5-Standard (besser EEV) zu bestellen.

C 3.2.2 Stadt Bremerhaven

C 3.2.2.1 Maßnahmen im Stadtbusverkehr

Das bestehende Stadtbus-Angebot soll fortwährend an veränderte Randbedingungen (bedarfsgerechte Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sowie touristischer Schwerpunkte) angepasst werden.

Zur Entlastung der Innenstadt soll ein Park-and-ride-Verkehr zu den touristischen Zielen aufgebaut werden.

Das Gewerbegebiet ehemalige Carl-Schurz-Kaserne soll durch den Stadtbus zentral erschlossen werden.

Für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage soll ergänzend oder ersetzend zum Linienverkehr Anrufsammeltaxi (VBN PLUS) und Anruflinientaxi (Taxibus) eingesetzt werden.

C 3.2.2.2 Maßnahmen im Regionalbusverkehr

Die Aussagen zum differenzierten Liniennetz im Umland von Bremerhaven beruhen auf einer Einschätzung der Regionalbuslinien aus Sicht des Nahverkehrsplanes. Sie ersetzen keine Aussage des zuständigen Aufgabenträgers, hier des Landkreises Cuxhaven²¹. Aus

¹⁹ Enhanced Environmentally Friendly Vehicle.

²⁰ Zur Einrichtung der Umweltzone wird nach Auskunft des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa ein Beteiligungsverfahren durchgeführt werden.

²¹ Die Einstufung der Linien findet sich bereits im „Gutachten zur Verbesserung des ÖPNV in der Stadt Bremerhaven und in Teilen des Landkreises Cuxhaven“ aus dem Jahr 1995, Auftraggeber: Stadt Bremerhaven und LK Cuxhaven, Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Theine (PGT), Hannover in Zusammenarbeit mit Regio Plan, Oldenburg.

Sicht der Stadt Bremerhaven ist festzuhalten, dass die dem Landkreis Cuxhaven zugeordneten Regionalbuslinien nicht in den Maßnahmenkatalog dieses Nahverkehrsplanes eingebunden sind. Insofern ist eine geregelte Verknüpfung mit der SPNV-Linie R2 in und aus Richtung Bremen wünschenswert.

Eine Einschätzung der Regionalbuslinien, die Bremerhaven bedienen, in einer den Bedienungsebenen des differenzierten Netzes im Verbandsgebiet vergleichbaren Einstufung zeigt die folgende Tabelle.

Linie	Von	nach	Bedienungsebene
525	Bremerhaven Hbf.	Bad Bederkesa	1
526	Bremerhaven Hbf.	Dorum	2
527	Bremerhaven	Nesse - Loxstedt - Düring	1 ²²
528	Bremerhaven Hbf.	Langen - Sievern - Holßel Otterndorf	1 2 Keine Angabe
530	Bremerhaven	Dedesdorf	2
531	Bremerhaven	Uthlede	2
550	Bremerhaven	Cuxhaven	2
570	Bremerhaven Hbf.	Stotel - Sandstedt	1 2

Tabelle C-2: Einstufung der Regionalbuslinien im Raum Bremerhaven in das System der Bedienungsebenen - Einschätzung aus Sicht des ZVBN

Hinweise zu den Mindestanforderungen an die Angebotsqualität der jeweiligen Bedienungsebenen und auch zur Fahrtenhäufigkeit finden sich im Kapitel C 3.1.1.

C 3.2.2.3 Maßnahmen im Nachtbusverkehr

In Bremerhaven verkehren zwei Nachtlinien (vergleiche Karte A-16). Der Moon-Liner und der Night-Liner erschließen in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen das gesamte Stadtgebiet. Zudem wird die nördlich angrenzende Gemeinde Langen (Landkreis Cuxhaven) an das Oberzentrum angebunden. Der Night-Liner bedient dort auch die im Gewerbegebiet Debstedt ansässige Discothek Planet Dance.

Das bestehende Nachtbussystem soll gesichert werden. Die wichtigste Aufgabe ist dabei die Sicherstellung der innerstädtischen, nächtlichen Erschließung des Oberzentrums Bremerhaven. In den genannten Nächten sollen zwischen 00:30 und 06:30 Uhr mindestens 3 Fahrtenpaare je Linie angeboten werden.

²² Einstufung nur für Abschnitt Bremerhaven - Nesse.

C 3.2.2.4 Beschleunigungsmaßnahmen

An staugefährdeten Streckenabschnitten sollen bedarfsorientiert Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden.

Mit der Optimierung vorhandener LSA-Programme soll eine Erweiterung der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen für den ÖPNV ermöglicht werden.

Im Rahmen eines erweiterten Verkehrsmanagementsystems soll eine Verbesserung der Verkehrssteuerung erreicht werden, das RBL-System soll mit erweiterten Prioritäten auf kritischen Abschnitten fortgeführt werden.

C 3.2.3 Stadt Delmenhorst

C 3.2.3.1 Maßnahmen im Stadtbusverkehr

Der Stadtbusverkehr soll unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit weiter optimiert werden. Zudem sollen die Anschlüsse zwischen dem Stadtbusnetz und dem vertakteten SPNV-Angebot weiter ausgebaut und verbessert werden. Dies kann gegebenenfalls auch durch die Verringerung der Übergangszeiten erreicht werden.

In den Bereichen, wo die Schülerbeförderung derzeit aufgrund der Liniennetzstruktur nicht in den ÖPNV integriert ist, soll mit jeder Weiterentwicklung des Netzes geprüft werden, inwieweit diese Verkehre integriert werden können.

Im Zusammenhang mit Optimierungen des Liniennetzes sind auch Haltestellenverlegungen bzw. die Neueinrichtung von Haltestellen zu prüfen.

C 3.2.3.2 Maßnahmen im Regionalbusverkehr

Unter den Prämissen einer verbesserten Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbusverkehr und der besonderen Berücksichtigung des städtischen ÖPNV-Angebotes soll die Angebotssituation der im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien überprüft werden.

C 3.2.3.3 Maßnahmen im Nachtbusverkehr

Ein eigenes städtisches Nachtbusliniennetz gibt es nicht in der Stadt Delmenhorst. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wird das Angebot im Freizeitliniennetz bis etwa 24:00 Uhr aufrechterhalten (vergleiche Kapitel A 6.2.3, vergleiche Karte A-19).

Die Stadt Delmenhorst wird durch die Nachtlinie N23 der NachtEule Oldenburg an Bremen und Wildeshausen angebunden (vergleiche Karte A-39). Das bestehende Netz der NachtEulen im Landkreis Oldenburg ist zu sichern und bei Bedarf anzupassen (vergleiche Kapitel C 3.4.5.2).

C 3.2.3.4 Beschleunigungsmaßnahmen und Verbesserung von Lichtsignalanlagen

Am Stadtwall und auf dem Caspari-Gelände ist die Einrichtung einer Busschleuse vorgesehen.

Das in der Durchführung befindliche ÖPNV-Beschleunigungskonzept 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 weiter zu verringern.

Auch an den verbliebenen Lichtsignalanlagen ohne ÖPNV-Bevorrechtigung sollen Bevorrechtigungseinrichtungen installiert werden.

Zusätzlich werden im Rahmen des GVFG-Programms an bestimmten Stellen (beispielsweise Städtische Kliniken) die Lichtsignalanlagen für die Belange von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen verbessert. Das Programm befindet sich bereits in der Umsetzung.

C 3.2.4 Stadt Oldenburg

C 3.2.4.1 Maßnahmen im Stadtbusverkehr

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Oldenburg ist eine Schlüsselmaßnahme des Verkehrsentwicklungsplans 2000. Mit der Einführung des neuen Liniennetzes 2002 und weiterer umfassender Maßnahmen in den vergangenen Jahren (Fahrzeuge, Haltestellen) ist diese Maßnahme realisiert worden. Die Weiterentwicklung des städtischen Liniennetzes hat insbesondere neben den verkehrlichen auch die wirtschaftlichen Bedingungen zu berücksichtigen.

Die bereits 2000 geplante, noch ausstehende direkte Führung von Linien aus dem Zentrum kommend in Richtung Westen durch die Befahrung des Heiligengeistwalls in Gegenrichtung erfordert bauliche Maßnahmen u. a. am Lappan und am Julius-Mosen-Platz, die bereits seit Längerem geplant sind. Dem vorgesehenen Umbau der mit Abstand aufkommensstärksten Haltestelle Lappan kommt damit im Zeitraum dieses Nahverkehrsplans größte Bedeutung zu.

Als neue Maßnahmen sind außerdem die folgenden Vorhaben von Bedeutung für die Weiterentwicklung des Angebots:

- Zeitliches Verkehrsangebot an Samstagen

Ab dem Fahrplanwechsel 2007/08 werden die Stadtbusse an Samstagen in der Zeit von 09:30 bis 18:00 Uhr in der Taktfolge wie montags bis freitags verkehren.

- Einführung der neuen Linie 317 (Oldenburg ZOB - Lappan - IKEA)

Die neue Linie 317 verbindet ab Fahrplanwechsel 2007/08 die Innenstadt Oldenburg mit dem Einrichtungshaus IKEA im Osthafen.

- Angebotseinstellung AST-Linie 313

Aufgrund geringer Fahrgastzahlen wird die Linie zum Fahrplanwechsel 2007/08 eingestellt.

- Angebotsreduzierung Linie 307

Die Linie 307 verkehrt in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. Wegen geringer Nachfrage wird das Angebot zum Fahrplanwechsel 2007/08 auf einen 30-Minuten-Takt geändert.

- Erschließung Eversten-West

Das neue Wohnbaugebiet soll durch eine veränderte Führung der Linie 322 erschlossen werden. Diese Maßnahme soll erst zum Zeitpunkt der fortgeschrittenen Siedlungsentwicklung in Eversten-West umgesetzt werden.

- Veränderung der Linie 310 (veränderte Erschließung des Ortsteil Etzhorn)

Eine veränderte Erschließung in Etzhorn wurde aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Straßenbaus der Frieslandstraße und der laufenden Siedlungsentwicklung noch nicht vorgenommen. Eine Führung der Linie 310 über die Frieslandstraße wird zu gegebener Zeit erneut zu prüfen sein.

C 3.2.4.2 Maßnahmen im Regionalbusverkehr

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen zur Umsetzung des differenzierten Liniennetzes dargestellt, die sich auf das Stadtgebiet von Oldenburg auswirken. Die Erschließung der Außenbereiche des Stadtgebietes Oldenburg soll durch den Regionalbusverkehr verbessert werden.

Linie	von - nach	Ebene	bediente Gebietskörperschaften	bediente Stadtteile in Oldenburg	vorgesehener Takt ²³
S35	Oldenburg - Westerstede	1	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	Innenstadt, Donnerschweer, Wechloy	Stundentakt
270	Oldenburg - Wildeshausen	1	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	Innenstadt, Osternburg	Stundentakt

²³ Taktschema gilt an Werktagen, an Wochenenden/abends zum Teil bedarfsgesteuerte Bedienung in Form von Taxibussen.

Linie	von - nach	Ebene	bediente Gebietskörperschaften	bediente Stadtteile in Oldenburg	vorgesehener Takt ²³
280	Oldenburg - Friesoythe	2	Stadt Oldenburg, Landkreise Oldenburg und Cloppenburg	Innenstadt, Kreyenbrück	Stundentakt, mit Verdichtung zur Hauptverkehrszeit
330	Oldenburg - Conneforde	2	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	Innenstadt, Donnerschweer, Bürgerfelde, Dietrichsfeld, Alexandersfeld, Koopmann-Siedlung	Zweistundentakt mit Verdichtung zur Hauptverkehrszeit
340	Oldenburg - Varel	2	Stadt Oldenburg, Landkreise Ammerland und Friesland	Innenstadt, Donnerschweer, Nadorst, Hoheheide, Haseln	Zweistundentakt mit Verdichtung zur Hauptverkehrszeit
350	Oldenburg - Westerstede	2	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	Innenstadt, Donnerschweer, Wechloy	Stundentakt
380	Oldenburg - Barßel	2	Stadt Oldenburg, Landkreise Ammerland und Cloppenburg	Innenstadt, Eversten	Stundentakt
440	Oldenburg - Nordenham	1	Stadt Oldenburg, Landkreise Ammerland und Wesermarsch	Innenstadt, Donnerschweer, Nadorst	Stundentakt
910	Oldenburg - Friesoythe	2	Stadt Oldenburg, Landkreise Ammerland und Cloppenburg	Innenstadt, Hundsmühler Höhe, Nordmoslesfehn	Zweistundentakt

Tabelle C-3: Übersicht von Regionalbusverbesserungsmaßnahmen von und nach Oldenburg

C 3.2.4.3 Maßnahmen im Nachtbusverkehr

In Oldenburg wurde ein städtisches Nachtliniennetz eingerichtet (vergleiche Karte A-22), das durch die NachtEulen-Netze der Landkreise Ammerland (vier Linien) und Oldenburg (zwei Linien) ergänzt wird (vergleiche Karte A-39).

Die städtischen Nachtlinien verkehren mit fünf Linien und jeweils 3 - 4 Fahrten in den Nächten von Samstag auf Sonntag nach Betriebsende der städtischen Tageslinien und erschließen das Stadtgebiet mit Ringfahrten vom und zum Lappan als zentralem Verknüpfungspunkt. Das Nachtverkehrsangebot wird zum Fahrplanwechsel 2007/2008 zusätzlich auch in den Nächten von Freitag auf Samstag verkehren. Darüber hinaus werden zusätzlich Nachtexpressfahrten an allen Tagen um 0:30 Uhr eingeführt. Das städtische Nachtliniennetz ist bedarfsgerecht weiter zu entwickeln.

C 3.2.4.4 Beschleunigungsmaßnahmen und Verbesserung von Lichtsignalanlagen

- Weiterführung des rechnergestützten Beschleunigungsprogramms

Die weiteren Realisierungsstufen des Busbeschleunigungsprogramms werden in Abhängigkeit von der Gewährung von Fördermitteln nach GVFG weiter umgesetzt. Das Programm beinhaltet die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, flankierende Maßnahmen (Straßen, Haltestellen, Verkehrsrechner) und die Ausstattung der Fahrzeuge mit Bordrechnern. Die im Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben die Lichtsignalanlagen zu beeinflussen. Die Betreuung und Ansteuerung der dynamischen Fahrgastinformation in Oldenburg am ZOB und am Hauptbahnhof Süd sowie gegebenenfalls weiteren Haltestellen ist durch das Stadtbusverkehrsunternehmen vorzunehmen.

C 3.3 Maßnahmen zum räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Angebot in den Landkreisen

Im Folgenden werden für jeden Landkreis für die einzelnen Regionalbuslinien die Maßnahmen beschrieben, die in den Bedienungsebenen 1 und 2 umgesetzt werden sollen. Für jeden Landkreis werden die Ergebnisse im Anhang als Zielnetz (vergleiche Karte C-3 bis Karte C-7) dargestellt.

Neben den genannten konkreten Maßnahmen für die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 sind generell weitere Maßnahmen auf der Bedienungsebene 3 möglich. Dazu gehören beispielsweise flächenerschließende, bedarfsgesteuerte Betriebsformen oder Bürgerbusse. Die konkrete Ausgestaltung dieser Maßnahmen orientiert sich an lokalen Initiativen und Erfordernissen.

C 3.3.1 Landkreis Ammerland

Das Verkehrsangebot im Landkreis Ammerland ist im Kapitel A 8.2 beschrieben (vergleiche Kapitel A 8.2). Aus der Bewertung des Verkehrsangebotes (vergleiche Kapitel A 8.7.2) und den formulierten Zielen leiten sich die folgenden Maßnahmen für die Buslinien auf den jeweiligen Bedienungsebenen²⁴ in den einzelnen Linienbündeln (siehe Abbildung C-4) ab.

²⁴ Die Beschreibung der Bedienungsebenen findet sich im Kapitel C 3.1.

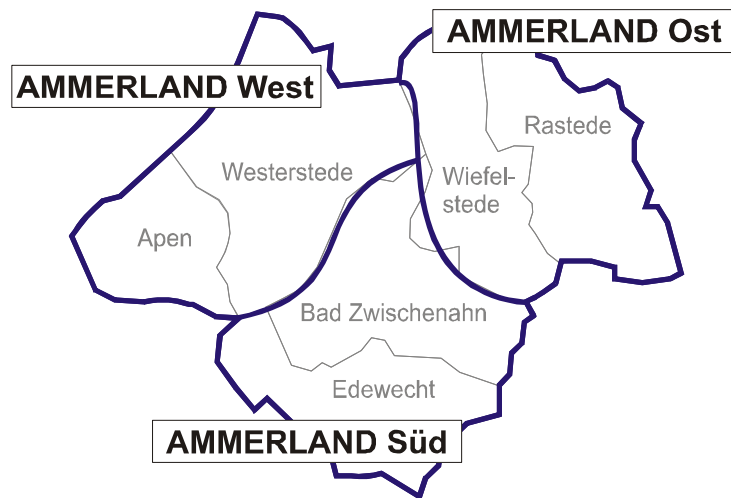


Abbildung C-4: Linienbündel im Landkreis Ammerland

Die Linien, die Linienbündeln anderer Verbandsglieder zugewiesen sind, sind in den entsprechenden Kapiteln beschrieben (vergleiche Kapitel C 3.2.4f., C 3.3.6.2). Aussagen zu Linien, die den benachbarten Aufgabenträgern zugeordnet sind, sind in deren Nahverkehrsplänen zu finden.

Aussagen über Maßnahmen im Nachtbusverkehr des Landkreises Ammerland sind im Kapitel Nachtverkehr Landkreis Ammerland zu finden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

In den folgenden Kapiteln sind planerische Aussagen zu insgesamt 44 Linien und über deren zukünftige Entwicklungen zusammengestellt, fünf Linien sollen (Linien 338, 345, 349, 358 und 366) neu im Angebot des Landkreises aufgenommen werden. Die Beschreibung der geplanten Maßnahmen für das Zielnetz orientiert sich an den drei Linienbündeln im Landkreis Ammerland²⁵.

Das geplante regionale Busnetz auf den Bedienungsebenen 1 und 2 ist grafisch in der Karte C-3 im Anhang dargestellt (vergleiche Karte C-3).

C 3.3.1.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland Ost

Zum Linienbündel Ammerland Ost - es wird das Gebiet der beiden Gemeinden Rastede und Wiefelstede abgedeckt - gehören 17 Linien²⁶ (vergleiche Tabelle C-20).

Im Linienbündel Ost gibt es keine Buslinien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind. Im Bereich der beiden Gemeinden übernimmt die SPNV-Linie R9 [Wilhelmshaven -] Oldenburg [- Osnabrück] mit dem Bahnhof Rastede die Aufgabe der schnellen Verbindung zu den zentralen Orten, und damit die Funktion der Linien dieser Bedienungsebenen (vergleiche Kapitel C 3.1.1).

²⁵ Zur Erläuterung des Linienbündelungskonzeptes vergleiche Kapitel C 4-1.

²⁶ Die Linie 348 wurde aus dem Linienbündel Ost herausgenommen, weil sie ausschließlich marktbezogene Fahrten anbietet. Die Linie ist den Linien mit anderer Zuordnung zugewiesen.

Außerdem verkehrt die Linie 440 „WeserSprinter“ als Linie der Bedienungsebene 1 im Gebiet des Linienbündels. Diese Linie ist dem Linienbündel Wesermarsch Süd zugewiesen, dort werden auch die planerischen Maßnahmen für diese Linie (vergleiche Kapitel C 3.3.6.2) vorgestellt.

Auf der Bedienungsebene 2 verkehren im Linienbündel Ost die beiden Regionalbuslinien 330 und 340, beide sind auf das Oberzentrum Oldenburg ausgerichtet. Die übrigen Linien haben ihre Aufgaben überwiegend in der Schülerbeförderung. Das Linienbündel beinhaltet die Schuleinzugsbereiche der beiden Gemeinden Rastede und Wiefelstede.

Innerhalb des Gebietes des Linienbündels Ost gibt es keinen Verknüpfungspunkt, an dem fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen den Buslinien bestehen. Es ist als grundsätzliches Ziel festgelegt, den Bahnhof Rastede sowie die Haltestelle Wiefelstede, Kirchstraße als potenzielle Verknüpfungspunkte auszubauen. Daher sollen die Linien des Linienbündels, im Rahmen betrieblicher Möglichkeiten beispielsweise bis zum Bf. Rastede verlängert werden. So können einzelne - unsystematische - Anbindungen an die SPNV-Linie R9 und die Regionalbuslinie 340 geschaffen werden.

Am ZOB Oldenburg sollen fahrplanmäßige Verknüpfungen auf den beiden Regionalbuslinien 330 und 340 eingerichtet werden. Diese Linien fahren in den Taktknoten Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg zur Minute .30, sodass hier ein Rund-um-Anschluss zu den SPNV-Linien R7 und R9 und anderen Regionalbuslinien sowie zu den Stadtbuslinien der Stadt Oldenburg möglich ist.

Bedienungsebene 2

Im Linienbündel Ammerland Ost sind die beiden Regionalbuslinien 330 und 340 der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Linie 330 Oldenburg - Conneforde

Aufgaben

Die primäre Aufgabe der Linie 330 ist die Verbindung der beiden Grundzentren Wiefelstede und Metjendorf untereinander sowie direkt mit dem Oberzentrum Oldenburg. Darüber hinaus sollen weitere Gemeindeteile von Wiefelstede an den Hauptort Wiefelstede und an das Oberzentrum Oldenburg angebunden werden. Die Verbindung in Richtung Varel hat Bedeutung für den Schülerverkehr und wird in die Linie 338 überführt.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg stellt die Linie 330 den Übergang zum SPNV und zu anderen Regionalbuslinien her.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N31 die Bedienung der Relation Oldenburg - Wiefelstede (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Auf der Relation Wiefelstede - Oldenburg ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt vorgesehen, der in Zeiten des Berufsverkehrs auf einen Stundentakt verdichtet wird. Die Relation Wiefelstede - Conneforde wird nachfragegerecht über die Linie 338 bedient.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg wird eine Verknüpfung mit dem SPNV und den Stadt- und Regionalbuslinien durch die Einbindung in den Rund-um-Anschluss zur Minute .30 hergestellt.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Conneforde und Oldenburg (31 km) wird eine Fahrtzeit von 47 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:45 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant. Für die Linie 330 ist sonntags ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg und Gemeinde Wiefelstede.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Innenstadt Oldenburg und Erholungsgebiet Conneforde.

Linie 340 Oldenburg - Jaderberg

Aufgaben

Die Verbindung der zentralen Orte der Gemeinde Rastede (Mittelzentrum Rastede, Grundzentren Wahnbeck und Hahn-Lehmden) untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg ist die Hauptaufgabe dieser Linie. Außerdem ist die Anbindung des Grundzentrums Jaderberg im Landkreis Wesermarsch von Bedeutung. Dagegen hat die Anbindung von Varel durch ein Busangebot lediglich Bedeutung für den Schülerverkehr, daher wird zum Fahrplanwechsel 2007/2008 das Fahrplanangebot auf der Relation Jaderberg - Varel in die separate Linie 345 überführt. Die Verbindung Varel - Oldenburg wird durch die SPNV-Linie R9 abgedeckt.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Den Übergang zum SPNV und zu anderen Regionalbuslinien stellt die Linie 340 am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg her.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N31 die Bedienung der Relation Oldenburg - Rastede (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Auf der Relation Jaderberg - Oldenburg ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt vorgesehen, der in der Hauptverkehrszeit zu einem Stundentakt verdichtet wird.

Das Angebot auf der Relation Jaderberg - Varel wird nachfragegerecht - über die Linie 345 - bedient.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg wird durch die Einbindung der Linie 340 in den Rundum-Anschluss zur Minute .30 eine Verknüpfung mit dem SPNV und den Stadt- und Regionalbuslinien erzielt.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Jaderberg und Oldenburg (26 km) wird eine Fahrtzeit von 50 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant. Für die Linie 340 ist sonntags ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch, Stadt Oldenburg, Gemeinde Rastede und Gemeinde Jade.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Tierpark Jaderberg, Innenstadt Oldenburg.

Bedienungsebene 3

Die fünf Linien 331, 332, 333, 334 und 335 sind auf die Beförderung der Schüler im Gemeindegebiet Wiefelstede zu Schulen in Wiefelstede ausgelegt, für das Gemeindegebiet Rastede übernehmen dies die Linien 341, 342, 343 und 344. Die neuen Linien 338 und 345 sowie die zukünftige Linie 349, die aus der Umwandlung von Freistellungsverkehren entstehen, sollen das Angebot auf der Bedienungsebene 3 ergänzen. Die Linien 336, 337 und 370 verkehren gemeindeübergreifend.

Für andere Fahrgäste bieten diese Linien ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch zeitlich auf Schultage (montags bis freitags), beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet. Für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen kein Angebot besteht.

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

Linie 332: Der Bereich Hellermoor westlich von Wiefelstede wird durch die Linie 332 an das Schulzentrum 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 für die Grundschule Metjendorf, dessen Einzugsbereich ist das südliche Gemeindegebiet mit den Orten Mansholt, Neuenkrüge, Borbeck und Heidkamp.

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 Privatgymnasium Jaderberg (Landkreis Wesermarsch) her.

Linie 338: Diese neue Linie soll Schüler aus der Gemeinde Wiefelstede zum Gymnasium und zum Berufsschulzentrum Varel (Landkreis Friesland) befördern. Aussagen über die Laufzeit dieser künftigen Linienkonzession sind im Kapitel C 4 (vergleiche Kapitel C 4.4.1 und f.) zu finden.

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 345: Diese neue Linie ist mit der Linie 340 verknüpft, und sichert die Schülerbeförderung aus der Gemeinde Rastede zum Gymnasium und zum Berufsschulzentrum Varel (Landkreis Friesland).

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. Die Linie ist in den Linienverkehr zu überführen. Aussagen über die Konzessionslaufzeit dieses künftigen Linienverkehrs sind im Kapitel C 4 (vergleiche Kapitel C 4.4.1 und f.) zu finden.

Linie 370: Diese Linie übernimmt mehrere Aufgaben. 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.

C 3.3.1.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland West

Dem Linienbündel Ammerland West sind 16 Linien, die im Gebiet der Stadt Westerstede und in der Gemeinde Apen verkehren, zugewiesen (vergleiche Tabelle C-21).

Neben der SPNV-Linie R7 mit den SPNV-Haltepunkten im Gebiet des Linienbündels West Bahnhof Westerstede-Ocholt und Bahnhof Augustfehn ist die Schnellbuslinie S35 „RhodoSprinter“ der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Im Linienbündel Ammerland West verkehren auf der Bedienungsebene 2 die Regionalbuslinien 350 Westerstede - Bad Zwischenahn - Oldenburg und 360 Westerstede - Apen - Augustfehn - Ocholt [- Barßel]. Es ist angestrebt, die Linie 360 in zwei Linien der Bedienungsebene 2 aufzuteilen (360 und neue Regionalbuslinie 366), um so eine bessere Angebotsübersicht zu erzielen.

Die weiteren Linien übernehmen überwiegend Aufgaben in der Schülerbeförderung und sind daher in die Bedienungsebene 3 eingestuft. Die Schuleinzugsbereiche der Stadt Westerstede und der Gemeinde Apen sind im Linienbündel West einbezogen.

Für die Schnellbuslinie S35 und die Regionalbuslinie 350 ist der Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg mit dem Übergang auf den SPNV bzw. die Regional- und Stadtbuslinien als fahrplanmäßiger Verknüpfungspunkt festgelegt. Des Weiteren sind die beiden Bahnhöfe im Gebiet des Linienbündels West als fahrplanmäßige Verknüpfungspunkte bestimmt. Der Bahnhof Westerstede-Ocholt übernimmt diese Funktion für die Regionalbuslinie 360, der Bahnhof Augustfehn für die neue Regionalbuslinie 366.

Bedienungsebene 1

In dieser Bedienungsebene ist die Schnellbuslinie S35 eingeordnet.

Linie S35 „RhodoSprinter“ Westerstede - Oldenburg

Aufgaben

Diese Linie bietet eine schnelle und direkte Verbindung über die Autobahn A28 zwischen Westerstede - Sitz der Kreisverwaltung und Mittelzentrum - und Oldenburg, als nächstes

Oberzentrum. Im Stadtgebiet von Oldenburg verlässt die S35 die Autobahn A28 an der Ausfahrt Oldenburg-Wechloy und bedient dann alle Haltestellen - auch die zentralen Haltestellen Lappan und Julius-Mosen-Platz - bis Oldenburg Hauptbahnhof/ZOB. Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg stellt die Schnellbuslinie S35 den Übergang zum SPNV und zu den Stadt- und Regionalbuslinien her.

Die im Fahrplan der Schnellbuslinie S35 integrierten Fahrten zur Erschließung der Stadt Westerstede im Bereich Lüttje Moorpadd sind in die neue Linie 358 zu überführen.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N32 die Bedienung der Relation Oldenburg - Westerstede (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Die erste Priorität bei der Angebotsverbesserung hat die Einführung des Stundentaktes montags bis freitags. Am Wochenende ist die Einführung eines bisher nicht vorhandenen Angebotes für die Schnellbuslinie angestrebt, dabei hat der Verkehr am Samstag als Verkehrstag Vorrang.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg wird eine Verknüpfung mit dem SPNV und den Stadt- und Regionalbuslinien durch die Einbindung in den Rund-um-Anschluss zur Minute .30 hergestellt.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Westerstede und Oldenburg (30 km) wird eine Fahrtzeit von 35 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Stadt Westerstede und Stadt Oldenburg.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Ammerland Klinik in Westerstede, Innenstadt und Universität Oldenburg.

Bedienungsebene 2

In die Bedienungsebene 2 des Linienbündels West sind die Regionalbuslinien 350 und 360 eingestuft. Durch die Aufteilung der Linien 360 in zwei Linien ergibt sich eine weitere Linie - die neue Regionalbuslinie 366 - für diese Bedienungsebene.

Linie 350 Westerstede - Oldenburg

Aufgaben

Die Linie 350 übernimmt die Aufgabe, die zentralen Orte - Westerstede, Bad Zwischenahn, Ofen - im Landkreis Ammerland untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg zu verbinden. Außerdem übernimmt die Linie mit einigen Fahrten auch die Bedienung der Berufsbildenden Schule (BBS) in Rostrup, sodass hier eine Stichfahrt zur BBS erforderlich ist.

Der Bereich Aschhauserfeld ist bei jeder Regionalbusfahrt anzubinden, damit hier ein verlässliches Angebot entsteht.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Der Übergang zum SPNV und zu anderen Regionalbuslinien wird am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg hergestellt.

Die Fahrtabschnitte innerhalb der Linie 350, die die Erschließung des Bereiches Lütje Moorpad der Stadt Westerstede übernehmen, sind in den Fahrplan der neuen Linie 358 einzufügen.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N32 die Bedienung der Relation Oldenburg - Bad Zwischenahn - Westerstede (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Das Ziel der Angebotsplanung ist ein Zweistundentakt an allen Tagen. Zusätzlich ist montags bis freitags eine Verdichtung zum Stundentakt umzusetzen.

Verknüpfung

Auch die Regionalbuslinie 350 ist durch die Einbindung in den Rund-um-Anschluss zur Minute .30 am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg eine Verknüpfung mit dem SPNV und den Stadt- und Regionalbuslinien zu realisieren.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Westerstede, ZOB und Oldenburg, ZOB (38 km) wird eine Fahrtzeit von 65 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:15 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 06:15 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Stadt Westerstede, Stadt Oldenburg und Gemeinde Bad Zwischenahn.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Ammerland Klinik in Westerstede, Bad Zwischenahn mit Zwischenahner Meer, Innenstadt und Universität Oldenburg.

Linie 360 Westerstede - Ocholt [- Barßel]

Aufgaben

Die Linie 360 wird künftig die Relation Westerstede - Ocholt - Barßel bedienen. Dadurch wird eine direkte Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ocholt und dem Mittelzentrum Barßel mit dem Mittelzentrum Westerstede geschaffen. In der Stadt Westerstede werden zusätzlich Mansie und Lindern, in der Gemeinde Apen werden die Orte Godensholt und Nordloh angebunden.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Am Bahnhof Westerstede-Ocholt ist der Fahrplan auf den SPNV abzustimmen.

Angebot

Auf der Linie 360 ist ein Zweistundentakt geplant, Priorität hat hier das Angebot an Werktagen.

Verknüpfung

Am Bahnhof Westerstede-Ocholt ist die Verknüpfung mit der SPNV-Linie R7 so zu planen, dass die Relation Oldenburg - Westerstede Vorrang hat. Die Anbindung der Relation Oldenburg - Barßel hat geringere Priorität.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Westerstede, ZOB und Barßel, Bahnhof (21 km) wird eine Fahrtzeit von 30 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant. Für die Linie 360 ist sonntags ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg, Stadt Westerstede, Gemeinde Apen und Gemeinde Barßel.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Ammerland Klinik in Westerstede.

Linie 366 Westerstede - Augustfehn

Aufgaben

Die Relation Westerstede - Apen - Augustfehn wird künftig von der neu einzurichtenden Regionalbuslinie 366 bedient. So werden die beiden Grundzentren Apen und Augustfehn direkt mit dem nächsten Ort höherer Zentralität und Sitz der Kreisverwaltung dem Mittelzentrum Westerstede angebunden.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Am Bahnhof Augustfehn ist der Fahrplan der Linie 366 auf die SPNV-Strecke R7 abzustimmen.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N32 die Bedienung der Relation Westerstede - Augustfehn (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Ein Zweistundentakt ist auf der Linie 366 umzusetzen, Priorität hat hier das Angebot an Werktagen.

Verknüpfung

Der Bahnhof Augustfehn ist Kreuzungsbahnhof, d. h. hier begegnen sich die Züge der SPNV-Linie R7 Bremen - Oldenburg - Leer. Daher ist der Fahrplan der Linie 366 so abzustimmen, dass hier ein Umstieg in alle Richtungen möglich ist. Zurzeit ist die Abfahrtsminute, auf die die Busse eingetaktet werden müssen, die Minute .00.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Westerstede, ZOB und Augustfehn, Bahnhof (16 km) wird eine Fahrtzeit von 25 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 08:15 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant. Für die Linie 366 ist sonntags ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Stadt Westerstede und Gemeinde Apen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Ammerland Klinik in Westerstede.

Bedienungsebene 3

Die Linien 351, 353, 355 und 357 sind auf die Beförderung der Schüler im Gebiet der Stadt Westerstede ausgelegt, für das Gemeindegebiet Apen übernehmen dies die Linien 361, 362, 363 und 364. Die Linie 356 hat die Aufgabe, die Schüler aus dem Gebiet des Linienbündels West sowie aus der Gemeinde Barßel (Landkreis Cloppenburg) zur Berufsbildenden Schule in Rostrup zu befördern. Auch die Linie 371²⁷ fährt die Berufsbildende Schule in Rostrup an, außerdem gibt es noch TaxiBus-Fahrten auf der Relation Rastede - Wiefelstede - Westerstede. Diese Linien erfordern grundsätzlich ein Angebot an

²⁷ Die Linie 371 ist dem Linienbündel Ammerland West neu zugeordnet. Begründung siehe Kapitel C 4.4.1.1.

Schultagen und bieten dabei ein - allerdings auf die Schultage beschränktes - Angebot zum VBN-Tarif für alle potenziellen Fahrgäste.

Die neue Linie 358 verkehrt als Zubringerlinie zu den beiden Linien S35 und 350.

Linie 351: Die Aufgabe dieser Linie ist die Erschließung der westlichen Bereiche des Stadtgebietes Westerstede mit den Orten Hollwege, Hollweger Feld, Hollriede, Ihausen, Ihorst, Westerloy, Seggern und Westerstederfeld. 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 358: Die neue Linie 358 soll zukünftig die Zubringerfunktion zur Schnellbuslinie S35 sowie zur Regionalbuslinie 350 übernehmen. Der Einzugsbereich ist das Gebiet Lütje Moorpad der Stadt Westerstede. Damit werden die beiden Linien der Bedienungsebene 1 und 2 von dieser Aufgabe entlastet, und das Fahrplanangebot kann für den Fahrgast verständlicher dargestellt werden. Das Grundangebot der Linie 358 soll so ausgerichtet werden, dass jeweils in Lastrichtung (vormittags nach Oldenburg, nachmittags von Oldenburg kommend) das Stadtgebiet Westerstede bedient wird. Es ist ein Angebot montags bis sonntags anzubieten.

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 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 (Espen). 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: Diese Linie stellt die Verbindung zwischen Rastede - Wiefelstede - Westerstede her. Aufgrund der geringeren Nachfrage auf dieser Relation ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant. Außerdem befördert diese Linie noch im Linienverkehr Schüler aus den Bereichen Westerstede und Garnholt zu den Berufsbildenden Schulen in Rostrup.

Auf den Linien 355 und 357 werden vormittags Fahrten zwischen 10:00 Uhr und 11:30 Uhr angeboten, die für die Schülerbeförderung nicht erforderlich sind, da die Grundschulen um diese Uhrzeit kein Schulende (Verlässliche Grundschule bzw. volle Halbtagschule) mehr haben. Durch die Einschränkung „verkehrt nur an Schultagen“ sind diese Fahrten für die Nutzung durch so genannte Dritte wenig geeignet. Daher können diese Fahrten entfallen.

C 3.3.1.3 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Ammerland Süd

Linienzuordnung

Im Linienbündel Ammerland Süd, welches aus den Gemeindegebieten Bad Zwischenahn und Edeweicht besteht, sind elf Linien²⁸ zusammengefasst (vergleiche Tabelle C-22).

Im Linienbündel Ammerland Süd ist die SPNV-Linie R7 mit dem Bahnhof Bad Zwischenahn der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Durch die SPNV-Linie erhält das Mittelzentrum Bad Zwischenahn eine direkte Anbindung an allen Tagen an das Oberzentrum Oldenburg.

In die Bedienungsebene 2 des Linienbündels Süd ist die Regionalbuslinie 380 zugeordnet sowie - neu - auch die Linie 375. Die ebenfalls im Gebiet verkehrenden Regionalbuslinien und auf der Ebene 2 eingestuften Linien 350 und 910 sind mit der Linie 350 dem Linienbündel Ammerland West bzw. dem Landkreis Cloppenburg zugewiesen. Die Schuleinzugsbereiche der Gemeinden Bad Zwischenahn und Edeweicht sind diesem Linienbündel zugeordnet und bilden die Grundlage für die Linien der Bedienungsebene 3.

Die Haltestelle Bad Zwischenahn ZOB/Bahnhof ist der Verknüpfungspunkt im Gebiet des Linienbündels Süd, hier sind jedoch keine fahrplanmäßigen Verknüpfungen realisiert. Zukünftig sollen hier Verbindungen hergestellt werden. Der Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg

²⁸ Die Linie 378 wurde aus dem Linienbündel Süd herausgenommen, weil sie ausschließlich marktbezogene Fahrten anbietet. Die Linie ist den Linien mit anderer Zuordnung zugewiesen.

ist für die Linie 380 als fahrplanmäßiger Verknüpfungspunkt mit der Einbindung in den Rund-um-Anschluss auszuweisen.

Bedienungsebene 1

Als Maßnahme für die Bedienungsebene 1 in diesem Linienbündel ist die Aufnahme von Bad Zwischenahn in das künftige Regio-S-Bahnnetz wünschenswert, um so einen attraktiven Anschluss an Oldenburg bzw. Bremen zu realisieren (vergleiche Kapitel C 8.1).

Bedienungsebene 2

Im Linienbündel Süd ist die Linie 380 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Neu ist, dass ebenso die Relation Bad Zwischenahn - Edeweicht - Süddorf mit der Linie 375 in diese Bedienungsebene eingestuft wird.

Linie 380 „VehneSprinter“ Oldenburg [- Barßel]

Aufgaben

Die Linie 380 hat im Landkreis Ammerland die Aufgabe, die beiden Grundzentren in der Gemeinde Edeweicht (Edeweicht und Friedrichsfehn) direkt an das Oberzentrum Oldenburg anzubinden. Für den Landkreis Cloppenburg übernimmt die Linie bisher die direkte Anbindung des Grundzentrums Barßel an das Oberzentrum Oldenburg.

Für die Linie 380 gibt es eine Planungsvariante die vorsieht, dass die Linie nur im Landkreis Ammerland verkehrt. Dann würde die Linie in Edeweicht geflügelt, d. h. ein Linienast würde in Westerscheps anfangen/enden, der andere Linienast würde bis Bad Zwischenahn geführt werden.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr.

Der Übergang zum SPNV und zu anderen Regionalbuslinien wird am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg hergestellt.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N34 die Bedienung der Relation Oldenburg - Edeweicht (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Ein Zweistundentakt - mit Verdichtung zum Stundentakt in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags - an allen Wochentagen ist das Ziel der Angebotsplanung.

Verknüpfung

Durch die Einbindung der Regionalbuslinie 380 in den Rund-um-Anschluss zur Minute .30 ist am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg eine Verknüpfung mit dem SPNV und den Stadt- und Regionalbuslinien zu realisieren.

Außerdem werden die Linien 380, 900 (Barßel - Friesoythe - Cloppenburg) und S90 „SoesteSprinter“ (Barßel - Friesoythe - Cloppenburg) an der Haltestelle Barßel, Bahnhof mit einigen Fahrten verknüpft.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Edewecht, Markt und Oldenburg, ZOB (22 km) wird eine Fahrtzeit von 30 Minuten und zwischen Barßel, Bahnhof und Oldenburg, ZOB (40 km) eine Fahrtzeit von 60 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 06:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg, Stadt Oldenburg, Gemeinde Edewecht und Gemeinde Barßel.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Innenstadt und Universität Oldenburg.

Linie 375 Süddorf - Bad Zwischenahn

Aufgaben

Die Linie 375 hat die Aufgabe, eine Verbindung zwischen den beiden Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht mit den zentralen Orten Bad Zwischenahn (Mittelzentrum) und Edewecht (Grundzentrum) herzustellen. Auch die Anbindung des Gymnasiums Bad Zwischenahn und die der Außenstelle in Edewecht ist Aufgabe dieser Linie.

Die Zielgruppe sind Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr und zum Teil auch im Schülerverkehr.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag übernimmt die Nachtbuslinie N35 die Bedienung der Relation Bad Zwischenahn - Edewecht (vergleiche Kapitel C 3.4.5.1).

Angebot

Ein Zweistundentakt montags bis freitags - auch in den Ferien - ist das primäre Ziel für die Angebotsplanung. Das Angebot am Wochenende ist nachfragegerecht zu gestalten.

Verknüpfung

Es sind keine fahrplanmäßigen Verknüpfungen geplant, die Haltestelle Bad Zwischenahn, Bahnhof/ZOB kann als möglicher Verknüpfungspunkt ausgebaut werden.

Fahrtzeit

Für den Fahrweg zwischen Süddorf, Wendeplatz und Bad Zwischenahn, ZOB (16 km) wird eine Fahrtzeit von 22 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:15 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 07:15 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses

geplant. Für die Linie 375 ist sonntags ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Bad Zwischenahn mit Zwischenahner Meer.

Linie 910 „HanseSprinter“ Oldenburg [- Friesoythe]

Die Linie 910 „HanseSprinter“ ergänzt das ÖPNV-Angebot auf der Bedienungsebene 2 in der Gemeinde Edewecht. Die Linie ist nicht dem Linienbündel Ammerland Süd sondern dem Landkreis Cloppenburg - hier liegt der verkehrliche Schwerpunkt mit der direkten Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe an das Oberzentrum Oldenburg - zugeordnet.

Bedienungsebene 3

Dieser Bedienungsebene sind neun Linien zugewiesen. Sie erfordern grundsätzlich ein Angebot an Schultagen (montags bis freitags) und bieten dabei ein - allerdings auf die Schultage beschränktes - Angebot zum VBN-Tarif für alle potenziellen Fahrgäste.

Dabei übernimmt die Linie 377 eine Sonderrolle, da sie - im Gegensatz zu den anderen Linien - Funktionen für den Tourismusverkehr übernimmt.

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. Dieser Verkehr ist in den Linienverkehr der Gemeinde Bad Zwischenahn zu integrieren.

Darüber hinaus werden zwischen Petersfehn und der Haltestelle Kayhausen, Bremer Schlüssel einige Anruf-Linientaxifahrten angeboten, überwiegend mit dem Ziel, Anschluss an die Regionalbuslinie 350 in Richtung Bad Zwischenahn/Westerstede herzustellen. Die Fahrten am Samstag sind lastrichtungsabhängig - Hinfahrten in Richtung Bad Zwischenahn, Rückfahrten in Richtung Petersfehn - auszurichten.

Linie 374: Diese Linie ist speziell auf die Berufsschüler ausgerichtet und befördert Schüler aus dem Bereich Edewecht Süd über Dänikhorst und Ohrwege zur Berufsbildenden Schule in Rostrup. Dieses Angebot ist mit den weiteren Linien der Bedienungsebene 3 aus dem Bereich Edewecht Süd abzustimmen.

Linie 377 „MeerBus“: Diese Linie soll weiterhin das saisonale Angebot für den Tourismus mit der Rundfahrt um das Zwischenahner Meer anbieten. Die Linie ist in den VBN-Tarif und in die Haltestelleninfrastruktur des Linienverkehrs zu integrieren. Die Linie 377 verkehrt am Wochenende.

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. Insbesondere die Rückfahrt nach der 5. Stunde kann von Bussen anderer Linien übernommen werden.

Linie 395: Diese Linie befördert in den Gemeindeteilen Ekern und Querenstede Schüler zu den Schulen 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. Auch hier ist das Fahrtenangebot der Linie 396 mit dem der bestehenden Linien zusammenzuführen.

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

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

Linie 399: Diese Linie befördert Schüler aus wesentlichen Teilen des Landkreises Ammerland - die Bereiche Edewecht, Petersfehn, Bad Zwischenahn und Westerstede - zu dem privaten Jade-Gymnasium in Jaderberg (Landkreis Wesermarsch).

Maßnahme Optimierung des bestehenden Linienverkehrs der Bedienungsebene 3

Wie im Bereich Teil A (vergleiche Kapitel A 8.7.2) dargestellt, ist das Angebot auf den Buslinien des so genannten „Schülerverkehrs“ auf der Bedienungsebene 3 zu optimieren. Hier ist durch eine Abstimmung mit den weiteren Linien der Bedienungsebene 3 und den zu überführenden Freistellungsverkehren in den Bereichen Bad Zwischenahn und Edewecht eine Optimierung mit Einsparpotenzialen durchzuführen.

Einerseits ist das Angebot verständlich darzustellen, Kurse sind nur einmal unter der jeweiligen Liniennummern darzustellen, andererseits sind Fahrplanhinweise wie „98“ (Bus hält nur zum Ausstieg) sowie „Telefonsymbol“ (Haltestelle wird nur nach telefonischer Anmeldung bedient) nicht zu verwenden. Der Fahrplanhinweis „99“ (fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an) sind zu minimieren.

Maßnahme Umwandlung des freigestellten Schülerverkehrs in den Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht

Die freigestellten Schülerverkehre im Bereich der Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht sind unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten in den Linienverkehr und unter Berücksichtigung und evtl. Anpassung des bestehenden Linienangebotes in den Linienverkehr nach § 42 PBefG zu überführen. Die freigestellten Schülerverkehre sind folgende:

- Östlich der Achse Süddorf - Edewecht werden Schülerverkehre in einer Reihe von Nebenästen - teilweise auf gewichtsbeschränkten Straßen - zu den Schulstandorten in Edewecht, Friedrichsfehn und Jeddelloh I gebracht.
- Westlich der Achse Süddorf - Edewecht wird der Raum Wittenberge/Westerscheps mit den Schulstandorten in Osterscheps und Edewecht verbunden.
- Auch Fahrten im Bereich nördlich des Zwischenahner Meeres zur Grundschule Elmendorf werden im Freistellungsverkehr durchgeführt.

- Außerdem gibt es noch Freistellungsverkehre aus Randgebieten im Nordwesten und Nordosten des Landkreises Ammerland zur Berufsbildenden Schule in Rostrup.

Maßnahme Schulzeitstaffelung

Im Linienbündel Süd ist eine Staffelung der Beginn- und Endzeiten von Schulen nur vereinzelt realisiert. Außerdem gibt es verschiedene Schulstandorte für die weiterführenden Schulen. Hier soll eine Abstimmung der Schulzeiten durchgeführt werden.

C 3.3.2 Landkreis Diepholz

Das bestehende Verkehrsangebot im Landkreis Diepholz ist im Kapitel A 9.2 (vergleiche Kapitel A 9.2) beschrieben. Aus der Bewertung des Verkehrsangebotes und den formulierten Zielen leiten sich die unten dargestellten Maßnahmen für die Buslinien in den Linienbündeln ab: Die Beschreibung der Maßnahmen für das Zielnetz orientiert sich an den vier Linienbündeln²⁹.

Linien, die Linienbündeln anderer Verbandsglieder zugewiesen sind, sind in den entsprechenden Kapiteln dort beschrieben.

Für den nördlichen Landkreis Diepholz ist vorgesehen, eine Straßenbahn aus Bremen heraus in die Gemeinden Stuhr und Weyhe hinaus zu verlängern. Zur Beschreibung dieser Maßnahme vergleiche Kapitel C 3.2.1.1.

Das geplante regionale Busnetz auf den Bedienungsebenen 1 und 2 ist grafisch in der Karte C-4 dargestellt.

Aussagen über Maßnahmen im Nachtbusverkehr des Landkreises Diepholz sind im Kapitel Nachtverkehr Landkreis Diepholz zu finden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.4).



Abbildung C-5: Lage der Linienbündel im Landkreis Diepholz

²⁹ Zur Erläuterung des Linienbündelungskonzeptes siehe Kapitel C 3.1.

Die Maßnahmen im Landkreis Diepholz stehen unter Vorbehalt. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse eines Gutachtens zu berücksichtigen, das zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Nahverkehrsplanes noch ausgewertet wird.

C 3.3.2.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Nordwest

Bedienungsebene 1

Im Bündel Diepholz Nordwest übernimmt der SPNV auf der Linie R5 zwischen Bremen, Syke, Diepholz und dem angrenzenden Oberzentrum Osnabrück die Aufgabe der Verbindung der Orte. Es gibt hier keine Buslinien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind.

Zwischen den Gemeinden Stuhr und Weyhe und dem Oberzentrum Bremen ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 von Bremen-Huchting als Abzweig der (verlängerten) Linie 1 vorgesehen. Diese Maßnahme ist in Kapitel C 3.2.1.1 beschrieben.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 übernimmt die Linie 101 zwischen Bassum und Bremen ergänzende Verbindungsfunktionen.

Linie 101 Bassum - Bremen

Hier übernimmt die Linie 101 von Bassum nach Bremen ergänzende Verbindungsaufgaben, die im SPNV nicht geleistet werden. Zielgruppe dieser Linie sind während der Woche hauptsächlich Pendler in Richtung des Oberzentrums Bremen.

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen soll auch die Anbindung von Ortsteilen der Stadt Bassum an den Bahnhof Bassum sichergestellt werden. Durch das geplante Angebot sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf dieser Relation an allen Wochentagen ein Zweistudentakt, der in Zeiten des Berufsverkehrs auf einen Studentakt verdichtet wird.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Bassum ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R5 in Richtung Bremen vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Bassum und Bremen (35 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 60 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 05:30 und 23:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 23:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Die Spätfahrten sollen in Abstimmung mit dem Nachtbus N12 (siehe Kapitel C 3.4.5.4) erfolgen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Stadt Bassum und Gemeinde Stuhr.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbegebiet Brinkum-Nord.

Bedienungsebene 3:

Die zwölf Linien, die der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind, sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im nordwestlichen Landkreis Diepholz ausgelegt und erfordern daher ein Angebot mindestens an Schultagen. Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch in der Regel zeitlich auf die Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht.

Linie 103: Diese Linie befördert auf ihrem Linienvverlauf in Weyhe, Stuhr, Bassum und Syke Schüler zwischen Ristedt und Syke zur Grundschule nach Nordwohldede (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 Linienvverlauf 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 Linienvverlauf in Stuhr (Seckenhausen) und Syke Schüler zur Grundschule nach Barrien und zur Haupt- und Realschule nach Syke.

Linie 109 (Ortsverkehr Gemeinde Stuhr): Diese Linie 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 zur Grundschule und zum Schulzentrum.

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).

Linie 162: Diese Linie befördert Schüler aus Wedehorn (Bassum) und dem östlichen Teil von Twistringen 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. Der Bedarf an diesem Linienabschnitt ist zu überprüfen.

Bürgerbus Bassum (Linien 181, 182, 183): Ergänzend zu den bereits bestehenden Linien im Bündel Diepholz Nordwest wird in Bassum die Inbetriebnahme eines Bürgerbusses vorbereitet (Stand: Dezember 2007). Aufgabe dieses Bürgerbusses soll es sein, die Bereiche Nordwohde, Groß Ringmar und Neubruchhausen zu erschließen, für die heute kein regelmäßiges Angebot an allen Werktagen besteht, sondern nur an Schultagen.

Hinweis: Die Gemeinde Stuhr beabsichtigt, nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 8 das Angebot des AST Stuhr für den Ortsteil Moordeich (Bereich Neuer Weg) zu ergänzen. Das AST Stuhr ist allerdings genehmigungsrechtlich nicht Bestandteil des Linienbündels.

C 3.3.2.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Nordost

Bedienungsebene 1

Im Bündel Diepholz Nordost ist die Linie 150 der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Linie 150 [Hoya] - Bruchhausen-Vilsen - Bremen

Aufgaben

Sichergestellt werden soll die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen und des Mittelzentrums Syke. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere die Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Bremen und Syke bzw. im Freizeitverkehr nach Bruchhausen-Vilsen angesprochen werden.

Angebot

Im Abschnitt Bruchhausen-Vilsen soll die Linie 150 im Stundentakt verkehren.

Für den nördlichen Abschnitt zwischen Syke, Stuhr, Weyhe und Bremen soll das Angebot abschließend im Zusammenhang mit dem Gutachten geklärt werden. Denkbar sind für diesen Abschnitt Varianten wie

- wechselseitige, überlagernde Bedienung des Abschnittes durch die 102 und 150, jede einzelne Linie im Zweistundentakt
- Durchbindung der 150 bis Bremen während der HVZ, sonst Führung bis Syke Bahnhof und Verknüpfung

Das Angebot wird abschließend mit den Beteiligten abgestimmt.

Verknüpfung

Alle Fahrten zwischen Bruchhausen-Vilsen und Syke sollen mit dem Bahnhof in Syke mit Anschluss nach/aus Bremen verknüpft werden.

Fahrtzeit

Zwischen Syke, Bahnhof und Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof wird ungefähr eine halbe Stunde Fahrtzeit benötigt. Die Fahrt zwischen Bremen und Bruchhausen-Vilsen dauert zwischen 63 und 68 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 05:00 und 23:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 21:30 Uhr Fahrten angeboten werden. Auf dem Abschnitt Brinkum - Bremen ist eine Abstimmung mit dem Angebot der Nachtschwärmerline N12 (siehe Kapitel C 3.4.5.4) erforderlich.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Stadt Syke, Gemeinde Stuhr, Gemeinde Weyhe, Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und Samtgemeinde Hoya.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbegebiet Brinkum-Nord.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 übernehmen die Linien 102 von Syke nach Bremen, 120 von Kirchweyhe nach Bremen und die Linie 121 von Kirchweyhe nach Bremen ergänzende Verbindungsfunktionen.

Linie 102 Syke - Bremen

Die Regionalbuslinie 102 verkehrt zwischen Syke, Stuhr und Bremen.

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen soll auch die Anbindung von Ortsteilen der Stadt Syke an den Bahnhof Syke sichergestellt werden. Durch die geplanten An-

gebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs- Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, der in Zeiten des Berufsverkehrs auf einen Stundentakt verdichtet wird.

Das Angebot der Linie 102 ist abschließend mit der Linie 150 abzustimmen - siehe oben.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Syke ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R5 vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Syke und Bremen (27 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 65 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 05:00 und 23:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 21:30 Uhr Fahrten angeboten werden.

Die Spätfahrten sollen in Abstimmung mit dem Nachtbus N12 (siehe Kapitel C 3.4.5.4) erfolgen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Stadt Syke, Gemeinde Stuhr und Gemeinde Weyhe.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbegebiet Brinkum-Nord.

Linie 120 Kirchweyhe - Leeste - Bremen

Die Regionalbuslinie 120 verkehrt zwischen Weyhe, Stuhr und Bremen.

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen soll auch die Anbindung von Ortsteilen der Gemeinde Weyhe an den Bahnhof Kirchweyhe sichergestellt werden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt. Montag bis Freitag und auch z. T. samstags soll das Angebot auf einen Stundentakt verdichtet werden.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Kirchweyhe ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R5 in Richtung Bremen vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Kirchweyhe und Bremen (30 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 54 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 04:30 und 01:00 Uhr, samstags zwischen 06:30 und 01:00 Uhr und sonntags zwischen 07:30 und 01:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Die Spätfahrten sollen in Abstimmung mit dem Nachtbus N12 (siehe Kapitel C 3.4.5.4) erfolgen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Stadt Bremen, Landkreis Diepholz, Gemeinde Stuhr, Gemeinde Weyhe.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbegebiet Brinkum-Nord.

Linie 121 Kirchweyhe - Dreye - Bremen

Die Regionalbuslinie 121 verkehrt zwischen Kirchweyhe, Dreye und Bremen.

Aufgaben

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen soll sichergestellt werden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, der montags bis freitags mit Ausnahme der Mittagszeit auf einen Stundentakt verdichtet wird. In Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (am Samstag und Sonntag) kann das Angebot auch in Form eines Taxibusses (als bedarfsgesteuerte Betriebsform) erbracht werden.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Kirchweyhe und Bremen (21 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 57 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 21:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 21:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Bremen und Gemeinde Weyhe.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbegebiet Dreye.

Bedienungsebene 3:

Zwölf der insgesamt 14 Linien, die der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind, sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im nordöstlichen Landkreis Diepholz ausgelegt und erfordern daher ein Angebot mindestens an Schultagen (Ausnahme: Linie 117, siehe unten). Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch in der Regel zeitlich auf die Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht.

Linie 105-T: Die Linie 105 befördert im Gebiet der Stadt Syke Schüler zwischen Heiligenfelde und Henstedt zur Grundschule in Heiligenfelde. Aus Gründen der Fahrgastinformation wird empfohlen, diese Linie in Abstimmung zwischen dem Unternehmen und der VBN GmbH mit einer eigenen Liniennummer - als Nummer 115 - zu bezeichnen.

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 mit der Ganztagsschule Syke (Hauptschule, Realschule) und der Grundschule.

Linie 117 (Bürgerbus Weyhe): Die Linie 117 leistet innerhalb der Gemeinde Weyhe werktätlich 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 (Ortsverkehr Weyhe): Die Linie 118 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 zur Haupt- und Realschule in Syke (Schulzentrum).

Linie 134: Die Linie 134 befördert auf ihrem Linienweg in der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und der Stadt Sulingen Schüler zur Grundschule und zum Gymnasium 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 zum Schulzentrum Syke und zum Bürgermeisterkamp (Ganztagsschule).

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

Linie 153: Die Linie 153 befördert Schüler zwischen Bruchhausen-Vilsen und Syke.

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 sowie zum Gymnasium und zum Schulzentrum mit 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.

Bürgerbus Syke (Linien 185, 186, 187): Ergänzend zu den bereits bestehenden Linien im Bündel Diepholz Nordost wird in Syke die Inbetriebnahme eines Bürgerbusses vorbereitet (Stand: Dezember 2007). Aufgabe dieses Bürgerbusses soll es sein, die Bereiche Barrien, Ristedt, Okel, Osterholz und Schnepke zu erschließen, für die heute kein regelmäßiges Angebot an allen Werktagen besteht, sondern nur an Schultagen.

C 3.3.2.3 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Südost

Bedienungsebene 1

Im Bündel Diepholz Südost ist die Linie 123 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Sie verkehrt zwischen Sulingen, Schwaförden und Bassum mit Anschluss zum und vom SPNV in Bassum am Bahnhof.

Linie 123 Sulingen - Schwaförden - Bassum

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des Schwaförden zugeordneten Mittelzentrums Sulingen sollen auch Fahrtbeziehungen in das Oberzentrum Bremen sichergestellt werden. Die Linie dient auch der Anbindung von Ortsteilen der Stadt Bassum an den Bahnhof. Durch das geplante Angebot sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr angesprochen werden.

Angebot

Auf der Linie 123 ist Montag bis Freitag ein Stundentakt vorgesehen. Am Wochenende wird ein Zweistundentakt angeboten, der in einigen Zeitlagen zum Stundentakt verdichtet wird.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Bassum ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R5 in Richtung Bremen vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Sulingen und Bassum (27 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 35 Minuten benötigt. Für die Relation Sulingen - Bremen ergibt sich eine Beförderungszeit von ca. 66 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und ca. 23:00 Uhr, samstags zwischen 06:30 und ca. 01:00 Uhr und sonntags zwischen 09:30 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Sulingen, Stadt Bassum und Samtgemeinde Schwaförden.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

St. Ansgar Klinikverbund mit den Standorten in Sulingen und Bassum.

Ergänzender Hinweis zur Linie 123

Für die 123 soll eine Verlängerung zwischen Sulingen und Kirchdorf im Zweistundentakt zur Anbindung des Grundzentrums Kirchdorf an das Mittelzentrum Sulingen geprüft werden. Die Priorität liegt auf einem werktäglichen Angebot. Der Abschnitt Sulingen - Kirchdorf wird der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 haben die Linien 138 von Sulingen nach Nienburg, 133 von Sulingen nach Rahden und 137 von Sulingen nach Diepholz ergänzende Verbindungsfunktionen.

Linie 138 „Sule-Sprinter“ Sulingen - Nienburg

Zwischen Sulingen, Siedenburg, [Liebenau, Marklohe und Nienburg] verkehrt die Regionalbuslinie 138 - in Ergänzung zur Linie 128, die vor allem Erschließungsaufgaben übernimmt und die Beförderung der Schüler gewährleistet (zur Linie 128 siehe Bedienungsebene 3)

Aufgaben

Neben der Verbindung der beiden Mittelzentren Sulingen und Nienburg untereinander sollen auch Fahrtbeziehungen in die Oberzentren Hannover und Bremen sichergestellt wer-

den. Siedenburg wird durch die Linie 138 mit dem zugeordneten Mittelzentrum Sulingen verbunden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Nienburg, Hannover und Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistudentakt. Montag bis Freitag wird das Angebot in Zeiten des Berufsverkehrs auf einen Studentakt verdichtet.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Nienburg ist eine Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Hannover vorgesehen. Gleichzeitig ergeben sich dort auch Verknüpfungen in Richtung Bremen. Am ZOB in Sulingen wird die Linie 138 mit der Linie 123 in Richtung Bassum und weiter mit dem SPNV nach Bremen verknüpft.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Sulingen und Nienburg (42 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 43 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 23:00 Uhr, samstags zwischen 06:00 und 23:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 23:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses verkehren. Dies gilt für die montags bis freitags ab 21:00 Uhr, samstags ab 15:00 Uhr und sonntags ganztägig.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Sulingen, Stadt Nienburg, Samtgemeinde Siedenburg und Samtgemeinde Marklohe.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

St. Ansgar Klinikverbund mit dem Standort Sulingen.

Linie 133 Sulingen - Wagenfeld

Zwischen Sulingen, Kirchdorf (Barenburg), Wagenfeld und Rahden [NRW] verkehrt die Regionalbuslinie 133.

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des für Varrel³⁰ zugeordneten Mittelzentrums Sulingen, sollen auch Fahrtbeziehungen in das Oberzentrum Bremen sichergestellt werden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs- und Einkaufsverkehr nach Sulingen und Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt.

Verknüpfung

Am ZOB in Sulingen ist eine Verknüpfung mit der Linie 123 in Richtung Bassum und weiter mit dem SPNV nach Bremen vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Sulingen und Wagenfeld (30 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 37 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 23:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 23:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 23:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses verkehren. Dies betrifft die Zeiten montags bis freitags ab 20:00 Uhr, samstags ab 16:00 Uhr und sonntags ganztägig.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Sulingen, Samtgemeinde Kirchdorf und Gemeinde Wagenfeld.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Tierpark Ströhen, St. Ansgar Klinikverbund mit dem Standort Sulingen, Neustädter Moor.

Linie 137 Sulingen - Diepholz

Zwischen Sulingen, Kirchdorf, Rehden und Diepholz verkehrt die Regionalbuslinie 137.

Aufgaben

Neben der Verbindung der beiden Mittelzentren Sulingen und Diepholz untereinander sollen auch Fahrtbeziehungen in das Oberzentrum Bremen und das Oberzentrum Osnabrück sichergestellt werden. Rehden wird durch die Linie mit dem zugeordneten Mittelzentrum Diepholz, Varrel (SG Kirchdorf) mit dem zugeordneten Mittelzentrum Sulingen ver-

³⁰ Zur Samtgemeinde Kirchdorf.

bunden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs- und Einkaufsverkehr nach Sulingen, Diepholz und Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt.

Verknüpfung

Am ZOB in Sulingen ist eine Verknüpfung mit der Linie 123 in Richtung Bassum und von dort weiter mit dem SPNV nach Bremen vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Diepholz und Sulingen (39 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 52 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 04:30 und 23:30 Uhr, samstags zwischen 06:00 und 23:30 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 23:30 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses verkehren. Dies betrifft die Zeiten montags bis freitags ab 18:00 Uhr, samstags ab 21:00 Uhr und sonntags ganztägig.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Sulingen, Stadt Diepholz, Samtgemeinde Kirchdorf und Samtgemeinde Rehden.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Kreisverwaltung in Diepholz, Fliegerhorst, St. Ansgar Klinverbund mit den Standorten Sulingen und Diepholz.

Bedienungsebene 3:

Acht der insgesamt zwölf Linien, die der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind, sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im südöstlichen Landkreis Diepholz ausgelegt und erfordern daher ein Angebot mindestens an Schultagen. Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch in der Regel zeitlich auf die Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht.

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

Linie 126: Die Linie 126 befördert im südöstlichen Bereich der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen und im nördlichen Bereich der Samtgemeinde Siedenburg Schüler zu den Grundschulen.

Linie 127: Die Linie 127 befördert in der Stadt Sulingen und der Samtgemeinde Kirchdorf Schüler zur Grundschule in Bahrenborstel und zur 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 Sulingen und zum ZOB 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 Schule nach 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.

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

Linie 158: Die Linie 158 soll montags bis freitags an Schultagen die Stadt Sulingen mit dem Ortsteil Ehrenburg der Samtgemeinde Schwaförden und der Stadt Twistringen verbinden. Dabei schließt sie das Gymnasium in Twistringen und das Gymnasium in Sulingen an.

C 3.3.2.4 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Diepholz Südwest

Bedienungsebene 1

Im Bündel Diepholz Südwest hat der SPNV auf der Linie R5 Verbindungsfunktionen auf der Bedienungsebene 1. Es gibt hier keine Buslinien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind.

Bedienungsebene 2

Linie 170 Rahden - Diepholz

Zwischen Ströhen, Wagenfeld, Rehden und Diepholz verkehrt die Regionalbuslinie 170.

Aufgaben

Neben der Erreichbarkeit des zugeordneten Mittelzentrums Diepholz sollen auch Fahrtbeziehungen in die Oberzentren Bremen und Osnabrück sichergestellt werden. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs- und Einkaufsverkehr nach Diepholz, Bremen und Osnabrück angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation an allen Wochentagen ein Zweistundentakt mit der Priorität an Werktagen.

Verknüpfung

Am Bahnhof in Diepholz ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R5 gleichzeitig in Richtung Bremen und Osnabrück möglich. Im Falle zeitlicher Verschiebungen im SPNV hat die Verknüpfung in Richtung Bremen Priorität.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Rahden und Diepholz (28 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 40 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 07:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 21:00 Uhr und sonntags zwischen 09:30 und 21:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses verkehren. Dies betrifft die Zeiten montags bis freitags ab 18:00 Uhr, samstags ab 16:00 Uhr und sonntags ganztägig.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Stadt Diepholz, Samtgemeinde Rehden und Gemeinde Wagenfeld.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Kreisverwaltung in Diepholz, Fliegerhorst Diepholz, St. Ansgar Klinikverbund mit dem Standort Diepholz.

Bedienungsebene 3

15 der insgesamt 16 Linien, die der Bedienungsebene 3 zugeordnet sind, sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im südwestlichen Landkreis Diepholz ausgelegt und erfordern daher ein Angebot mindestens an Schultagen. Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch in der Regel zeitlich auf die Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht. Zur Linie 125 und 129, die Bedeutung auch außerhalb des Schülerverkehrs haben, siehe unten.

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. Ergänzend bietet sie auch künftig werktägliche Fahrtenpaare zur Erschließung der kleineren Orte ohne SPNV-Haltestelle mit Anschluss an den Bahnhof in Barnstorf.

Linie 129: Die Linie 129 befördert hauptsächlich Schüler zwischen Brockum und Diepholz zu der Außenstelle der Grundschule Lemförde in Brockum, der Hauptschule und Realschule in Lemförde und einem Gymnasium in Diepholz. Ergänzend hat diese Linie - durch die Integration früherer Werksfahrten der Firma Elastogran - 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.

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.

C 3.3.2.5 Sonstige Maßnahmen im Landkreis Diepholz

Die **Linie 8** wird ab Bremen, Heinrich Plett-Allee weiter auf der BTE-Trasse³¹ über die Landesgrenze in Richtung Stuhr-Brinkum und Weyhe geführt. Voraussetzung für den Bau der Linie 8 ist die Fertigstellung der Verlängerung der Linie 1 bis zur Brüsseler Straße in Bremen (vergleiche Karte C 2 - Planung ÖPNV/SPNV Raum Bremen).

Die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 von Bremen-Kattenturm über Stuhr-Brinkum nach Weyhe-Leeste wird von den Gemeinden Stuhr und Weyhe weiter verfolgt. Priorität hat jedoch in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Bremen die Linie 8 (vergleiche Kapitel C 3.2.1.1)³².

Bei Umsetzung aller aufgeführten Straßenbahnverlängerungsstrecken (vergleiche Kapitel C 3.2.1.1) wird die Beschaffung von elf Straßenbahnfahrzeugen (sieben Fahrzeuge für bremische Abschnitte und vier für Streckenabschnitte in Niedersachsen) erforderlich.

C 3.3.3 Landkreis Oldenburg

Das bestehende Verkehrsangebot im Landkreis Oldenburg ist im Kapitel A 10.2 beschrieben. Aus der Bewertung des Verkehrsangebotes und den formulierten Zielen leiten sich die folgenden Maßnahmen für die Buslinien in den Linienbündeln ab.



Abbildung C-6: Linienbündel im Landkreis Oldenburg

³¹ Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn.

³² Straßenbahnmaßnahmen erfolgen bei ihrer Umsetzung aus dem bremischen Straßenbahnnetz heraus und werden deswegen separat, nicht bei den Linienbündeln der Landkreise zugeordnet.

Linien, die Linienbündeln anderer Verbandsglieder zugewiesen sind, sind in den entsprechenden Kapiteln dort beschrieben.

Das geplante regionale Busnetz auf den Bedienungsebenen 1 und 2 ist grafisch in der Karte C-5 dargestellt.

Alle Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 im Landkreis Oldenburg, die den Hauptbahnhof Oldenburg anfahren, sollen mit der SPNV-Linie R7 von und nach Bremen verknüpft sein. Dadurch ist auch ein Anschluss untereinander und mit den Buslinien des Landkreises Ammerland, welche den Hauptbahnhof Oldenburg anfahren, möglich. Zu diesem gemeinsamen Taktknoten verkehrt auch die SPNV-Linie R9 zwischen Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven. Damit wäre ein Rundumanschluss am Hauptbahnhof Oldenburg für die Landkreise Oldenburg und Ammerland gegeben.

Aussagen über Maßnahmen im Nachtbusverkehr des Landkreises Oldenburg sind im Kapitel Nachtverkehr Landkreis Oldenburg zu finden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.2).

C 3.3.3.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-West

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Oldenburg-West verkehren auf der Bedienungsebene 1 zwei SPNV-Linien.

Die Linie R6 zwischen Bremen - Delmenhorst [- Osnabrück] bedient im Bündel West die Bahnhöfe Brettorf (Gemeinde Dötlingen) und Wildeshausen.

Die Linie R9 zwischen [Osnabrück] - Oldenburg [- Wilhelmshaven] bedient im Bündel West die Bahnhöfe Sandkrug (Gemeinde Hatten), Huntlosen, Großenkneten und Ahlhorn (alle Gemeinde Großenkneten)

Darüber hinaus ist die Schnellbuslinie 270 im Linienbündel Oldenburg-West der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg - Wildeshausen

Die Schnellbuslinie 270 verkehrt zwischen Oldenburg und Wildeshausen über Kirchhatten und Dötlingen. Dabei fährt sie auf dem Streckenabschnitt zwischen der Stadt Oldenburg und Munderloh in der Gemeinde Hatten über die Autobahn A28.

Aufgaben

Neben der Verknüpfung des Mittelzentrums Wildeshausen (Kreisstadt) mit dem Oberzentrum Oldenburg ist die schnelle Anbindung der Gemeinden Hatten und Dötlingen an die genannten Zentren Aufgabe dieser Linie. Innerhalb der Stadt Wildeshausen übernimmt die Linie auch erschließende Aufgaben. Durch das Fahrplanangebot sollen Fahrgäste im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr nach Oldenburg und Wildeshausen angesprochen werden.

Angebot

Montags bis freitags soll ein Stundentakt angeboten werden. Samstags wechselt das Angebot zwischen einem Stunden- und einem Zweistundentakt. An Sonn- und Feiertagen sollen Fahrten im Zweistundentakt angeboten werden. Für das Fahrplanangebot an Samstagen soll eine Erschließung der Versorgungseinrichtungen (Supermärkte, Bekleidungsgeschäfte usw.) im Gewerbegebiet am Westring in Wildeshausen geprüft werden.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof Oldenburg ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R7 in Richtung Bremen gegeben. Am Bahnhof Wildeshausen wird die Verknüpfung mit der SPNV-Linie R6 in Richtung Bremen angestrebt (2. Priorität). Darüber hinaus ist die Verknüpfung in Wildeshausen mit der Linie 226 beabsichtigt, um die innerstädtische Erschließung Wildeshausens zu verbessern. In Kirchhatten bindet die Zubringerlinie 277 Kirchhatten - Sandkrug an die Linie 270 an.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Oldenburg und Wildeshausen (rund 42 km) wird eine Fahrtzeit von etwa 55 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende ab Samstagnachmittag und am Sonntag kann das Angebot durch bedarfsgesteuerte Fahrten in Form des Taxibusses ergänzt werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg, Stadt Wildeshausen, Gemeinde Kirchhatten und Gemeinde Dötlingen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Oldenburg, Freizeitzentrum in Kirchhatten, Dötlingen als Ausflugsziel, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen, Kreis- und Krankenhaus in Wildeshausen.

Bedienungsebene 2

Im Bündel Oldenburg-West ist die Linie 280 der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Linie 280 Oldenburg - Wardenburg [- Friesoythe]

Die Linie 280 verkehrt zwischen Oldenburg und Friesoythe (Landkreis Cloppenburg) über Tungeln und Wardenburg.

Aufgaben

Die primäre Aufgabe dieser Linie ist die Anbindung der Gemeinde Wardenburg an das Oberzentrum Oldenburg. Sie bietet ab Wardenburg in Richtung Friesoythe auch Verbindungen in den Landkreis Cloppenburg. Durch das Fahrplanangebot sollen die Fahrgäste im Berufs- und Einkaufsverkehr, aber auch im Freizeitverkehr nach Oldenburg angespro-

chen sowie Verbindungen mit dem benachbarten Landkreis Cloppenburg geschaffen werden.

Angebot

Vom Grundsatz her erfordert die Einordnung der Linie 280 in die Bedienungsebene 2 eine zweistündliche Bedienung. In Anbetracht des bereits bestehenden dichteren Angebotes auf der Relation Oldenburg - Wardenburg ist jedoch montags bis samstags die Beibehaltung des Stundentaktes mit zusätzlichen zeitweiligen Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Auf der Relation Wardenburg - Friesoythe soll die Bedienung montags bis samstags im Zweistundentakt, zum Teil mit Verdichtung erfolgen. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie in einem unregelmäßigen, zweistündlichen Angebot, ausschließlich zwischen Oldenburg und Wardenburg.

Die Aufrechterhaltung der in den Landkreis Cloppenburg führenden Leistungen ist perspektivisch abhängig von der finanziellen Beteiligung des dortigen ÖPNV-Aufgabenträgers bzw. der dort bedienten Gemeinden.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof Oldenburg ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R7 in Richtung Bremen realisiert. In Wardenburg verknüpft die Linie 280 mit der Linie 288 nach Garrel.

Fahrtzeit

Für den Teilabschnitt der Linie von Oldenburg über Tungeln nach Wardenburg wird eine Fahrtzeit von 30 Minuten benötigt. Der Teilabschnitt Wardenburg - Friesoythe wird in einer Fahrtzeit von ca. 40 Minuten zurückgelegt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 24:00 Uhr, samstags zwischen 06:30 und 24:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 24:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende ab Samstagnachmittag und am Sonntag kann das Angebot durch bedarfgesteuerte Fahrten (Taxibus) ergänzt werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Cloppenburg, Landkreis Oldenburg, Stadt Friesoythe, Stadt Oldenburg, Gemeinde Bösel und Gemeinde Wardenburg.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Oldenburg, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in Wardenburg und Friesoythe.

Bedienungsebene 3

Die 24 Linien 260 - 269, 271 - 279 und 285 - 289 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Gemeindegebieten von Wardenburg, Hatten, Großenkneten, Dötlingen und Wildeshausen ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schülerverkehre nimmt die

Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein³³. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung.

Linie 260: Die Linie 260 stellt eine schnelle Direktverbindung zwischen dem Grundzentrum Ahlhorn und dem Mittelzentrum Wildeshausen her. Sie befördert hauptsächlich Schüler zum Schulzentrum in Ahlhorn und in die Grundschule Wall Schule und die Schule für Lernhilfe in der Stadt 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 (Schulstandorte siehe Fußnote 33). Die Linie verkehrt als Ringlinie.

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 (Schulstandorte siehe Fußnote 33). 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 (Schulstandorte siehe Fußnote 33).

Linie 266: Die Linie 266 befördert hauptsächlich Schüler aus den nordöstlichen Bereichen der Gemeinde Großenkneten bzw. aus den südöstlichen Bereichen der Gemeinde Wardeburg zum Graf-Anton-Günther-Gymnasium und zur Waldorfschule in der Stadt Oldenburg. Dabei verkehrt sie auf dem Teilabschnitt zwischen Westerburg und Oldenburg über die Autobahn.

³³ Da die Kreisstadt Wildeshausen mit ihren zahlreichen Schulstandorten wesentlicher Bezugspunkt des schülerbezogenen Verkehrs dieses Bündels ist, wird im Folgenden kurz die Zuordnung der Schulstandorte zu den in den Fahrplänen genannten Haltestellen aufgelistet:

Haltestelle Deekenstraße - Berufsbildende Schulen (Standort Feldstraße)

Haltestelle Humboldtstraße - Hauptschule und Gymnasium

Haltestelle Schillerstraße - Berufsbildende Schulen (Standort St.-Peter-Straße), Realschule, Grundschulen St.-Peter-Schule und Holbeinschule.

Haltestelle Im Hagen - Grundschule Wall Schule

Haltestelle Heemstraße - Schule für Lernhilfe (Hunteschule).

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 zur Grundschule 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 verbindet den Ort Brettorf mit dem Grundzentrum Neerstedt und dem Mittelzentrum Wildeshausen. Sie befördert hauptsächlich 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.

Linie 274: Die Linie 274 befördert überwiegend Schüler aus den nordöstlichen Teilen der Gemeinde Dötlingen und verknüpft sie mit der Grundschule in Neerstedt.

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 der Grundschule in Kirchhatten.

Linie 277: Neben der innergemeindlichen Erschließung der Gemeinde Hatten hat die Linie 277 eine wichtige Funktion als Zu- und Abbringerlinie zum und vom Huntessprinter 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 Zweistunden-Grundtakt 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 zur Grundschule Streekermoor und zum Schul- und Sportzentrum in Sandkrug.

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 befördert hauptsächlich Schüler aus dem westlichen Bereich der Gemeinde Wardenburg und bindet das Schulzentrum und die Grundschule in Wardenburg, die Letheschule in Oberlethe sowie die Grundschule in Achternmeer an.

Linie 287: Überwiegend im Rahmen der Schülerbeförderung erschließt die Linie 287 den östlichen und den südlichen Bereich der Gemeinde Wardenburg. Sie bindet das Schulzentrum in Wardenburg und die Grundschulen in Wardenburg und Hohenfelde an.

Linie 288: Die Linie 288 Garrel [Landkreis Cloppenburg] - Littel - Wardenburg fungiert innerhalb der Gemeinde Wardenburg vorrangig als Zu- und Abbringerlinie 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. Das Angebot der in den Landkreis Cloppenburg führenden Leistungen ist abhängig von der finanziellen Beteiligung des dortigen ÖPNV-Aufgabenträgers bzw. der dort bedienten Gemeinden. Der Fahrplan bietet wochentags ganzjährig, 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 Linie erschließt die Grundschule und das Schulzentrum in Wardenburg, die Letheschule in Oberlethe sowie die Grundschulen in Achternmeer und Hundsmühlen.

C 3.3.3.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-Nord

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Oldenburg-Nord verkehren auf der Bedienungsebene 1 drei SPNV-Linien.

Die Linie R6 zwischen Bremen - Delmenhorst [- Osnabrück] bedient im Bündel Nord den Bahnhof Ganderkesee.

Die Linie R7 zwischen Bremen - Oldenburg [- Leer] bedient im Bündel Nord die Bahnhöfe Hoykenkamp, Schierbrok, Bookholzberg, Hude und Wüstring.

Die Linie R8 zwischen Bremen und Nordenham bedient im Bündel Nord den Bahnhof Hude.

Im Linienbündel Oldenburg-Nord gibt es keine der Bedienungsebene 1 zugeordneten Buslinien.

Bedienungsebene 2

Im Linienbündel Oldenburg-Nord ist keine Buslinie der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

Bedienungsebene 3

Alle im Linienbündel Oldenburg-Nord verkehrenden 24 Linien sind der Bedienungsebene 3 zugeordnet.

Die VBN-Linien 221 (Delmenhorst - Schierbrok), 222 (Delmenhorst - Rethorn) und 255 (Hude - Wüstring) werden von Bürgerbusvereinen betrieben (vergleiche Karte A-36). Ihr Fahrplanangebot zielt stärker auf Versorgungs- und Freizeitverkehr bzw. auf Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen ab. Sie verkehren werktäglich Montag bis Freitag.

Während die 221 den nördlich an die Stadt Delmenhorst angrenzenden Bereich der Gemeinde Ganderkesee erschließt, verkehrt die 222 etwas weiter nordwestlich der Stadt Delmenhorst in der Gemeinde Ganderkesee. Beide Linien verbinden ihre Einzugsbereiche mit der Stadt Delmenhorst und werden vom BürgerBus Ganderkesee e.V. betreut.

Die vom BürgerBus Hude betreute Linie 255 verkehrt in der Gemeinde Hude zwischen Hude, Wüstring und Tweelbäke und erschließt weite Teile des südlichen Gemeindegebietes. Die Linie bietet an den Bahnhöfen in Hude und Wüstring Anschlüsse an weiterführende Bus- und Bahnlinien. In Munderloh stellt die Linie 255 zudem Anschlüsse zur Linie 270 her.

Die Linien 237 (Hude - Delmenhorst - Bremen) und 238 (Ganderkesee - Delmenhorst - Bremen) bieten ein auf die Schichtzeiten im Daimler-Werk in Bremen abgestimmtes Fahrplanangebot. Insofern dient das Angebot dieser Linien vorrangig dem Berufsverkehr.

Die Linien 240 - 254 und 256 - 259 schließlich sind schwerpunktmäßig auf die Schülerbeförderung in den Gemeinden Ganderkesee und Hude ausgelegt. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum VBN-Tarif zur Verfügung.

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 sowie den Wichernstift in Elmeloh (Schule für Erziehungshilfe) 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. Am Bahnhof Ganderkesee ist die Linie mit den Linien 244, 245, 246 und 247 verknüpft.

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. In Bookholzberg ist die Linie mit der Linie 246 verknüpft.

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. In Bookholzberg ist die Linie mit der Linie 246 verknüpft.

Linie 244: Die Linie 244 befördert hauptsächlich Schüler aus dem südlichen Teil der Gemeinde Ganderkesee zu beiden Grundschulen und zum Schulzentrum in Ganderkesee. Am Bahnhof Ganderkesee ist die Linie mit der Linie 241 verknüpft.

Linie 245: Die Linie 245 verbindet den östlichen Bereich der Gemeinde Ganderkesee mit den Grundschulen in Heide und Schierbrok sowie dem Schulzentrum in Ganderkesee. Am Bahnhof Ganderkesee ist die Linie mit der Linie 241 verknüpft.

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. In Bookholzberg ist die Linie mit den Linien 241, 242 und 243 verknüpft. Für die Linie 246 kann bei Bedarf ein Samstagsangebot als Taxibus eingerichtet werden.

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. Am Bahnhof Ganderkesee ist die Linie mit der Linie 241 verknüpft.

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 Elmeloh 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. In Altmoorhausen ist die Linie mit den Linien 252 und 253 verknüpft.

Linie 251: Die Linie 251 befördert Schüler aus den zentralen Bereichen der Gemeinde Hude zur Haupt- und Realschule und zur Orientierungsstufe in Hude. An der Haupt- und Realschule in Hude ist die Linie mit den Linien 254 und 258 verknüpft. 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. In Altmoorhausen ist die Linie mit der Linie 250 verknüpft und an der Haupt- und Realschule in Hude gibt es Verknüpfungen mit den Linien 251 und 254.

Linie 253: Die Linie 253 erschließt den nördlichen Bereich der Gemeinde Hude und bindet auf direktem Weg die Grundschule in Wüstring an. Am Bahnhof Wüstring ist die Linie mit den Zügen in Richtung Hude und Oldenburg sowie mit den Linien 252 und 254 verknüpft. In Altmoorhausen wird zudem eine Verknüpfung mit der Linie 250 in bzw. aus Richtung Wildeshausen hergestellt.

Linie 254: Die Linie 254 erschließt hauptsächlich die ortsnahe 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. Stellenweise geschieht dies über Verknüpfungen mit anderen Linien. An der Haupt- und

Realschule in Hude gibt es eine Verknüpfung mit der Linie 251. Am Bahnhof Wüstring stellt die Linie Verknüpfungen zu den Linien 253, 257 und 259 her.

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. An der Haupt- und Realschule wird eine Verknüpfung zur Linie 254 hergestellt.

Linie 259: Aus den zentralen und südlichen Bereichen der Gemeinde Hude befördert die Linie 259 überwiegend Schüler zur Grundschule in Wüstring. Am Bahnhof Wüstring stellt die Linie eine Verknüpfung zur Linie 254 her.

C 3.3.3.3 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Oldenburg-Südost

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Oldenburg-Nord verkehrt auf der Bedienungsebene 1 die SPNV-Linie R6 zwischen Bremen - Delmenhorst [- Osnabrück]. Sie bedient im Bündel Südost den Bahnhof Wildeshausen.

Im Linienbündel Oldenburg-Südost gibt es keine der Bedienungsebene 1 zugeordneten Buslinien.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 übernimmt die Linie 226 die Aufgabe, Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen herzustellen.

Die Linie 226 wird derzeit grundlegend überplant. Neben einem vertakteten Angebot soll die Linie in Bremen-Huchting (Roland-Center) mit den von dort weiter nach Bremen fahrenden Straßenbahn- und Stadtbuslinien verknüpft werden. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den aktuellen Fahrplanstand³⁴.

³⁴ Stand Dezember 2007.

Linie 226 Wildeshausen - Bremen

Die Linie 226 verkehrt zwischen Wildeshausen und Bremen auf zwei verschiedenen Fahrwegen. Auf der Relation Wildeshausen - Bremen-Huchting (Roland-Center) werden Harpstedt, Kirchseelte, Heiligenrode, Groß Mackenstedt und Stuhr-Moordeich am Roland-Center an die weiterführenden Straßenbahn- und Stadtbuslinien in Richtung Bremen-Innenstadt angebunden. Auf der Relation Wildeshausen - Bremen-Hauptbahnhof verbindet die Linie 226 neben Harpstedt, Kirchseelte und Heiligenrode auch Brinkum mit dem Stadtzentrum Bremens. Das Fahrtenangebot ist teilweise vertaktet.

Aufgaben

Die Aufgabe der Linie 226 ist die Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt und der Gemeinde Stuhr an das Oberzentrum Bremen sowie an die Kreisstadt Wildeshausen. Die Linie 226 hat innerhalb der Stadt Wildeshausen aber auch erschließende Aufgaben. Das Fahrplanangebot soll insbesondere Fahrgäste im Berufs- und Versorgungs-, aber auch im Freizeitverkehr nach Bremen und in Richtung Wildeshausen ansprechen.

Angebot

Entsprechend der Einordnung in die Bedienungsebene 2 ist auf der Relation montags bis freitags sowie am Wochenende ein Zweistundentakt vorgesehen.

Verknüpfung

Am Roland-Center In Bremen-Huchting soll die Linie 226 Anschlüsse zu den das Stadtgebiet Bremen erschließenden Straßenbahn- und Stadtbuslinien herstellen. Am Bahnhof Wildeshausen soll die Linie 226 mit der SPNV-Linie R6 von und nach Bremen verknüpft werden.

Fahrtzeit

Für die Strecke zwischen Wildeshausen und Bremen-Huchting (rund 35 km) wird eine Fahrtzeit von etwa 50 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. An Wochenenden bzw. in Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses eingerichtet werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Diepholz, Landkreis Oldenburg, Stadt Bremen, Stadt Wildeshausen, Samtgemeinde Harpstedt, und Gemeinde Stuhr.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Bremen, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen in der Kreisstadt Wildeshausen.

Bedienungsebene 3

Im Linienbündel Oldenburg-Südost sind die sieben Linien 229 - 235 der Bedienungsebene 3 zugeordnet. Ihr Fahrplanangebot ist schwerpunktmäßig auf die Schülerbeförderung in der Samtgemeinde Harpstedt ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schülerverkehre nimmt die Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Standorte eine besondere Stellung ein³⁵. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum VBN-Tarif zur Verfügung.

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.

³⁵ Da die Kreisstadt Wildeshausen mit ihren zahlreichen Schulstandorten wesentlicher Bezugspunkt des schülerbezogenen Verkehrs dieses Bündels ist, wird im Folgenden kurz die Zuordnung der Schulstandorte zu den in den Fahrplänen genannten Haltestellen aufgelistet:

Haltestelle Deekenstraße - Berufsbildende Schulen (Standort Feldstraße)

Haltestelle Humboldtstraße - Hauptschule und Gymnasium

Haltestelle Schillerstraße - Berufsbildende Schulen (Standort St.-Peter-Straße), Realschule, Grundschulen St.-Peter-Schule und Holbeinschule

Haltestelle Im Hagen - Grundschule Wallschule

Haltestelle Heemstraße - Schule für Lernhilfe (Hunteschule).

C 3.3.4 Landkreis Osterholz

Das bestehende Verkehrsangebot im Landkreis Osterholz ist im Kapitel A 11.2 beschrieben. Aus der Bewertung des Verkehrsangebotes und den formulierten Zielen (vergleiche dazu auch Kapitel C 3.1.1) leiten sich die folgenden Maßnahmen für die Buslinien in den Linienbündeln ab:



Abbildung C-7: Linienbündel im Landkreis Osterholz

Linien, die Linienbündeln anderer Verbandsglieder zugewiesen sind, sind in den entsprechenden Kapiteln dort beschrieben.

Das geplante regionale Busnetz auf den Bedienungsebenen 1 und 2 ist grafisch in der Karte C-6 dargestellt.

Aussagen über Maßnahmen im Nachtbusverkehr des Landkreises Osterholz sind im Kapitel Nachtverkehr Landkreis Osterholz zu finden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.3).

C 3.3.4.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-West

Bedienungsebene 1

Im Bündel Osterholz-West gibt es keine der Bedienungsebene 1 zugeordneten Linien (weder Bus- noch SPNV-Linien). Schnelle Verbindungen zu anderen Orten sind, z. T. über Anschlussverbindungen (am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck und am Bahnhof Vegesack in Bremen-Nord), erreichbar.

Bedienungsebene 2

Der Bedienungsebene 2 ist im Bündel OHZ-West die Linie 650 zugeordnet. Die Linie 677 von Hagen (Landkreis Cuxhaven) über Schwanewede nach Bremen-Nord ist unter der Überschrift Bremen (vergleiche Kapitel C 3.2.1.3) beschrieben.

Linie 650 Neuenkirchen - Osterholz-Scharmbeck

Auf der Bedienungsebene 2 übernimmt die Linie 650 zwischen Schwanewede-Neuenkirchen, Schwanewede und Osterholz-Scharmbeck Verbindungsfunktionen, die nicht durch den SPNV oder andere Linien geleistet werden.

Aufgaben

Die Linie bindet das Grundzentrum Schwanewede mit den Gemeindeteilen Aschwarden, Neuenkirchen und Schwanewede an das zugeordnete Mittelzentrum, die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck an. Im Bereich Brundorf (zu Schwanewede) und Heilshorn (zu Osterholz-Scharmbeck) wird auch das dortige Gewerbegebiet (Gewerbepark A27) angebunden.

Angebot

Zwischen Schwanewede-Neuenkirchen, Schwanewede und Osterholz-Scharmbeck ist von Montag bis Samstag ein Zweistundentakt vorgesehen. Der Zweistundentakt soll durch schulbezogene Fahrten zwischen Schwanewede und Osterholz-Scharmbeck ergänzt werden. Die geplanten Angebotsmaßnahmen sollen besonders Berufs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehre zwischen Schwanewede und Osterholz-Scharmbeck sicherstellen, damit auch den Gewerbepark A27 anbinden sowie am Samstag erstmals für ein Grundangebot sorgen.

Verknüpfung

Die Linie 650 wird in Osterholz-Scharmbeck an den Bahnhof angebunden und - so weit möglich - mit dem SPNV verknüpft.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Schwanewede-Neuenkirchen und Osterholz-Scharmbeck mit einer Linienlänge von rund 29,4 km wird eine Fahrtzeit zwischen 42 und 49 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen Fahrten zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr und samstags zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses verkehren. Dies betrifft vor allem das Angebot montags bis freitags ab etwa 18:00 Uhr sowie samstags, im Bedarfsfall auch am Sonntag.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Osterholz, Stadt Osterholz-Scharmbeck und Gemeinde Schwanewede.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbepark A27, Berufsbildende Schulen in Osterholz-Scharmbeck, Kreisverwaltung, Stadthalle Osterholz-Scharmbeck.

Bedienungsebene 3

Die sechs Linien 641, 642, 643, 644, 645 und 646 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im Gemeindegebiet von Schwanewede ausgelegt. Für andere Fahr-

gäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch zeitlich auf Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen kein Angebot besteht.

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. Die im Schuljahr 2006/2007 auf dieser Linie noch angebotenen Fahrtenabschnitte zwischen Wulsbüttel und Hagen sind unter verkehrlichen Aspekten für den ZVBN bzw. den Landkreis Osterholz entbehrlich.

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 befördert im Bereich Schwanewede, Dreienkamp Schüler zu den Grundschulen und zur Gesamtschule in Schwanewede.

C 3.3.4.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-Mitte

Bedienungsebene 1

Im Bündel Osterholz-Mitte ist allein die SPNV-Linie R2 der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 übernehmen die Linien 660 von Hagen nach Bremen, die Linien 665/680 von Hambergen nach Bremen-Burg bzw. Bremen-Bahnhof ergänzende Verbindungsfunktionen.

Linie 660 [Hagen] - Bremen

Zwischen [Hagen, Wulsbüttel] Garlstedt, Heilshorn, Ritterhude, Bremen-Burgdamm und Hauptbahnhof verkehrt die Linie 660 (Bedienungsebene 2).

Aufgaben

Die Linie 660 bindet Teile der Samtgemeinde Hagen und des westlichen Stadtgebiets von Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude an den Verknüpfungspunkt Bremen-Burg an.

Angebot

Für die Linie 660 ist an allen Tagen der Zweistundentakt, bestehend aus Bus- und ggf. einem ergänzenden Taxibusangebot, vorgesehen. Mit diesen geplanten Verbesserungen soll die landkreisverbindende Funktion zwischen dem Landkreis Cuxhaven und dem Landkreis Osterholz gestärkt und vor allem das Angebot gleichmäßiger gestaltet sowie Bedienungslücken geschlossen werden.

Verknüpfung

Die Linie 660 wird in Bremen-Burg am Bahnhof Burg mit dem SPNV von und nach Bremen verknüpft. Außerdem bestehen Anschlüsse an die Linien 70/71 und 73/75 des Bremer Stadtbusnetzes.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Hagen, Busbahnhof und Bremen Hauptbahnhof mit einer Linienlänge von rund 38 km wird eine Fahrtzeit von ca. 60 Minuten benötigt. Zwischen Hagen und Bremen-Burg werden ca. 34 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr, samstags zwischen 06:00 Uhr und 21:00 Uhr und sonntags zwischen 09:00 Uhr und 21:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage, also montags bis freitags ab ca. 18:30 Uhr, ab Samstagmittag sowie sonntags kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses eine Ergänzung zum Busangebot leisten.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven, Stadt Bremen, Stadt Osterholz-Scharmbeck, Samtgemeinde Hagen und Gemeinde Ritterhude.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Gewerbepark A27 (Nähe), Logistikschule der Bundeswehr Garlstedt.

Linien 665 und 680 Hambergen - Bremen

Zwischen Hambergen-Vollersode, Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Bremen-Oslebshausen und Bremen-Hauptbahnhof verkehrt die Linie 680 (Bedienungsebene 2). Zwischen Hambergen-Neuenkrug, Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude und Bremen-Burg verkehrt die Linie 665 (Bedienungsebene 2).

Aufgaben

Mit den Linien 665 und 680 werden Teile der Grundzentren Hambergen und Ritterhude an das Mittelzentrum bzw. die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck sowie an das Oberzentrum Bremen angebunden.

Angebot

Beide Linien werden zweistündlich vertaktet, durch die Abstimmung und Überlagerung zwischen Hambergen-Neuenkrug und Ritterhude ergibt sich dort ein Stundentakt. Mit den geplanten Verbesserungen soll vor allem - zusätzlich zum Angebot für Berufs- und Ausbildungspendler - das Angebot für die Fahrtzwecke Einkauf, Besorgung und Freizeit gestärkt werden. Am Wochenende ab Samstagmittag und am Sonntag soll das Angebot als Taxibus bedarfsgesteuert verkehren. Dabei werden die Taxibuslinien auf dem Linienweg der 665 bzw. 680 nur bis zum Bahnhof Burg geführt und dort mit dem SPNV verknüpft.

Verknüpfung

Die Linien 665 und 680 werden am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck mit dem SPNV in Richtung Bremen verknüpft.

Fahrtzeit

Für die Linie 665 mit einer Linienlänge von rund 29 km wird eine Fahrtzeit von ca. 63 Minuten, für die Linie 680 mit einer Linienlänge von rund 56 km eine Fahrtzeit zwischen 86 und 104 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen zwischen 04:00 Uhr und 22:00 Uhr, samstags zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr und sonntags zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage, also montags bis freitags ab ca. 18:00 Uhr, ab Samstagmittag sowie sonntags ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses geplant.

Die Spätfahrten sollen in Abstimmung mit den Nachtbussen der Nachtschwärmerlinien N62/N68 (vergleiche Kapitel C 3.4.5.3) erfolgen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Osterholz, Stadt Osterholz-Scharmbeck, Stadt Bremen, Gemeinde Ritterhude und Samtgemeinde Hambergen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Kreisverwaltung Osterholz-Scharmbeck, Stadthalle Osterholz-Scharmbeck.

Bedienungsebene 3

Die acht Linien 656, 657, 658, 659, 661, 662, 681, 682 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Gemeindegebieten von Ritterhude, Osterholz-Scharmbeck und Hambergen ausgelegt. Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch zeitlich auf Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen kein Angebot besteht.

Linie 656: Die Linie 656 befördert hauptsächlich Schüler in der Gemeinde Ritterhude zum Schulzentrum in Ritterhude.

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 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, Ziel ist die (auch zeitliche) Verknüpfung mit dem SPNV. Für andere Fahrgäste außerhalb des Schulverkehrs bietet sie 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.

C 3.3.4.3 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Osterholz-Ost

Im Bündel Osterholz-Ost sind die Linien 630 [Zeven - Tarmstedt] - Grasberg - Lilienthal - Bremen und 670 [Gnarrenburg] - Worpswede - Lilienthal - Bremen der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinien 4 und 4S von Bremen-Borgfeld über Lilienthal-Mitte nach Lilienthal-Falkenberg werden diese als weitere, der Bedienungsebene 1 zugeordnete Linien verkehren³⁶.

Linie 630 [Zeven] - Bremen

Die Regionalbuslinie 630 verkehrt zwischen Zeven, Tarmstedt, Grasberg, Lilienthal und Bremen.

³⁶ Alle Straßenbahnlinien sind einem einzigen Linienbündel, dem Bündel „Straßenbahn“ in Bremen zugeordnet.

Aufgaben

Die Linie 630 bindet die Gemeinden Grasberg und Lilienthal an das Oberzentrum Bremen (mit der Universität und dem Hauptbahnhof) und an das benachbarte Mittelzentrum Zeven im Landkreis Rotenburg an und verbindet das Mittel- mit dem Oberzentrum.

Angebot

Zwischen Zeven und Bremen ist als Mindestangebot montags bis samstags ein Stundentakt und am Sonntag ein Zweistundentakt vorgesehen. Durch die geplanten Angebotsverbesserungen sollen insbesondere Fahrgäste im Berufs- und Einkaufsverkehr nach Bremen und Zeven angesprochen werden. Durch die Ausweitung des Wochenendverkehrs soll auch der Freizeit- und Tourismusverkehr verbessert werden.

Verknüpfung

In Lilienthal-Falkenberg ist eine Verknüpfung der Linie 630 mit der Linie 668 von Grasberg nach Osterholz-Scharmbeck vorgesehen, um das Grundzentrum Grasberg auf diese Weise mit einer Umsteigeverbindung an das zugeordnete Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck anzuschließen³⁷. Ferner ist zukünftig in Lilienthal-Falkenberg eine Verknüpfung der 630 mit den Straßenbahnlinien 4 und 4S vorgesehen.

Die Linie 630 ist mit der Linie 670 in ein Taktschema zwischen Bremen und Falkenberg eingebunden. Beide Linien sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass sie im gemeinsam bedienten Linienabschnitt zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Lilienthal-Falkenberger Kreuz einen Halbstundentakt anbieten.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Zeven und Bremen wird bei einer Linienlänge von 55 km eine Fahrtzeit von ca. 71 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 Uhr und 24:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 Uhr und 23:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Die Spätfahrten sollen in Abstimmung mit dem Nachtbus der Nachtschwärmerlinie N63 (siehe Kapitel C 3.4.5.3) erfolgen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Osterholz, Stadt Bremen, Gemeinde Grasberg, Gemeinde Lilienthal, Samtgemeinde Zeven und Samtgemeinde Tarmstedt.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Universität Bremen, Hauptbahnhof, Universum Science Center.

³⁷ Das setzt voraus, dass das Gesamtangebot bestehend aus den Linien 30, 630 und 670 auf der Achse Bremen - Lilienthal zeitlich in Bremen Hbf. (dort die Linien 630, 670) verschoben wird.

Ergänzender Hinweis zu den Linien 630, 670, 30 bzw. 4/4S

Zur Linienführung siehe Seite C 3-83.

Linie 670 [Gnarrenburg] - Bremen

Zwischen [Gnarrenburg], Worpswede, Lilienthal-Worphausen, Lilienthal und Bremen verkehrt die Regionalbuslinie 670.

Aufgaben

Die Linie 670 bindet die Grundzentren Worpswede und Lilienthal direkt an das Oberzentrum Bremen mit der Universität und dem Hauptbahnhof an.

Angebot

Zwischen Worpswede und Bremen ist als Mindestangebot montags bis samstags ein Stundentakt und am Sonntag ein Zweistundentakt vorgesehen. Mit den geplanten Angebotsverbesserungen soll neben dem Berufs- und Einkaufsverkehr vor allem der Freizeit- und Tourismusverkehr am Wochenende gestärkt werden. Am Freitag und Samstag sowie vor Feiertagen verkehrt hier zwischen Borgfeld³⁸ und Worpswede die Nachtschwärmerlinie N67.

Verknüpfung

Die Linie 670 ist mit der Linie 630 in ein Taktschema zwischen Bremen und Falkenberg eingebunden, sodass im gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen Bremen und Lilienthal-Falkenberg während der Woche ein Halbstundentakt und am Sonntag ein Stundentakt entsteht. Ferner ist zukünftig in Lilienthal-Falkenberg eine Verknüpfung der 670 mit den Straßenbahnlinien 4 und 4S vorgesehen.

Mit der Verlängerung der Linie 670 von Worpswede nach Gnarrenburg sind die Ortsteile Ostersode, Hüttenbusch und Neu Sankt Jürgen zusätzlich neben der Linie 640 an den Kernort Worpswede angebunden worden. Die Fahrplanabstimmung beider Linien soll so gestaltet werden, dass die Abfahrtszeiten sich sinnvoll ergänzen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Bremen und Worpswede mit einer Linienlänge von rund 26 km wird eine Fahrtzeit von ca. 48 Minuten benötigt, für die rund 49 km lange Strecke von Bremen über Worpswede bis nach Gnarrenburg werden ca. 80 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen Fahrten zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr, Samstag zwischen 07:00 Uhr und 22:00 Uhr (bis zum Einsatz der Nachtlinie N67 - siehe Kapitel C 3.4.5.3 -) und sonntags zwischen 10:00 Uhr und 23:00 Uhr angeboten werden.

³⁸ (nach Eröffnung der Linie 4/4S von Lilienthal-Falkenberg) nach Worpswede.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Osterholz, Stadt Bremen, Gemeinde Worpswede, Gemeinde Lilienthal und Gemeinde Gnarrenburg.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Jugendherberge Worpswede, Music Hall Worpswede, Universität Bremen, Hauptbahnhof, Universum Science Center, Niels-Stensen-Haus.

Ergänzender Hinweis zu den Linien 670, 630, 30 bzw. 4/4S:

Zur Linienführung siehe Seite C 3-83.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 übernehmen die Linien 640 im Abschnitt Worpswede - Osterholz-Scharmbeck und die Linie 668 von Lilienthal nach Osterholz-Scharmbeck.

Linie 640 [Bremervörde] - Osterholz-Scharmbeck

Zwischen [Bremervörde], Gnarrenburg, Worpswede, Lilienthal-Moorhausen und Osterholz-Scharmbeck verkehrt die Regionalbuslinie 640.

Aufgaben

Die Linie verbindet die Mittelzentren Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck direkt miteinander und mit den am Linienweg liegenden Grundzentren Gnarrenburg und Worpswede. Innerhalb des Landkreises Osterholz werden die Ortsteile Ostersode, Hüttenbusch und Neu Sankt Jürgen an den Kernort Worpswede angebunden. Die Verbindungsfunktion dieser Linie zwischen Gnarrenburg, Worpswede und Lilienthal wird seit Dezember 2006 durch die Verlängerung der Linie 670 von Worpswede nach Gnarrenburg geleistet.

Angebot

Zwischen Worpswede und Osterholz-Scharmbeck ist montags bis sonntags der Zweistundentakt vorgesehen. Dadurch soll vor allem die Anbindung des Grundzentrums Worpswede an die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck gestärkt werden.

Durch die Verlängerung der Linie 670 bis Gnarrenburg ist eine weitere Abstimmung und Optimierung zwischen beiden Linien erforderlich.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck mit einer Länge von rund 60 km wird eine Fahrtzeit von ca. 80 Minuten benötigt, zwischen Worpswede und Osterholz-Scharmbeck werden für ca. 15 km und rund 15 Minuten Fahrtzeit benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags Fahrten zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr, Samstag Fahrten zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr und sonntags Fahrten zwischen 10:00 Uhr und 20:00 Uhr angeboten werden. Außerhalb der schulbezogenen Fahrten, generell in Zeiten geringerer Nachfrage, also montags bis freitags ab ca. 19:00 Uhr, ab Samstagmittag so-

wie sonntags kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses erbracht werden. Priorität bei einer möglichen Angebotsverbesserung hat zunächst die Verbindung an Werktagen.

Linie 668 Lilienthal - Osterholz-Scharmbeck

Zwischen Lilienthal und Osterholz-Scharmbeck verkehrt die Linie 668. Sie bietet (Stand: Fahrplanjahr 2007) ein zwar zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch auf Schultage beschränktes Angebot. und ist damit weder für berufsbezogene Verkehre (Pendler) noch für Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehre geeignet.

Aufgaben

Die Linie bindet das Grundzentrum Lilienthal an das Mittelzentrum bzw. die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck an.

Angebot

Zwischen Lilienthal und Osterholz-Scharmbeck soll an allen Tagen ein Zweistundentakt, bestehend aus Bus- und Taxibusfahrten, angeboten werden. Mit den geplanten Angebotsverbesserungen sollen vor allem Bedienungslücken für alle Fahrtzwecke geschlossen, das Angebot gleichmäßig gestaltet und erstmals ein Angebot am Wochenende geschaffen werden.

Verknüpfung

Die Linie 668 soll in Lilienthal-Falkenberg mit der 630 so verknüpft werden dass die Anbindung von Grasberg an die Kreisstadt mit Umstieg auf die 668 ermöglicht wird. Dazu ist es erforderlich, die Fahrplanlagen der 630, 670 und 668 aufeinander abzustimmen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Lilienthal, Mitte und Osterholz-Scharmbeck, Barkhof mit einer Liniennlänge von rund 21 km werden - ohne die Bedienung von Worphausen - ca. 40 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis freitags sollen Fahrten zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 Uhr und 21:00 Uhr und sonntags zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr angeboten werden.

In Zeiten geringerer Nachfrage, also montags bis freitags ab etwa 19:00 Uhr, samstags ab etwa 15:00 Uhr und sonntags ganztägig ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen. Priorität bei einer möglichen Verbesserung hat zunächst das Angebot an Werktagen.

Linie 30 Lilienthal-Falkenberg - Borgfeld

Zwischen Lilienthal-Falkenberg und Bremen-Borgfeld verkehrt die Linie 30 bis zur Inbetriebnahme der geplanten Straßenbahnlinien 4/4S (vergleiche dazu auch Kapitel C 3.2.1.1).

Aufgaben

Die Linie 30 erschließt das Grundzentrum Lilienthal und bindet es am Verknüpfungspunkt Borgfeld an die Straßenbahnlinien 4 und 4S an.

Angebot

Zwischen Lilienthal-Falkenberg und Borgfeld soll an allen Tagen ein vertaktetes Angebot bestehen. Für montags bis samstags ist dies im Grundsatz ein 20-Minuten-Takt mit Verdichtungen in der HVZ. Am Sonntag soll im Grundsatz ein Halbstundentakt bestehen. Die Linien 30, 630 und 670 sollen zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Die Linie 30 wird mit der Inbetriebnahme der nach Falkenberg zu verlängernden Straßenbahnlinien 4 und 4S durch diese ersetzt. Beide zusammen sollen im Verlängerungsabschnitt während der Hauptnachfragezeiten alle 10 Minuten und in der Schwachverkehrszeit alle 20 Minuten verkehren.

Verknüpfung

Die Linie 30 soll zusammen mit den Linien 630 und 670 an der Haltestelle Borgfeld in Bremen mit den Linien 4 und 4S verknüpft werden.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Lilienthal-Falkenberg und Bremen-Borgfeld mit einer Linienlänge von rund 6 km werden richtungsabhängig zwischen zehn bis 13 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Montags bis samstags sollen Fahrten zwischen 04:00 Uhr und 24:00 Uhr und sonntags zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr angeboten werden.

Ergänzender Hinweis zu den Linien 30, 670, 630, bzw. 4 und 4S:

Zur Linienführung siehe unten:

Zusammenfassung für den Korridor Falkenberg - Lilienthal - Bremen

Die Verbindung Falkenberg - Lilienthal - Bremen ergibt sich durch die Überlagerung eines schnellen regionalen Angebotes (Linien 630 und 670) und eines örtlichen erschließenden Angebotes (Linie 30 bzw. Linien 4 und 4S).

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der geplanten Straßenbahnlinien 4 und 4S bis Falkenberg sollen diese die Verbindungsaufgaben im Bereich zwischen Lilienthal-Falkenberg, Lilienthal-Mitte und Bremen-Borgfeld, Bremen-Schwachhausen, Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Innenstadt wahrnehmen.

Die Regionalbuslinien sollen weiterhin die Verbindungsaufgaben aus den Gemeinden [Gnarrenburg], Wörpswede, [Zeven], Tarmstedt und Grasberg sowie den von den Regionalbuslinien durchfahrenen Gemeindeteilen der Gemeinde Lilienthal mit der Universität Bremen und Bremen Hbf. wahrnehmen.

Das schnelle regionale Angebot hat hauptsächlich Verbindungsfunktion - zwischen Region und Oberzentrum und zwischen den angebundenen Städten und Gemeinden untereinander. Als angemessenes Mindestangebot gilt auf beiden Linien (630 und 670) ein je-

weils stündlich (am Sonntag zweistündliches) vertaktetes, aufeinander abgestimmtes Angebot zwischen der Region, der Universität Bremen und dem Hauptbahnhof in Bremen.

Das heutige Angebot der Linie 30 in Verbindung mit den Linien 4 und 4S hat vornehmlich lokale Erschließungsaufgaben. Die konkrete Linienführung und die Haltestellenbedienung der Linien 4 und 4S sind Ergebnis des noch abzuschließenden Planfeststellungsverfahrens.

Die konkrete Linienführung der Buslinien im Bereich der Gemeinde Lilienthal wird rechtzeitig vor Fertigstellung der Ortsentlastungsstraße und vor Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien 4 und 4S auf der Grundlage der Fahrgastbeziehungen zwischen den Beteiligten - insbesondere Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen vereinbart.

Bedienungsebene 3

Die 15 Linien 608, 609, 610, 611, 613, 614, 615, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 633, 636 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im östlichen Landkreis Osterholz in den Gemeindegebieten von Worpswede, Lilienthal und Grasberg ausgerichtet. Für andere Fahrgäste bieten sie ein zum VBN-Tarif frei nutzbares, jedoch zeitlich auf Schultage beschränktes Angebot. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen kein Angebot besteht. Die Linie 632 übernimmt Zubringerfunktionen (siehe unten) und verkehrt werktäglich (montags bis freitags).

Linie 608: Die Linie 608 befördert innerhalb der Gemeinde Worpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Nordsode/Ostersode zur Grundschule nach Hüttenbusch und zur Schule nach Worpswede.

Linie 609: Die Linie 609 befördert innerhalb der Gemeinde Worpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Hüttendorf und Heudorf zur Grundschule nach Hüttenbusch und zur Schule nach Worpswede.

Linie 610: Die Linie 610 befördert innerhalb der Gemeinde Worpswede hauptsächlich Schüler aus dem Bereich Neu St. Jürgen, Schlußdorf und Mevenstedt zur Schule nach Worpswede.

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 (als einzige der Bedienungsebene 3 zugeordnete Linie) werktäglich (Montag bis Freitag) Fahrgäste zwischen Lilienthal-Seebergen und Lilienthal-Falkenberg bzw. zwischen Buchholz und Quelkhorn über Lilienthal-Seebergen und Lilienthal-Heidelberg. Alle Fahrtenpaare der Linie 632 sollen auch künftig mit der Linie 630 verknüpft werden, sie bieten damit einen Anschluss von und nach Bremen.

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.

C 3.3.4.4 Sonstige Maßnahmen im Landkreis Osterholz

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 Bremen - Lilienthal - Falkenberg

Der zweite Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4 von der Lilienthaler Heerstraße nach Borgfeld, der die Wohngebiete am Leher Feld, am Lehester Deich und in Borgfeld erschließt, befindet sich seit Ende 2002 in Betrieb.

Gemeinsames Ziel der Gemeinde Lilienthal sowie der Länder Niedersachsen und Bremen ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld bis Lilienthal.

Bei Umsetzung aller aufgeführten Straßenbahnverlängerungsstrecken (vergleiche Kapitel C 3.2.1.1) wird die Beschaffung von elf Straßenbahnfahrzeugen (sieben Fahrzeuge für bremische Abschnitte und vier für Streckenabschnitte in Niedersachsen) erforderlich.

C 3.3.5 Landkreis Verden

Der ÖPNV im Landkreis Verden wird von vier SPNV-Linien und 36 Buslinien (einschließlich drei Nachtlinien) geprägt (vergleiche Kapitel A 12.2). Ergänzt wird das Angebot durch

drei Anruf-Sammeltaxi-Systeme (VBN-PLUS) in den Städten Achim und Verden sowie in der Gemeinde Kirchlinteln.

In die benachbarten Landkreise und kreisfreien Städte außerhalb des VBN-Gebietes bestehen Verbindungen in die Landkreise Nienburg und Soltau-Fallingb.ostel.

Verbindungen zu benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten innerhalb des VBN-Gebietes bestehen zu den Landkreisen Diepholz, Osterholz und Rotenburg und in die Stadtgemeinde Bremen.

Bei der Gestaltung des Taktfahrplans im Landkreis Verden ist der zentrale Umsteigepunkt am Bahnhof Verden vorrangig zu berücksichtigen. Alle Buslinien sollen hier untereinander und mit dem SPNV verknüpft werden. Ein weiterer Rundumanschluss soll am ZOB in Thedinghausen entstehen. Darüber hinaus sind wichtige Randbedingungen bei der Fahrplangestaltung die Verknüpfung von Regionalbuslinien mit dem SPNV. Die Verknüpfung soll in Achim, Dörverden, Ottersberg und Sagehorn realisiert werden.

Die Karte C-7 im Anhang zeigt das geplante regionale Netz auf den Bedienungsebenen 1 und 2.

Die Beschreibung der geplanten Maßnahmen für das Zielnetz orientiert sich an den zwei Linienbündeln des Landkreises.

Aussagen über Maßnahmen im Nachtbusverkehr des Landkreises Verden sind im Kapitel Nachtverkehr Landkreis Verden zu finden (vergleiche Kapitel C 3.4.5.3).



Abbildung C-8: Linienbündel im Landkreis Verden

C 3.3.5.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Verden Nord

Das Linienbündel Nord umfasst überwiegend die Flecken Langwedel und Ottersberg, die Gemeinde Oyten sowie die Stadt Achim.

Das Linienbündel umfasst den Einzugsbereich des Mittelzentrums Achim. Die nördliche Hauptsiedlungs- und SPNV-Achse mit allen anschließenden Buslinien ist in diesem Teilnetz enthalten.

Insbesondere die Linien der Bedienungsebene 2 (730, 740, 745 und 760) stellen die Anbindung aller Grund- und Mittelzentren des Teilnetzes sowohl an das Oberzentrum Bremen als auch an die Kreisstadt Verden sowie die Verbindung untereinander sicher. Die beiden zwischen Bremen und Ottersberg bzw. Bremen und Verden verlaufenden Linien 730 und 740 ergänzen die Funktionen der SPNV-Linien R1 und R3.

Bis auf Teilbereiche der Flecken Langwedel und Ottersberg deckt sich das gewählte Teilnetz mit den Einzugsbereichen der Gymnasien in Achim.

Bedeutende Verknüpfungspunkte in diesem Linienbündel sind die Bahnhöfe Sagehorn, Ottersberg und Achim, die Haltestelle Markt/Schmiedeberg in Achim.

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Verden Nord ist nur die SPNV-Linie R3 von Bremen, Hbf. nach Hamburg der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Haltepunkte innerhalb des Landkreises Verden sind Sagehorn und Ottersberg.

Bedienungsebene 2

Auf der Bedienungsebene 2 verkehren die Linien 730 von Bremen nach Ottersberg, die Linie 740 von Bremen nach Verden, die Linie 745 von Achim nach Ottersberg und die Linie 760 von Verden nach Fischerhude.

Linie 730 Bremen - Otterstedt

Die Regionalbuslinie 730 fährt zwischen Bremen Hbf., Oyten, Ottersberg und Otterstedt.

Aufgaben

Der Anschluss der beiden Grundzentren Ottersberg und Oyten an das Oberzentrum Bremen steht im Mittelpunkt der Aufgaben dieser Linie. Ferner werden die dazwischen liegenden Ortsteile an die jeweiligen Gemeindezentren angebunden. Neben den Berufspendlern sollen insbesondere die Fahrgäste im Besorgungs- und Freizeitverkehr angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist auf der Relation montags bis freitags ein Stundentakt, an Wochenenden ein Zweistundentakt.

Verknüpfung

Der Bahnhof Ottersberg wird angefahren. Verknüpfungen mit der SPNV-Linie R3 in Richtung Bremen und Hamburg sind am Bahnhof vorgesehen. Verknüpfungen sollen in Ot-

tersberg, Busbahnhof mit der Linie 729 und in Oyten, Busbahnhof mit der Linie 745 (nur montags bis freitags) erfolgen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Bremen, Hauptbahnhof und Ottersberg, Busbahnhof (34 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 59 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:50 und 21:50, samstags zwischen 07:10 und 20:10 Uhr und sonntags zwischen 08:50 und 22:10 Uhr Fahrten angeboten werden. An Freitag- und Samstagabenden verkehren auf dieser Achse zusätzlich die Nachtschwärmerlinien N72/N73.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Bremen, Flecken Ottersberg und Gemeinde Oyten.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Amtshof Ottersberg.

Linie 740 Bremen - Verden

Zwischen Bremen und Verden verkehrt die Regionalbuslinie 740. Diese Linie erschließt auch die Ortsteile von Achim und Langwedel.

Aufgaben

Die Linie erschließt die Stadt Verden, den Flecken Langwedel und die Stadt Achim - dort insbesondere die nicht durch den SPNV angebundenen Ortsteile - und schafft die Anbindung an das Oberzentrum Bremen sowie die Mittelzentren Verden und Achim. Neben Berufspendlern können durch die geplanten Angebotsverbesserungen insbesondere die Fahrgäste im Einkaufs- und Freizeitverkehr nach Verden, Achim und Bremen angesprochen werden.

Angebot

Auf der Linie ist ein Zweistundentakt an allen Wochentagen vorgesehen. Montags bis freitags gibt es Verdichtungen zum Stundentakt.

Um einerseits den betrieblichen Ablauf sicherer zu gestalten (Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit), andererseits durch eine Überlagerung den innerörtlichen Verkehr in Achim zu verdichten, ist geplant, die Linie in die Abschnitte Bremen, Hbf. - Achim-Baden, Bf. sowie Achim, Krankenhaus - Verden, Bf. aufzuteilen.

Verknüpfung

Beide Linienäste werden am Bahnhof Achim mit der SPNV-Linie R1 in Richtung Bremen bzw. Verden verknüpft. In Verden soll dann eine Einbindung in den Rundumanschluss am Bahnhof mit Verknüpfungen zum weiteren regionalen Busverkehr, zu den Stadtbuslinien sowie zum SPNV hergestellt werden.

Fahrtzeit

Für den Linienast zwischen Bremen, Hbf. und Achim, Markt/Schmiedeberg (21 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 49 Minuten benötigt. Auf dem Abschnitt Achim, Krankenhaus - Verden, Bf. (24 km) werden ca. 41 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 22:00 Uhr und sonntags zwischen 08:00 und 22:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In den Nächten von Samstag auf Sonntag verkehrt auf dieser Achse darüber hinaus die Nachtschwärmerlinie N74. Am Sonntag ist ergänzend zu den vorhandenen Busfahrten der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Achim, Stadt Verden, Stadt Bremen und Flecken Langwedel.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Krankenhaus in Achim, Schloss Etelsen, Wümme-Aller-Werkstätten in Verden, AWO-Begegnungsstätte Verden, Lebenshilfe-Wohnheim in Verden, Weserpark in Bremen.

Linie 745 Achim - Ottersberg [- Zeven]

Zwischen Achim und Ottersberg verkehrt die Regionalbuslinie 745 von Achim über Oyten, Fischerhude und Ottersberg nach Ottersberg (Nord).

Aufgaben

Die Linie schließt die beiden Grundzentren Ottersberg und Oyten an das Mittelzentrum Achim an. Neben den Schülern sollen insbesondere auch Fahrgäste im Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie Berufspendler durch die Angebotsverbesserungen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt. In Zeiten geringerer Nachfrage, also am Samstagnachmittag sowie am Sonntag ganztägig, ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen.

Verknüpfung

Am Bahnhof Sagehorn wird mit der SPNV-Linie R3 in Richtung Bremen verknüpft. Am Busbahnhof Oyten werden Umsteigebeziehungen mit der Linie 730 aus Achim in Richtung Ottersberg realisiert.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Otterstedt Nord und Achim, Markt/Schmiedeberg (28 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 42 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 21:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 21:30 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende werden sämtliche Fahrten als Taxibus durchgeführt.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Achim, Flecken Ottersberg und Gemeinde Oyten.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Künstlerort Fischerhude.

Linie 760 Verden - Fischerhude

Zwischen Verden und Fischerhude verkehrt die Regionalbuslinie 760 von Verden, Bf. über Langwedel-Völkersen, Ottersberg-Posthausen und Ottersberg nach Fischerhude.

Aufgaben

Der Anschluss des Fleckens Ottersberg mit seinen Ortsteilen an die Kreisstadt Verden wird sichergestellt. Neben Schülern sollen durch die Ausweitung des Angebotes auch Berufspendler und Fahrgäste im Freizeit- und Einkaufsverkehr angesprochen werden.

Angebot

Es ist an allen Wochentagen ein Zweistudentakt vorgesehen. In Zeiten geringerer Nachfrage, also am Samstagnachmittag sowie am Sonntag ganztägig, ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen.

Verknüpfung

Die Linie wird am Bahnhof Ottersberg in und aus Richtung Bremen an den SPNV angebunden. Ferner ist eine Einbindung in den Taktknoten am Bahnhof Verden mit Anschlüssen an die weiteren Regionalbuslinien, an den Stadtverkehr sowie den SPNV vorgesehen.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Verden, Bf. und Fischerhude, Im Krummen Ort (37 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 50 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:35 und 20:50 Uhr, samstags zwischen 07:30 und 20:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 20:30 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage, also am Samstagnachmittag sowie am Sonntag ganztägig ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Verden, Flecken Langwedel und Flecken Ottersberg.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Einkaufszentrum Dodenhof.

Bedienungsebene 3

Die Linien 703, 704, 722, 723, 726 und 733 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler ausgerichtet. Die Fahrten stehen allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung, finden allerdings in der Regel von Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen statt. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht. Das Fahrtenangebot der Linie 739 ist vorrangig auf den Einkaufsverkehr ausgerichtet.

Linie 703: Diese Linie fährt das Schulzentrum in Achim an und bedient dabei die Ortsteile Oyten, Bassen, Grasdorf, Badenermoor und Achim-Borstel in den Gemeinden Oyten, Ottersberg und in der Stadt Achim.

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-Grinden (Flecken Langwedel) 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.

Linie 739: Diese Linie wurde für den Einkaufsverkehr zum Einkaufszentrum Dodenhof eingerichtet und fährt von Bremen, Hbf. über die Autobahn nach Achim und dann nach Posthausen. Neben zwei Fahrtenpaaren von montags bis freitags liegt der Schwerpunkt der Fahrten mit vier Fahrtenpaaren am Samstag.

C 3.3.5.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Verden Süd

Das Linienbündel Süd umfasst im Wesentlichen die Gemeinden Dörverden und Kirchlinteln, die Samtgemeinde Thedinghausen sowie die Stadt Verden.

Damit wird der gesamte Südbereich des Landkreises, dessen Linien im straßengebundenen ÖPNV weitaus weniger als die des Nordens in Abhängigkeit zum SPNV stehen, zusammengefasst. Die Linien dieses Teilnetzes sind sehr stark auf den zentralen Verknüpfungspunkt ZOB Verden ausgerichtet.

Durch die Linien 702, 720 und 750 wird das Grundzentrum Thedinghausen direkt mit den beiden Mittelzentren des Landkreises sowie dem Oberzentrum Bremen verbunden. Die Linien 735 und 765 haben in der Gemeinde Dörverden einerseits die Aufgabe der Erschließung, stellen andererseits aber auch die Anbindung an die Kreisstadt Verden her. Die Linie 735 bindet Dörverden an die benachbarten Orte Eystrup und Hoya im Landkreis Nienburg an. Die Linien des Stadtverkehrs Verden (711 - 714) sowie die Linie 701 schließlich dienen der Anbindung sowohl der Ortsteile von Verden als auch der Gemeinde Kirchlinteln an das Verdener Stadtzentrum.

Bis auf die westlichen Teilbereiche der Samtgemeinde Thedinghausen deckt sich das gewählte Teilnetz mit dem Einzugsbereich der Gymnasien in Verden.

Der für dieses Linienbündel und den gesamten Landkreis Verden bedeutendste Verknüpfungspunkt ist der ZOB am Bahnhof Verden. Sowohl Bus-Bus- als auch Bus-Schiene-Umstiege sind hier zu berücksichtigen. Ferner liegen im Teilnetz die Verknüpfungspunkte ZOB Thedinghausen (Linien 702, 720, 750) und der Bahnhof Dörverden (Linie 735 und SPNV). Außerhalb des Landkreises spielen die Verknüpfungen in Bremen Hbf. und in Nienburg für Linien dieses Bündels eine Rolle.

Bedienungsebene 1

Der Bedienungsebene 1 ist die SPNV-Linie R1 von Bremen, Vegesack nach Hannover zugeordnet. Entlang dieser Strecke werden im Landkreis Verden die Bahnhöfe Achim, Baden, Etelsen, Langwedel, Verden und Dörverden bedient. In Langwedel zweigt die Kursbuchstrecke 116 nach Soltau und Uelzen ab. Weitere Linien sind die R3 Von Bremen nach Rotenburg mit Halt in Ottersberg und die R4 von Rotenburg nach Minden mit Halt in Verden und Dörverden.

Bedienungsebene 2

Der Bedienungsebene 2 sind sieben Linien im Regionalbusverkehr sowie die vier Linien des Stadtverkehrs Verden zugeordnet.

Linie 701 Verden - Kirchlinteln (Otersen)

Zwischen Verden und den südlichen Ortsteilen von Kirchlinteln (Neddenaverbergen und Hohenaverbergen, Armsen und Otersen) verkehrt die Regionalbuslinie 701, die im Bereich Verden - Neddenaverbergen ergänzend Aufgaben einer Stadtbuslinie übernimmt.

Im Rahmen eines Gutachtens³⁹ (Juni 2006), das von der Stadt Verden und der Gemeinde Kirchlinteln in Auftrag gegeben wurde, liegen Konzeptionen für eine Optimierung des Stadtbusverkehrs vor. Dabei wurde auch das Angebot der Linie 701 überarbeitet. Ziel ist eine häufigere Bedienung der einwohnerstarken Kirchlintelner Ortsteile Luttum, Hohenaverbergen, Armsen und Neddenaverbergen.

Aufgaben

Die Linie würde auf dem Netzabschnitt, der zukünftig im Stundentakt bedient werden soll, mit einer Erschließungsschleife über Luttum, Hohenaverbergen, Armsen, Neddenaverbergen und zurück nach Hohenaverbergen geführt.

Die neue Linienführung würde durch Kirchlinteln-Luttum über Bürgermeister-Hogrefe-Straße, Luttumer Postweg und Luttumer Dorfstraße führen. Die Erschließungsschleife durch Verden-Eitze soll entfallen, weil an allen Haltestellen in Verden-Eitze eine geringe

³⁹ Quelle: Stadt Verden (Aller), Gemeinde Kirchlinteln, Konzeptionen für eine Optimierung des Stadtbusverkehrs, Schlussbericht, PGV Hannover, Juni 2006.

Nachfrage besteht und eine größere Erschließungswirkung in Kirchlinteln-Luttum erwartet wird.

Angebot

Das Angebot unterscheidet sich im Stadt- und im Regionalbusabschnitt. Auf ersterem ist montags bis freitags und am Samstagvormittag ein Stundentakt, an Wochenenden (samstags ab 14:00) ein Zweistundentakt vorgesehen. Auf dem anschließenden Abschnitt südlich von Neddenaverbergen (Otersen, Walsrode) ist täglich ein Zweistundentakt im Taxibusbetrieb vorgesehen. Sonntags kann die gesamte Linie im Taxibusbetrieb bedient werden.

Verknüpfung

An der Haltestelle Klinkerstraße in Hohenaverbergen werden der Taxibus- und der Busabschnitt dieser Linie miteinander verknüpft. Ferner ist die Linie in den stündlichen Rundumanschluss am Verdener Bahnhof eingebunden.

Fahrtzeit

Für den Abschnitt zwischen Verden, Bf. und Neddenaverbergen (15 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 28 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:30 und 20:30 Uhr, samstags zwischen 06:30 und 19:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 19:30 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage, also Montag- bis Freitagabend, ab Samstagmittag und Sonntag ganztägig ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses auf der gesamten Linie vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Verden und Gemeinde Kirchlinteln.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Keine Angaben.

Linie 702 Achim - Emtinghausen und zurück

Aufgaben

Die Teilgemeinden Thedinghausen, Riede und Emtinghausen der Samtgemeinde Thedinghausen werden an das Mittelzentrum Achim angebunden. Neben Schülerverkehren sollen durch die geplanten Angebotsverbesserungen insbesondere Fahrgäste im Besorgungsverkehr und Berufspendler angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, bestehend aus Bus- und Taxibusfahrten an Wochenenden. Verdichtungen stehen in Abhängigkeit der Schulzeiten, können aber in die Taktzeit eingepasst werden.

Verknüpfung

In Thedinghausen, Marktplatz wird der Taktknoten mit Anschluss an die Linien in Richtung Bremen und Verden erreicht. Am Bahnhof Achim wird mit der SPNV-Linie R1 in Richtung Bremen verknüpft.

Fahrtzeit

Für den Kernabschnitt der Linie zwischen Achim, Bf. und Thedinghausen, Marktplatz (9 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 18 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:30 und 22:30 Uhr, samstags zwischen 07:30 und 20:30 Uhr und sonntags zwischen 09:30 und 20:30 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage, also ab Samstagnachmittag und sonntags ganztägig ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Stadt Achim und Samtgemeinde Thedinghausen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Erbhof Thedinghausen.

Linien 711 - 714 Stadtverkehr Verden

Das Gutachten (PGV, Juni 2006) zur Optimierung des Stadtbusverkehrs in der Stadt Verden sieht eine dreistufige Planung vor, deren Einzelmaßnahmen in Bezug auf die Umsetzung in direkter Abhängigkeit stehen.

In der ersten Stufe sollen bestehende Linien optimiert werden. Die Innenstadt soll besser erschlossen werden und am Bahnhof Verden soll ein ganztägiger Rundumanschluss der vier Stadtbuslinien erfolgen.

In der zweiten Stufe soll die Linie 713 (Kirchlinteln) im Angebot durch Verstärkerfahrten am Nachmittag erweitert werden.

Für die dritte Stufe sind zwei Radiallinien geplant, die aus der großen Ringlinie 713 entstehen sollen. Dafür können Ressourcen der Linie 701 (neue Linie 714) genutzt werden.

Linie 711 Verden - Dauelsen und zurück

Um die Erschließungswirkung in dem großflächigen Siedlungsgebiet Neumühlen/Wittekindstraße zu verbessern, soll die Linienführung zugunsten eines transparenteren und direkteren Verlaufs geändert werden. Angeboten werden soll eine halbstündliche Verbindung vom ZOB über die Innenstadt mit durchgehender Fahrtmöglichkeit nach Dauelsen und zurück.

Linie 712/714 Stadtverkehr Verden

Die heutigen Linien 712 und 714 sollen zu einer Linie 712 zusammengefasst werden. Mit einer Führung über den ZOB soll mit einer Wendeschleife auch die Linienführung zu ei-

nem einheitlichen Bedienungskorridor zusammengeführt werden. Die Linie 712 soll ebenfalls im 30-Minuten-Takt gefahren werden.

Linie 713 Stadtverkehr Verden

Die Linie 713 soll, sofern zeitgleich die Linien 712 und 714 zusammengelegt werden, das in Bahnhofsnähe gelegene Siedlungsgebiet Lönsweg/Brunnenweg erschließen. Ansonsten soll die heutige Ringlinie 713 in zwei Linienäste geteilt werden:

- Direktverbindung Kirchlinteln - Verden-Innenstadt im 30-Minuten-Takt unter Mitbedienung des Siedlungsgebietes Roggenkamp/Salzstraße
- Anbindung der einwohnerstärkeren Ortschaften Neddenaverbergen, Armsen, Hohenaverbergen, Luttum und des Stadtteils Verden-Eitze an die Innenstadt im Stundentakt (neue Linie 714)

Die Kirchlintelner Ortschaft Weitzmühlen, in der nur eine geringe Nachfrage besteht, kann über ein Anruf-Linien-Taxi (Taxibus) mit Kirchlinteln verbunden werden.

Linie 714 Stadtverkehr Verden

Die Linie 714 soll überwiegend die Funktion der Linie 701 übernehmen. Eine stündliche Bedienung ist für die Ortschaften Luttum, Hohenaverbergen, Armsen und Neddenaverbergen sowie des Verdener Stadtteils Eitze vorgesehen.

Verknüpfung

Alle vier Linien sind am Bahnhof Verden in den Rundumanschluss untereinander, mit den Regionalbuslinien sowie mit dem SPNV eingebunden.

Linie 720 Thedinghausen/Bruchhausen-Vilsen - Verden

Zwischen Verden und Thedinghausen verkehrt die Regionalbuslinie 720.

Aufgaben

Neben der Anbindung des Grundzentrums Thedinghausen an die Kreisstadt Verden sichert diese Linie die Erschließung der Ortsteile Blender und Morsum. Eine Anbindung des Baugebietes „Alte Ziegelei“ im Ortsteil Hutbergen soll angestrebt werden. Der Berufsverkehr steht im Mittelpunkt, doch sollen ebenso Fahrgäste im Freizeit- und Einkaufsverkehr nach Verden durch die Angebotsverbesserungen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, montags bis samstags mit Bus- und an Sonntagen mit Taxibusfahrten.

Verknüpfung

Die Linie ist am Bahnhof Verden in den Rundumanschluss mit den weiteren Regionalbuslinien, den Linien des Stadtbusverkehrs Verden sowie dem SPNV eingebunden. In Thedinghausen, Marktplatz wird die Linie mit weiteren Regionalbuslinien in Richtung Bremen und Achim verknüpft.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Verden, Bf. und Thedinghausen, Marktplatz (19 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 25 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:30 und 20:30 Uhr, samstags zwischen 09:30 und 20:30 Uhr und sonntags zwischen 09:30 und 20:30 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form eines Taxibusses vorgesehen. Sonntags ist ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Landkreis Diepholz, Stadt Verden, Samtgemeinde Thedinghausen und Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Erbhof Thedinghausen, Mühle Blender.

Linie 725 Verden - Rotenburg

Die Regionalbuslinie 725 verkehrt vom ZOB Verden über Kirchlinteln, Holtum-Geest, Ahausen nach Rotenburg, Bahnhof.

Aufgaben

Im Verlauf der Linie von Verden nach Rotenburg werden die Verdener Ortsteile Dauelsen und Walle sowie Kirchlinteln, Holtum-Geest erschlossen.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, montags bis samstags mit Bus- und an Sonntagen mit Taxibusfahrten.

Verknüpfung

Die Linie ist am Bahnhof Verden in den Rundumanschluss mit den weiteren Regionalbuslinien, den Linien des Stadtbusverkehrs Verden sowie dem SPNV eingebunden.

Fahrtzeit

Die Linie benötigt für die Fahrt von Verden nach Rotenburg eine Fahrtzeit von ca. 60 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:30 und 20:30 Uhr, samstags zwischen 08:30 und 19:30 Uhr und sonntags zwischen 08:30 und 19:30 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage, also Montag- bis Freitagabend, ab Samstagmittag und Sonntag ganztägig ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses auf der gesamten Linie vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Landkreis Rotenburg, Stadt Verden, Stadt Rotenburg, Gemeinde Kirchlinteln, Samtgemeinde Bothel und Samtgemeinde Sottrum.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Krankenhaus in Rotenburg.

Linie 735 Verden - Hoya/Eystrup

Die Linie verbindet Verden und Hoya/Eystrup und fährt vom Bahnhof Verden über Dörverden nach Eystrup und Hoya.

Aufgaben

Die Linie erschließt die Gemeinde Dörverden und bindet sie an das Mittelzentrum Verden an. Neben Berufspendlern können durch die geplanten Angebotsverbesserungen vor allem die Fahrgäste im Einkaufs- und Freizeitverkehr nach Verden und Bremen angesprochen werden.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt, bestehend aus Bus- und Taxibusfahrten. Eine Verdichtung findet in den Zeiten des Berufsverkehrs statt.

Verknüpfung

Die Linie ist am Bahnhof Verden in den Rundumanschluss mit den weiteren Regionalbuslinien, den Linien des Stadtbusverkehrs Verden sowie dem SPNV eingebunden. Verknüpfungen mit dem SPNV finden auch am Bahnhof Dörverden nach Hannover, Bremen und Rotenburg statt.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Verden, Bf. und Eystrup, Bf. (23 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 36 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 07:30 und 20:10 Uhr und sonntags zwischen 08:50 und 00:10 Uhr Fahrten angeboten werden. Dabei werden die Fahrten samstags ab 15:00 Uhr und sonntags ganztägig als Taxibus angeboten.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Landkreis Nienburg, Stadt Verden, Gemeinde Dörverden, Samtgemeinde Eystrup und Grafschaft Hoya.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Keine Angaben.

Linie 750 Bremen - Thedinghausen

Zwischen Bremen, Hbf. und Thedinghausen verkehrt die Regionalbuslinie 750.

Aufgaben

Versuchsweise läuft von Dezember 2005 bis Dezember 2007 ein Probetrieb, der um weitere zwei Jahre bis Dezember 2009 verlängert wurde. Montags bis freitags werden von

Thedinghausen nach Bremen 13 Fahrten und von Bremen nach Thedinghausen 14 Fahrten angeboten. Am Samstag gibt es je Richtung sieben Fahrten. Das Angebot weist noch Taktlücken sowie Verschiebungen in den Abfahrts- und Ankunftszeiten auf. Eine Überprüfung und Anpassung der Planung soll im Zeitraum des Probebetriebes erfolgen.

Angebot

Auf der Linie ist montags bis freitags ein Stundentakt, an den Wochenenden ein Zweistundentakt vorgesehen.

Verknüpfung

In Thedinghausen, Marktplatz wird der Taktknoten mit Anschlüssen an die Linien Achim und Verden erreicht. Am Bahnhof Dreye erfolgt eine Verknüpfung mit dem SPNV.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Bremen, Hbf. und Thedinghausen, Englandhalle (37 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 54 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:00 Uhr, samstags und sonntags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Samtgemeinde Thedinghausen und Gemeinde Weyhe.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Erbhof Thedinghausen.

Linie 765 Verden - Dörverden [- Rethem]

Zwischen Verden und Rethem verkehrt die Regionalbuslinie 765 von Verden über Dörverden-Westen nach Rethem.

Aufgaben

Die Linie erschließt die östlichen Ortsteile der Gemeinde Dörverden und bindet sie an das Mittelzentrum Verden und den SPNV, insbesondere Richtung Bremen, an. Neben Berufspendlern werden durch die geplanten Angebotsverbesserungen insbesondere die Fahrgäste im Einkaufs- und Freizeitverkehr nach Verden und Bremen angesprochen.

Angebot

Vorgesehen ist an allen Wochentagen ein Zweistundentakt. An Wochenenden verkehrt ab Samstag ca. 14:00 Uhr bis Sonntagabend ein Taxibus. Der Linienast über Dörverden-Stedebergen soll zur Stärkung des östlichen Linienweges über Ahnebergen und Westen aufgegeben werden.

Verknüpfung

Die Linie ist am Bahnhof Verden in den Rundumanschluss mit allen weiteren Regionalbuslinien, den Linien des Stadtbusverkehrs Verden sowie dem SPNV eingebunden.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Verden, Bf. und Rethem, Rodewalder Straße (23 km) wird eine Fahrtzeit von ca. 30 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:00 Uhr, samstags zwischen 07:00 und 19:30 Uhr und sonntags zwischen 09:00 und 18:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage, also am Samstagnachmittag sowie am Sonntag ganztägig, ist der Einsatz eines bedarfsgesteuerten Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Verden, Landkreis Soltau-Fallingb., Stadt Verden, Gemeinde Dörverden und Samtgemeinde Rethem.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Keine Angaben.

Bedienungsebene 3

Die Linien 715, 716, 717, 718 und 721 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler ausgerichtet. Die Fahrten stehen allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung, finden allerdings in der Regel von Montag bis Freitag an Schultagen in Niedersachsen statt. Damit sind sie für Fahrten aus beruflichen Gründen nicht geeignet, für andere Fahrtzwecke wie Einkauf und Versorgung ist zu berücksichtigen, dass während der unterrichtsfreien Zeit in Niedersachsen auf diesen Linien kein Angebot besteht.

Linie 715: Diese Linie fährt von Verden, ZOB über Kirchlinteln nach Bendingbostel. Dabei werden die Grundschulen Luttum und Bendingbostel sowie die Haupt- und Realschule in Kirchlinteln angefahren.

Linie 716: Diese Linie fährt von Verden, ZOB über Kirchlinteln und Bendingbostel wieder zurück zum ZOB nach Verden. Entlang dieser Strecke werden die Grund-, Haupt- und Realschulen 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. (Grund-, Haupt- und Realschulen). Eine Anbindung des Baugebietes „Alte Ziegelei“ im Ortsteil Hutbergen soll angestrebt werden.

Linie 718: Diese Linie fährt von Verden, ZOB nach Verden-Eissel und bedient dabei die Realschule in Verden und die Grundschule in Dauelsen.

Linie 721: Diese Linie - als Ortsverkehr Thedinghausen bezeichnet - bedient vorrangig das Schulzentrum in Thedinghausen.

C 3.3.6 Landkreis Wesermarsch

Das bestehende Verkehrsangebot im Landkreis Wesermarsch ist im Kapitel A 13.2 beschrieben. Aus der Bewertung des Verkehrsangebotes und den formulierten Zielen leiten sich die folgenden Maßnahmen für die Buslinien in den Linienbündeln ab.

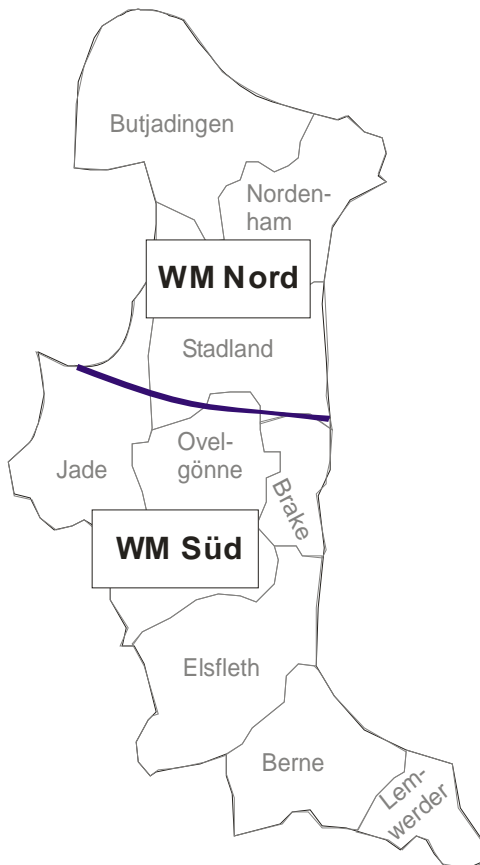


Abbildung C-9: Linienbündel im Landkreis Wesermarsch

Linien, die Linienbündeln anderer Verbandsglieder zugewiesen sind, sind in den entsprechenden Kapiteln dort beschrieben.

Das geplante regionale Busnetz auf den Bedienungsebenen 1 und 2 ist grafisch in der Karte C-8 dargestellt.

C 3.3.6.1 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Wesermarsch-Nord

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Wesermarsch-Nord verkehrt die SPNV-Linie R8 zwischen Bremen - Delmenhorst - Hude - Brake - Nordenham auf der Bedienungsebene 1. Sie bedient im Bündel Nord die Bahnhöfe Rodenkirchen, Kleinensiel (Gemeinde Stadland) und Nordenham.

Keine der im Bündel Wesermarsch-Nord verkehrenden Buslinien ist der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Bedienungsebene 2

Linie 401 Stadtverkehr Nordenham

Die Stadtverkehrslinie 401 in Nordenham verkehrt auf der Relation Nordenham-Blexen - Einswarden - Nordenham.

Aufgaben

Die Stadtbuslinie 401 erschließt das Stadtgebiet von Nordenham (einschließlich Einswarden und Blexen) und stellt einen Anschluss an die Fähre Blexen - Bremerhaven her. Am Bahnhof Nordenham besteht ein Übergang auf die SPNV-Linie R8.

Angebot

Montags bis freitags soll ein Stundentakt angeboten werden. Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen ist ein Zweistundentakt vorgesehen. Dieses innerstädtische Angebot soll wochentags insbesondere Berufs- und Versorgungsverkehre sicherstellen. Das Grundangebot am Wochenende dient maßgeblich dem Freizeitverkehr.

Verknüpfung

Der Bahnhof im Mittelzentrum Nordenham ist der zentrale Verknüpfungspunkt für die Stadtverkehre in Nordenham. Dort ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen möglich. Am Fähranleger Nordenham-Blexen wird eine Verknüpfung mit der Fähre von und nach Bremerhaven hergestellt.

Fahrtzeit

Für die Linie im Stadtgebiet von Nordenham wird eine Fahrtzeit von etwa 40 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:00 und 23:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende ab Samstagnachmittag und am Sonntag kann das Angebot durch bedarfsgesteuerte Fahrten ergänzt werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch und Stadt Nordenham.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Nordenham, Kreiskrankenhaus in Nordenham, Ärztehaus Einswarden, Fähre Blexen - Bremerhaven.

Linie 402 Stadtverkehr Nordenham

Die Stadtverkehrslinie 402 in Nordenham verkehrt auf der Relation Nordenham - Moorsee. Sie hat ebenso wie die Linie 401 Erschließungsfunktion für das Stadtgebiet.

Aufgaben

Die Stadtbuslinie 402 erschließt das Stadtgebiet von Nordenham (einschließlich Großensiel, Ellwürden und Abbehausen) und stellt am Bahnhof Nordenham einen Anschluss an die SPNV-Linie R8 her.

Angebot

Montags bis freitags soll ein Zweistudentakt angeboten werden, der in den Hauptverkehrszeiten verdichtet wird. Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen ist ein Zweistudentakt vorgesehen. Dieses Fahrplanangebot soll montags bis freitags insbesondere den Berufs- und Versorgungsverkehr sicherstellen. Das Grundangebot am Wochenende dient maßgeblich dem Freizeitverkehr.

Verknüpfung

Der Bahnhof im Mittelzentrum Nordenham ist der zentrale Verknüpfungspunkt für die Stadtverkehre in Nordenham. Dort ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen herzustellen.

Fahrtzeit

Die Fahrtzeit für die Strecke im Stadtgebiet von Nordenham beträgt etwa 20 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:30 Uhr und sonn- und feiertags zwischen 09:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende ab Samstagnachmittag und am Sonntag bzw. in Zeiten geringerer Nachfrage kann ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses eingerichtet werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch und Stadt Nordenham.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Nordenham.

Linie 408 Nordenham - Eckwarden

Von Nordenham nach Eckwarden verkehrt die Regionalbuslinie 408 über Stollhamm, Burhave und Tossens.

Aufgaben

Die Linie erschließt die Gemeinde Butjadingen und verbindet diese mit dem Mittelzentrum Nordenham. In der Sommersaison wird das Fahrplanangebot verstärkt von Touristen in der Gemeinde Butjadingen nachgefragt.

Angebot

Die Zuordnung der Linie 408 zur Bedienungsebene 2 bedingt werktags sowie an Sonn- und Feiertagen einen Zweistudentakt. Dieses Fahrplanangebot soll montags bis freitags

insbesondere Berufs- und Versorgungsverkehre zum und vom Mittelzentrum Nordenham sicherstellen. Das Grundangebot am Wochenende dient maßgeblich dem Freizeitverkehr.

Verknüpfung

Am Bahnhof Nordenham ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen herzustellen.

Fahrtzeit

Für die Fahrt von Nordenham, Bahnhof nach Eckwarden, Ort wird eine Fahrtzeit von etwa 65 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 05:30 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 08:00 und 19:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses möglich.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch, Stadt Nordenham und Gemeinde Butjadingen.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Nordenham, Centerparc Butjadinger Küste in Tossens.

Bedienungsebene 3

Die 10 Linien 403, 404, 406, 407, 409 - 411, 414, 416 und 419 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Stadt- bzw. Gemeindegebieten von Butjadingen, Nordenham, Jade und Stadland ausgelegt. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum VBN-Tarif zur Verfügung.

Linie 403: Die Linie 403 befördert Schüler aus den nördlichen und westlichen Bereichen der Gemeinde Butjadingen zwischen Nordenham und Burhave zur Grundschule in Burhave, zum Schulzentrum in Tossens (Hauptschule sowie Realschule und Gymnasium in privater Trägerschaft), zum Schulzentrum Mitte sowie zur Realschule und zum 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 Mitte und zum Gymnasium in Nordenham.

Linie 406: Die Linie 406 befördert Schüler aus Nordenham zwischen Nordenham und Esenshamm zur Grund- und Hauptschule in Abbehausen, zum Schulzentrum Mitte und zum Gymnasium in Nordenham.

Linie 407: Zwischen Nordenham und Blexen verbindet die Linie 407 die nördlichen Bereiche der Stadt 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 (Hauptschule sowie Realschule und Gymnasium in privater Trägerschaft).

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 Stadt Nordenham und den nordöstlichen Bereich der Gemeinde Stadland. Aus diesen Bereichen befördert sie Schüler zwischen Seefeld und Rodenkirchen zur Grundschule in Seefeld und zur Haupt- 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 Stadt 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 (Hauptschule sowie Realschule und Gymnasium in privater Trägerschaft).

Bürgerbus Butjadingen: Ergänzend zu den bereits bestehenden Linien im Bündel Wesermarsch Nord wird in Butjadingen (Stand: Dezember 2007) die Inbetriebnahme eines Bürgerbusses im Sommer 2008 vorbereitet. Aufgabe dieses Bürgerbusses soll es sein, das Gemeindegebiet an das Mittelzentrum Nordenham anzubinden.

C 3.3.6.2 Geplante Ziele für das Angebot im Linienbündel Wesermarsch-Süd

Bedienungsebene 1

Im Linienbündel Wesermarsch-Süd verkehrt die SPNV-Linie R8 zwischen Bremen - Delmenhorst - Hude - Brake - Nordenham auf der Bedienungsebene 1. Sie bedient im Bündel Süd die Bahnhöfe Berne (Gemeinde Berne), Elsfleth (Stadt Elsfleth) und Brake.

Darüber hinaus ist die Buslinie 440 (WeserSprinter) im Linienbündel Wesermarsch-Süd der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Linie 440 Schnellbuslinie „WeserSprinter“ Oldenburg - Nordenham

Zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Nordenham verkehrt die Schnellbuslinie 440 Oldenburg - Brake - Nordenham - Blexen.

Aufgaben

Die Linie stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Nordenham her. Das Mittelzentrum Brake wird von der Linie 440 angebunden und erhält so eine umsteigefreie Fahrtbeziehung zu den beiden oben genannten Zentren.

Angebot

Von Montag bis Samstag wird auf dem Teilabschnitt Oldenburg - Brake ein Stundentakt und zwischen Brake und Nordenham-Blexen mindestens ein Zweistundentakt angeboten. An Sonn- und Feiertagen wird auf der gesamten Relation von Oldenburg nach Nordenham-Blexen durchgängig im Zweistundentakt verkehrt.

Verknüpfung

Am Hauptbahnhof Oldenburg wird der Schnellbus 440 in den Rundumanschluss an die SPNV-Linien und an die Buslinien in die Landkreise Ammerland und Oldenburg eingebunden. Am Bahnhof Brake ist eine Verknüpfung der Linie 440 mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen möglich, die aber geringere Priorität besitzt. Zudem bietet die Linie 422 am Bahnhof Brake Direktanschlüsse an den WeserSprinter.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Oldenburg und Nordenham-Blexen wird eine Fahrtzeit von etwa 87 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 21:30 Uhr, samstags zwischen 06:30 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 09:30 und 20:30 Uhr Fahrten angeboten werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch, Stadt Nordenham, Stadt Oldenburg, Gemeinde Brake, Gemeinde Stadland, Gemeinde Ovelgönne und Gemeinde Rastede.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in den Städten Oldenburg, Brake und Nordenham.

Bedienungsebene 2

Linie 421 Stadtverkehr Brake

Die Linie 421 verkehrt auf der Relation Sürwürden - Golzwarden - Brake - Oberhammelwarden. Das Fahrplanangebot bezieht sich jedoch vornehmlich auf den Abschnitt zwischen Sürwürden und Brake.

Aufgaben

Die Stadtbuslinie 421 erschließt das Stadtgebiet von Brake und bindet die nördlich gelegenen Ortslagen Sürwürden in der Gemeinde Stadland, Schmalenfleth und Golzwarden in der Stadt Brake sowie das südlich gelegene Oberhammelwarden in der Stadt Elsfleth an

das Mittelzentrum an. Die Linie 421 dient vorrangig dem Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. In Golzwarden wird die Grundschule und in Brake die Hauptschule und die Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe) angebunden.

Angebot

Auf der Stadtbuslinie ist von Montag bis Sonntag ein Zweistudentakt vorgesehen.

Verknüpfung

Am Bahnhof Brake sind Verknüpfungen mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen und in Richtung Nordenham vorgesehen. Zudem werden hier Anschlüsse an die Stadtbuslinie 422 geboten.

Fahrtzeit

Die Linie 421 benötigt für die Relation Sürwürden - Oberhammelwarden eine Fahrtzeit von etwa 37 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Am Wochenende ab Samstagnachmittag und am Sonntag kann das Angebot durch bedarfsgesteuerte Fahrten in Form des Taxibusses ergänzt werden.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch, Stadt Brake, Stadt Elsfleth und Gemeinde Stadland.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in der Stadt Brake.

Linie 422 Stadtverkehr Brake

Die Stadtverkehrslinie 422 in Brake verkehrt auf der Relation Brake - Sandfeld - Oberhammelwarden - Kirchhammelwarden - Brake.

Aufgaben

Die Stadtbuslinie 422 erschließt das Stadtgebiet von Brake und bindet die südlich des Zentrums gelegenen Stadtteile Kirchhammelwarden, Käseburg und Hammelwarden sowie Oberhammelwarden und Sandfeld in der Stadt Elsfleth an das Mittelzentrum an. Gleichwohl in Brake die Grundschulen Hammelwarden und Harrien und die Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe) Sonderschule angebunden werden, dient die Linie 422 vorrangig dem Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr.

Angebot

Auf der Stadtbuslinie ist von Montag bis Sonntag ein Zweistudentakt vorgesehen.

Verknüpfung

Am Bahnhof Brake sind Verknüpfungen mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Bremen und in Richtung Nordenham und an die Stadtbuslinie 421 vorgesehen. Zudem bietet die Linie

am Bahnhof Brake für den Bereich Oberhammelwarden, Käseburg und Kirchhammelwarden auf einzelnen Fahrten einen Direktanschluss an die Linie 440 (WeserSprinter).

Fahrtzeit

Die Linie 422 benötigt im Ringverkehr von und nach Brake eine Fahrtzeit von etwa 27 Minuten, die Fahrtzeit auf dem Teilabschnitt Oberhammelwarden - Kirchhammelwarden - Brake beträgt etwa 15 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses möglich.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch, Stadt Brake und Stadt Elsfleth.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in der Stadt Brake.

Linie 430 Rodenkirchen [- Varel]

Die Regionalbuslinie 430 verkehrt auf der Relation Rodenkirchen - Schwei [- Varel].

Aufgaben

Die Linie stellt eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her und verbindet die beiden zentralen Orte Rodenkirchen und Varel (Landkreis Friesland). Im Landkreis Wesermarsch sind die beiden Gemeinden Stadland und Jade von der Linie 430 erschlossen. Die Linie bindet auf einzelnen Fahrten das Schulzentrum in Rodenkirchen an, dient aber vorrangig dem Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr.

Angebot

Auf der Linie 430 ist von Montag bis Sonntag ein Zweistundentakt vorgesehen.

Verknüpfung

Am Bahnhof Rodenkirchen ist eine Verknüpfung mit der Schnellbuslinie 440 in Richtung Brake und Oldenburg sowie mit der SPNV-Linie R8 in Richtung Brake und Bremen möglich.

Fahrtzeit

Für die Strecke zwischen Rodenkirchen und Varel (rund 26 km) beträgt die Fahrtzeit etwa 30 Minuten.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. Für die Linie 430 ist am Samstag ab 16:00 Uhr und am Sonntag ganztägig der Einsatz eines Taxibusses möglich.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Friesland, Landkreis Wesermarsch, Stadt Varel, Gemeinde Jade und Gemeinde Stadland.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in den Städten Rodenkirchen und Varel.

Linie 450 „Deichläufer“ Berne - Delmenhorst

Zwischen Berne und Delmenhorst verkehrt die Regionalbuslinie 450 über die Grundzentren Berne und Lemwerder. Sie erschließt zudem die längs des Weserdeiches gelegenen Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe und Bardenfleth.

Aufgaben

Neben der Verbindung der beiden Grundzentren Berne und Lemwerder soll auch die Verknüpfung mit dem Mittelzentrum Delmenhorst sichergestellt werden. Dort ist ein Anschluss an die SPNV-Linie R7 in Richtung Bremen vorgesehen. Die Linie bindet die Hermann-Allmers-Grundschule in Delmenhorst, die Grundschule und das Schulzentrum in Lemwerder, die Grundschule in Ganspe sowie das Schulzentrum in Berne an, dient aber vorrangig dem Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr.

Angebot

Auf der Relation ist an allen Wochentagen ein Zweistudentakt vorgesehen. Montags bis freitags an Schultagen wird in den Mittagsstunden der Fahrplan zum Studentakt verdichtet.

Verknüpfung

Am Bahnhof Delmenhorst ist eine Verknüpfung mit der SPNV-Linie R7 in Richtung Bremen möglich.

Fahrtzeit

Für die Linie zwischen Berne und Delmenhorst wird eine Fahrtzeit von etwa 49 Minuten benötigt.

Betriebszeitfenster

Es sollen montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:30 Uhr, samstags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und sonntags zwischen 10:00 und 20:00 Uhr Fahrten angeboten werden. In Zeiten geringerer Nachfrage ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form des Taxibusses möglich. Für die Linie 450 ist am Samstag ab 15:00 Uhr und am Sonntag ganztägig der Einsatz eines Taxibusses vorgesehen.

Beteiligte Gebietskörperschaften

Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst, Gemeinde Berne und Gemeinde Lemwerder.

Besondere Einrichtungen oder Ziele

Versorgungs-, Freizeit- und kulturelle Einrichtungen in der Stadt Delmenhorst, Versorgungseinrichtungen in Berne und Lemwerder.

Bedienungsebene 3

Die 16 Linien 431, 432, 436, 446 - 448, 451 - 453, 455 und 458 - 463 sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Stadt- bzw. Gemeindegebieten von Jade, Ovelgönne, Brake, Elsfleth, Berne und Lemwerder ausgelegt. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum VBN-Tarif zur Verfügung.

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 der Grundschule in Ovelgönne, und der Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), der Haupt- und Realschule, dem Gymnasium und den Berufsbildenden Schulen in Brake. 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 (Haupt- und Realschule) und dem Gymnasium (in privater Trägerschaft) in Jaderberg.

Linie 436: Die Linie 436 befördert Schüler innerhalb der Gemeinde Rodenkirchen zur Grundschule in Schwei und zum Schulzentrum (Haupt- und Realschule) 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, zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen 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 Realschule, zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen in Brake. Sie erschließt die zentralen und westlichen Bereiche der Gemeinde Ovelgönne.

Linie 448: Die Linie 448 erschließt den südwestlichen Bereich der Stadt 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, zum Gymnasium und den Berufsbildenden Schulen 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 Stadt Brake. Zwischen Brake und Berne bindet die Linie die Grundschule in Kirchhammelwarden, die Realschule, das Gymnasium, die Berufsbildenden Schulen und die Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe) in Brake sowie die Schulzentren in Elsfleth (Haupt- und Realschule) und Berne (Haupt- und Realschule) 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 (Haupt- und Realschule) in Berne. Zudem werden Umsteiger (auf die Linie 451 zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen in Brake) befördert. 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 zur Pestalozzischule (Schule für Lernhilfe), zum Gymnasium und den Berufsbildenden Schulen in Brake und zum Schulzentrum (Grund-, Haupt- und Realschule) in Rodenkirchen. Sie erschließt dabei die nördlichen Bereiche der Gemeinde Brake, die östlichen Bereiche der Gemeinde Stadland sowie den südlichen Bereich der Stadt 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 (Haupt- und Realschule) in Berne. Zudem werden Umsteiger (auf die Linie 451 zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen in Brake) befördert. 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 (Haupt- und Realschule) in Berne. Zudem werden Umsteiger (auf die Linie 451 zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen in Brake) befördert.

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 (Haupt- und Realschule und Gymnasium).

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. Zudem werden Umsteiger (auf die Linie 461 zur Haupt- und Realschule in Elsfleth) befördert. 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 Elsfleth und Moorhausen zur Grundschule in Elsfleth-Lienen und zum Schulzentrum (Haupt- und Realschule) 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 (Haupt- und Realschule). Zudem werden Umsteiger (auf die Linie 451 zum Gymnasium und zu den Berufsbildenden Schulen in Brake) befördert.

Verbindung Berne - Oldenburg: Ergänzend zu den bestehenden Linien im Bündel Wesermarsch Süd wird die Überprüfung der Nachfrage und eine Potentialabschätzung für die Einrichtung einer Buslinie Berne - Oldenburg angestrebt. Alternativ kann dafür auch die Verlängerung einer bestehenden Linie in Betracht kommen. Ziel dieser Verbindung soll die Erschließung des südwestlichen Bereichs der Gemeinde Berne sein.

C 3.4 Nachtlinien in den Landkreisen

„Das differenzierte Bedienungsnetz ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr weiterzuentwickeln und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit umzusetzen“ (siehe Ziele, Kapitel C 1.2).

Dieses Konzept beschreibt den Aufbau neuer Nachtlinienangebote unter Berücksichtigung der im VBN-Gebiet etablierten städtischen und regionalen Nachtliniensysteme.

C 3.4.1 Angebot Nachtlinien

Der Nachtverkehr kann in städtische (vergleiche Karten A-9, A-16 und A-22) und regionale Systeme (vergleiche Karten A-38 und A-39) differenziert werden. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Ziele und Aufgaben, die bei der Weiterentwicklung berücksichtigt werden. Dabei muss der Nachtverkehr im Gesamtkonzept des Verbundes gesehen werden, durch den einerseits Stammkunden aus dem Tagesverkehr gehalten und andererseits neue Kunden hinzu gewonnen werden können.

C 3.4.1.1 Räumliches Verkehrsangebot

Im regionalen Nachtverkehr sollte sich der Linienweg an den Hauptachsen des ÖPNV im Tagesverkehr - entsprechend den Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 - orientieren und eine gradlinige Linienführung mit Anbindung von Orten mit hohem Bevölkerungspotenzial aufweisen. Die städtischen Nachtlinien orientieren sich auch an den Linienweg des Tagesverkehrs, Schleifenführungen verbessern den Einzugsbereich des Nachtverkehrs, können jedoch zu unattraktiven Fahrtzeiten führen.

Diskotheiken als ein wichtiges Ziel der nächtlichen Freizeitaktivitäten liegen in der ländlichen Region oft abseits, beispielsweise in Gewerbegebieten, hier kann gegebenenfalls eine abweichende Linienführung erforderlich sein. Für die Erschließung von Gebieten mit

nur geringem Bevölkerungspotenzial abseits der Hauptrouten kommen bedarfsgesteuerte Bedienungsformen in Frage, wie zum Beispiel ein Nacht-Taxibus.

C 3.4.1.2 Zeitliches Angebot

Regionale Nachtlinien sollen mindestens in den Nächten von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen verkehren. Für regionale Nachtlinien, die direkt in kreisfreie Städte führen, ist der Betrieb an allen Wochenendnächten vorgesehen, also auch in den Nächten von Freitag auf Samstag. Der Betriebsbeginn ist bei einer Ausrichtung des regionalen Nachtverkehrs als Nachtbus insbesondere auf die Anfangszeiten von Kino- und Theaterveranstaltungen und sonstige Kulturveranstaltungen abzustimmen.

Das zeitliche Angebot der städtischen Nachtlinien ist auf den Tagesverkehr abzustimmen, damit hier ein durchgehendes ÖPNV-Angebot dem Kunden angeboten wird.

Nachtlinienverkehre sollen - wie auch im Tagesverkehr auf den Bedienungsebenen 1 und 2 - vertaktet werden. Die Vertaktung der Linien ist erforderlich, um eine planmäßige Verknüpfung untereinander bzw. mit anderen Systemen oder dem SPNV herzustellen. Darüber hinaus ist das durchgängig vertaktete Angebot für Fahrgäste besser merk- und damit leichter zugänglich und dadurch besser zu vermarkten.

C 3.4.1.3 Verknüpfung von Nachtverkehren

Regionale Nachtverkehre sollen durch gemeinsame Taktknoten mit den städtischen Nachtverkehren verknüpft werden (Rendezvous-Prinzip). Damit wird gewährleistet, dass ein Netzdurchgang für den Kunden besteht. Auch eine die Verkehrsträger übergreifende Verknüpfung ist sinnvoll, wenn zum Beispiel die Angebote der SPNV-Linien in den nächtlichen Schwachverkehrszeiten durch Nachtbusverkehre ergänzt werden.

Die zeitliche (Umsteigezeit, Aufenthaltszeit, Anschlusssicherung) und räumliche (Wege, Aufenthaltsort) Qualität der Umsteigevorgänge muss im Nachtverkehr gewährleistet werden. Dafür ist neben der fahrplanmäßigen Verknüpfung auch eine Verständigung der Fahrer untereinander oder über eine Betriebszentrale wichtig.

C 3.4.2 Tarif

Im Abend- und Nachtverkehr sind an den Tarif grundsätzlich die gleichen Anforderungen zu stellen wie im sonstigen Tageslinienangebot (beispielsweise leichte Verständlichkeit, ausreichende Tarifergiebigkeit, Tarifgerechtigkeit). Ein besonders wichtiger Aspekt ist die leichte Handhabbarkeit beim Barverkauf im Fahrzeug, da im Nachtverkehr ein sehr hoher Anteil an Gelegenheitsfahrgästen und damit Barzahlern festzustellen ist. Insbesondere bei Belastungsspitzen in der Nachfrage kann es dadurch zu Verzögerungen beim Ticketverkauf in den Fahrzeugen mit der Folge von Verspätungen kommen. Im VBN-Gebiet wer-

den zurzeit zwei Tarife im Nachtverkehr angeboten: Zum einen der VBN-Tarif⁴⁰ und zum anderen ein Sondertarif als Nachtnetzkarte (für beliebig viele Fahrten in einem definierten Nachtliniennetz) zum Beispiel das NachtEulen-Ticket.

Bei der Wahl des Tarifes ist generell die Integration des Nachtverkehrs in bestehende Angebote zu berücksichtigen. Wenn Nachtbusangebote schon am frühen Abend beginnen, ist ihre Vernetzung mit bestehenden Tagesangeboten (insbesondere dem SPNV) größer und insofern auch die Notwendigkeit einer Integration in den VBN-Tarif.

Ein Sondertarif in Form eines Einheitstarifs ist da sinnvoll, wo eine homogene Kundschaft mit gleichem Verkehrsverhalten, beispielsweise auf Diskolinien, zu erkennen ist. Sofern sich Nachtlinienvorkehr mit einem Sondertarif und Nachtlinienvorkehr im VBN-Tarif überlagern ist jedoch eine gegenseitige Anerkennung der Tarife erforderlich.

C 3.4.3 Marketing

Werbung

Art und Umfang der Werbung haben einen erheblichen Einfluss darauf, ob ein Nachtbusangebot von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird und ob es zum Beispiel nur unter Verkehrssicherheitsaspekten bewertet oder als attraktive Mobilitätsalternative wahrgenommen wird. Auf ein durchdachtes Werbekonzept, abgestimmt auf die jeweiligen Zielgruppen, sollte daher schon von Beginn an - vor dem Betriebsstart - erheblicher Wert gelegt werden. Auch nach der Etablierung sind regelmäßige Aktionen wie Pressearbeit und Werbekampagnen notwendig, insbesondere jedoch auch begleitende Marktforschung und Erfolgskontrolle. Bedarfs- und Marktanalysen sind unverzichtbar, um ggf. rechtzeitig auf eine Verlagerung der Zielvorlieben von Fahrgästen mit einem veränderten Angebot reagieren zu können.

Fahrgastinformation

Neben dem generell im ÖPNV erforderlichen Marketing gehören zur Fahrgastinformation für den Nachtbus speziell entwickelte Fahrplanhefte, Aushangfahrpläne an den Haltestellen, separate Linienfahrpläne (beispielsweise in Form von Leporellos) sowie der Einsatz eines Call-Centers und ein Angebot im Internet. Der Internetauftritt kann durch eine eigene Homepage⁴¹ erfolgen, oder in die Unternehmenspräsentation⁴² integriert werden. Fahrpläne und Informationen über das Nachtbusangebot sollen in die sonstigen Fahrpläne integriert werden.

Als zusätzliche Werbemittel eignen sich Plakate und Aufkleber (besonders an Haltestellen), Außenwerbung an Fahrzeugen (auch bei tagsüber eingesetzten Wagen), Werbe-

⁴⁰ Der VBN-Tarif beinhaltet zum Teil Nachtzuschläge bei der Benutzung von Nachtverkehren. Nähere Information in den Tarif- und Beförderungsbestimmungen der VBN GmbH.

⁴¹ Beispielsweise: www.vbn-nachtschwaermer.de oder www.vbn-bei-nacht.de.

⁴² Beispielsweise: www.weser-ems-bus.de/NachtEule.html.

und Infoartikel und Imageanzeigen in verschiedenen Printmedien (regionale Stadtmagazine, Tageszeitungen mit Veranstaltungsteil, Special-Interest Medien⁴³ von Kulturveranstaltern), Werbespots im Hörfunk und vieles mehr. Darüber hinaus sollten die eher klassischen Werbemittel durch zeitgemäßes Eventmarketing und Merchandising ergänzt werden, um gezielt weitere potenzielle Kundengruppen anzusprechen, die über die klassischen Medien nicht unbedingt erreicht werden.

Weiteres Werbemittel kann beispielsweise auch ein in das NachtTicket integrierter Bonus sein, der Preisnachlässe im Theater, in Diskotheken oder Kneipen gewährt.

Haltestellen

Die besondere Haltestellenkennzeichnung mit dem Produktlogo des Nachtverkehrs am Haltestellenschild signalisiert die Einbindung der Haltestelle in das VBN-Nachtliniennetz. Des Weiteren kann die Information an der Haltestelle neben dem Aushangfahrplan und dem Produktlogo am Haltestellenschild noch mit einem Infoplatat am Haltestellenmast oder in der Vitrine ergänzt werden.

Fahrzeuge

Fahrzeugaußenwerbung ist eine gute Möglichkeit, auf die jeweiligen Nachtbussysteme aufmerksam zu machen, da die Fahrzeuge auch im Tagesverkehr eingesetzt werden.

C 3.4.4 Sicherheit

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (unabhängig ob subjektiv oder objektiv begründet) ist insbesondere bei Nachtverkehren ein wichtiger Aspekt und insofern mit geeigneten Maßnahmen unbedingt zu gewährleisten. Zu unterscheiden ist zwischen solchem Unsicherheitsgefühl, das durch mangelnde öffentliche Kontrolle eines Raumes (zum Beispiel der Haltestelle oder des Fahrzeugs) entsteht und einer potenziellen direkten Bedrohung (beispielsweise durch gewaltbereit erscheinende weitere Fahrgäste). Zu beachten ist hier aber, dass Kunden mit hoher Empfindlichkeit den Zugang gar nicht erst suchen. Insofern ist die Erhöhung der Sicherheit auch eine Maßnahme zur Kundenbindung und weiteren Kundengewinnung.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sind:

- Anfahren belebter Siedlungsbereiche und Haltestellen,
- gepflegte Haltestellenanlagen und die Einrichtung von umfassender Beleuchtung der Haltestellen (keine dunklen Ecken) sowie lückenlose Beleuchtung der Zuwegung⁴⁴,

⁴³ Special-Interest-Zeitschriften liefern spezielle Informationen für den allgemeinen Leser. Dies sind inhaltlich sachbezogene Zeitschriften, zumeist wird nur ein Themen- oder Sachgebiet behandelt (zum Beispiel Sport, Reise, Lifestyle).

⁴⁴ In diesem Zusammenhang sind auch die Leuchtzeiten der Straßenbeleuchtung an die Betriebszeiträume der Nachtlinien anzupassen.

- Einsatz gepflegter Fahrzeuge (hat in der Regel hemmende Wirkung auf Vandalismus- und Gewaltbereitschaft) evtl. mit zusätzlicher Installation von Videokameras⁴⁵ sowie Gewährleistung von ausreichender Beleuchtung der Fahrzeuge,
- Einsatz von Sicherheitsteams (prophylaktisch bzw. bei Bedarf).

C 3.4.5 Maßnahmen zur Weiterentwicklung der regionalen Nachtbusnetze

Nachfolgend werden auf Grundlage des vorangegangenen Konzeptes Maßnahmen dargestellt, um bestehende regionale Nachtliniennetze auszubauen. Maßnahmen in den städtischen Nachtliniensystemen sind jeweils in den Kapiteln der Städte aufgeführt (vergleiche dazu Stadt Bremen - Kapitel C 3.2.1.4, Stadt Bremerhaven - Kapitel C 3.2.2.3, Stadt Delmenhorst - Kapitel C 3.2.3.3 und Stadt Oldenburg - Kapitel C 3.2.4.3).

C 3.4.5.1 Landkreis Ammerland (NachtEule)

Im Landkreis Ammerland verkehren die vier Nachtlinien (vergleiche Karte A-39) der NachtEule Ammerland, die N31 (Oldenburg - Rastede - Bad Zwischenahn - Tange), N32 (Oldenburg - Westerstede - Tange), N34 (Oldenburg - Edeweicht - Tange) und N35 (Oldenburg - Bad Zwischenahn - Edeweicht - Friesoythe). Anfangs- bzw. Endpunkt ist der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Oldenburg. Weitere Verknüpfungen der Nachtlinien untereinander gibt es in Bad Zwischenahn und Edeweicht. An der Haltstelle Lappan in Oldenburg besteht ein Übergang in das städtische Nachtbusnetz der Stadt Oldenburg. Die vier NachtEulen-Linien verkehren in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag. Das bestehende Netz der NachtEulen im Landkreis Ammerland wird laufend überprüft und bei Bedarf angepasst.

C 3.4.5.2 Landkreis Oldenburg (NachtEule)

Die drei Nachtlinien N21 (Oldenburg - Sandkrug - Kirchhatten - Wildeshausen), N23 (Bremen - Delmenhorst - Ganderkesee - Wildeshausen) und N25 (Oldenburg - Wardenburg - Ahlhorn - Wildeshausen) der NachtEule im Landkreis Oldenburg sind in ihrem Angebot auf die Nächte von Samstag auf Sonntag sowie auf die Nächte vor Feiertagen begrenzt. Während der Sommerferien wird das Angebot ausgesetzt.

Das bestehende Liniennetz soll sichergestellt werden. Die Nachtlinien verbinden zentrale Orte im Landkreis Oldenburg mit den Städten Bremen, Delmenhorst und Oldenburg und mit der Diskothek „Fun Factory“ in Wildeshausen (vergleiche Karte A-39). Dafür sind in den genannten Nächten außerhalb der Sommerferien zwischen etwa 21:00 und 06:00 Uhr mindestens 3 Fahrten je Linie und Fahrtrichtung vorgesehen. Am Hauptbahnhof Bremen

⁴⁵ Quellen: NDR 90,3: „Video-Überwachung Busse“; Einsatz von Videoüberwachung in Bussen der Verkehrsbetriebe Zürich, „bisherige Erfahrungen“; „Die BSAG führt die Videoüberwachung in den Fahrzeugen ein“ unter www.bsag.de.

soll die Linie N23 in den Rundumanschluss der Nachtlinien der Stadt Bremen sowie der VBN-Nachtschwärmerlinien eingebunden werden. Das Netz der NachtEulen im Landkreis Oldenburg wird in Abstimmung mit den genannten Gebietskörperschaften regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

C 3.4.5.3 Landkreise Osterholz, Verden und Rotenburg und Stadt Bremen (Nachtschwärmer)

In Bremen und den angrenzenden Landkreisen Osterholz und Verden sind neun regionale Nachtlinien des VBN-Nachtschwärmers (vergleiche Karte A-38) im Einsatz, die auf das städtische Netz in der Stadt Bremen abgestimmt ist.

Im **Landkreis Osterholz** verkehren die vier VBN-Nachtschwärmerlinien N61, N62, N67 und N68, außerdem gibt es noch das Angebot „VBN-Nachtschwärmer-Taxi“⁴⁶. Zum Fahrplanwechsel 2007/2008 sind auf den Nachtlinien N62 (Bremen - Osterholz-Scharmbeck) und N67 (Bremen-Borgfeld - Woppswede) keine Änderungen geplant. Auf den beiden Nachtlinien N61 (Bremen - Schwanewede - Hagen) und N68 (Osterholz-Scharmbeck - Hambergen) wird geprüft, ob es Änderungen im zeitlichen Angebot gibt. Änderungen im räumlichen Angebot sind auf der Linie N61 geplant, eine Anbindung der Jacobs University in Bremen-Nord wird beabsichtigt. Außerdem soll das Angebot auf der Nachtlinie N61 dann auf die Farge-Vegesacker Eisenbahn abgestimmt werden, sobald es die umsteigefreie Fahrtbeziehung zwischen Bremen und Bremen-Farge (vergleiche Kapitel C 8.1) gibt.

Das VBN-Nachtschwärmer-Angebot soll im Landkreis Osterholz durch die neue Nachtlinie N63 ergänzt werden. Um eine Anbindung der Gemeinde Grasberg und der Samtgemeinde Tarmstedt zu ermöglichen, wird ein zusätzliches Angebot auf der Achse Bremen-Borgfeld - Tarmstedt im Stundentakt geprüft. In Bremen-Borgfeld besteht Anschluss an die Nachtlinie N4 in/aus Richtung Richtung Bremen Innenstadt.

Redaktioneller Nachtrag: Die Linie N63 wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 zunächst für einen Zeitraum von zwei Jahren im Rahmen eines Probetriebes umgesetzt.

Der Nachtverkehr im **Landkreis Verden** ist in das Nachtschwärmernetz mit drei Linien N72, N73 und N74 eingebunden.

Die Nachtlinie N74 (Bremen - Achim-Baden) verkehrt an beiden Wochenendtagen, das Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag soll wegen geringer Nachfrage eingestellt werden. In den Nächten von Samstag auf Sonntag wird der Stundentakt beibehalten. Es gibt Planungen, das zeitliche Angebot so zu ändern, dass die Linie N74 nicht mehr in den Nachtknoten zur Minute .30 am Hauptbahnhof anfährt. Dadurch würde es keine zeitliche parallele Bedienung im Bereich Mahndorf und Hemelingen mit der Nachtlinie N2 geben, sodass hier zusätzliche Haltestellen in dem Bereich angefahren werden können.

⁴⁶ 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. Dies Angebot wird vom Landkreis Osterholz finanziert.

Darüber hinaus wird die Planung über die Ausweitung des räumlichen Angebots bis nach Verden weiterverfolgt. Eine Einrichtung einer Nacht-Taxibusverbindung von und nach Dörverden und Kirchlinteln im Anschluss an die Fahrten der N74 kann das Fahrgastaufkommen weiter erhöhen.

Die VBN-Nachtschwärmerlinie N73 verkehrt zwischen Bremen und Ottersberg und bindet die Diskothek Capitol in Oyten an. Das Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag bleibt bestehen, Änderungen sind im Samstagsangebot umgesetzt. Auf der Relation Bremen - Ottersberg wird das Angebot auf die beiden Fahrwege Bremen - Oyten - Ottersberg (N73) sowie Bremen - Oyten - Achim (N72) aufzuteilen. So kann der Wegfall des Angebotes auf der Nachtlinie N72 teilweise kompensiert werden.

Die beiden Nachtlinien im **Landkreis Rotenburg**, die Linien N83 und N84, sollen im Angebot bestehen bleiben. Eine Abstimmung mit der NachtEule Rotenburg wird geprüft.

Die Maßnahmen im VBN-Nachtschwärmernetz sind in Karte C-9 dargestellt.

C 3.4.5.4 Landkreis Diepholz

Der VBN-Nachtschwärmer soll in den nördlichen Teil des Landkreises Diepholz erweitert werden, damit eine attraktive Verbindung aus dem südlichen Bremer Umland an das Oberzentrum Bremen geschaffen wird.

Die neue Nachtschwärmer-Linie N12 (vergleiche Karte C-9) soll in den Nächten von Samstag auf Sonntag im Stundentakt verkehren und dabei Kirchweyhe und Leeste in der Gemeinde Weyhe, Brinkum-Seckenhausen und Brinkum in der Gemeinde Stuhr in den abendlichen und nächtlichen Verkehr an Bremen anschließen. Das Angebot der N12 ist an die Regionalbuslinie 120 Bremen - Brinkum - Leeste - Kirchweyhe - Sudweyhe anzupassen.

Am Hauptbahnhof in Bremen soll die N12 in den Rundumanschluss der VBN-Nachtschwärmer-Linien sowie der Nachtlinien Bremens eingebunden werden. Redaktioneller Nachtrag: Die Linie N12 wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 zunächst für einen Zeitraum von zwei Jahren im Rahmen eines Probebetriebes umgesetzt.

C 3.4.5.5 Landkreis Wesermarsch

Im Landkreis Wesermarsch wird derzeit kein Nachtverkehr geplant.

C 4 Linienbündelung

„Vor dem Hintergrund der bereits im PBefG enthaltenen Wettbewerbselemente und der sich abzeichnenden Entwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV auf europäischer Ebene, die eine noch stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorsehen, sind sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen im Interesse der Fahrgäste gefordert, sich auf diese Entwicklungen rechtzeitig vorzubereiten.“ (siehe Ziele, Kapitel C 1.1)

C 4.1 Hintergrund

Im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung wird als zentrales Ziel in § 8 PBefG die Integration der Nahverkehrsbedienung genannt. Dieses zentrale Ziel soll insbesondere durch Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und die Abstimmung der Fahrpläne erreicht werden. Hierbei ist auch auf eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs zu achten, sodass dessen Kosten durch die Erträge so weit wie möglich gedeckt und die öffentlichen Haushalte so wenig wie möglich belastet werden, wie es erläuternd in der Gesetzesbegründung heißt.

Die Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung ist den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ein wichtiges Anliegen. Mit der Neufassung der Verbundverträge⁴⁷, dem einheitlichen VBN-Tarif, den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Qualitätskonzepten zu verschiedenen Aspekten der Verkehrsgestaltung wird dieses Anliegen unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der bereits im PBefG enthaltenen Wettbewerbselemente und der sich abzeichnenden Entwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV auf europäischer Ebene, die eine noch stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorsehen, sind sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen gefordert, sich auf diese Entwicklungen rechtzeitig vorzubereiten.

Ein wichtiges Element im Rahmen der Vorbereitung auf wettbewerbliche Vergabeverfahren ist die im PBefG enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung (§ 9 Abs. 2 PBefG), mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Mit diesem Instrument können insbesondere die Ergebnisse der in den letzten Jahren bereits umgesetzten Maßnahmen zur Erreichung der in § 8 PBefG genannten Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung gesichert werden. Die Linienbündelung ist auch für die weitere Optimierung der Nahverkehrsbedienung ein unverzichtbares Instrument.

⁴⁷ Zum 4. Oktober 2005 (Rahmenvertrag) und zum 31. Mai 2006 (Durchführungsvertrag).

Die in der Gesetzesbegründung aufgezeigte Möglichkeit, mit dem Instrument der Linienbündelung „auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken“ zu erreichen, ist bei einem Verzicht auf Linienbündel nicht möglich und wird im Ergebnis zu höheren Belastungen der öffentlichen Haushalte führen. So gilt es in Vorbereitung auf die Vergabe von Verkehrsleistungen darauf zu achten, dass sich Verkehrsunternehmen nicht auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken („Rosinenpickerei“) und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ohne dass ein Ausgleich mit ertragsstarken Linien möglich ist.

Damit die für die einzelnen Verbandsglieder erarbeiteten Linienbündel ihre Wirksamkeit entfalten können, ist es zunächst notwendig, dass die zuständigen Genehmigungsbehörden im Rahmen der von den Verkehrsunternehmen gestellten Genehmigungsanträge die Laufzeiten an den für das jeweilige Linienbündel vorgesehenen Zeitpunkt anpassen (Harmonisierung der Laufzeiten).

C 4.2 Vorgehensweise

C 4.2.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

In der im März 2000 zwischen ZVBN und VBN GmbH geschlossenen Vereinbarung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde vor dem Hintergrund der dargestellten Sachverhalte verabredet, Linienbündelungsvorschläge für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu erarbeiten.

Entsprechend dieser Vereinbarung wurden im Grundsatz zunächst von der VBN GmbH Linienbündelungsvorschläge für die einzelnen Verbandsglieder erarbeitet und mit den Verkehrsunternehmen erörtert. Im Anschluss daran wurden diese Linienbündel mit dem ZVBN und dem jeweiligen Verbandsglied diskutiert und teilweise sowohl hinsichtlich ihres Zuschnittes als auch der vorgesehenen Harmonisierungszeitpunkte überarbeitet. Die hieraus resultierenden Vorschläge wurden dann in gemeinsamen Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen abschließend beraten.

Im Rahmen der bisher letzten Fortschreibung 2006 haben die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit erhalten, die Entwurfsfassung im Beteiligungsverfahren zu beraten und dazu Stellung zu nehmen. Der ZVBN hat zusätzlich in der AG Verkehrsangebot der VBN GmbH am 10. Mai 2006 über die beabsichtigte Fortschreibung und Zeitplanung informiert⁴⁸. Mit Datum vom 1. Juni 2006 wurden alle VBN-Gesellschafterunternehmen schriftlich über ihre Möglichkeit zur Beteiligung und Stellungnahme informiert. Darüber hinaus wurde die Ent-

⁴⁸ In der AG Verkehrsangebot sind neben der VBN GmbH als Vertretung aller Verkehrsunternehmen die Stadtverkehrsunternehmen BSAG, Bremerhavenbus, Delbus, VWG, die regionalen Unternehmen Weser-Ems Busverkehr, von Rahden, Wolters und EVB sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen vertreten.

wurfsfassung ab dem 2. Juni 2006 auf www.zvbn.de öffentlich zur Verfügung gestellt. Nach der Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen und dem Beschluss der Verbandsversammlung über die Fortschreibungsfassung am 22. September 2006 wurden (u. a.) alle beteiligten Verkehrsunternehmen schriftlich über den Beschluss informiert, außerdem wurde der Beschluss öffentlich bekannt gemacht.

C 4.2.2 Linienbündelungsbeschlüsse der Verbandsversammlung

Im Jahr 2001 wurde die unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen erarbeitete Linienbündelung erstmals im NVP - als Teilfortschreibung des ersten NVP vom 16. Dezember 1997 - aufgenommen (Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2001).

Im Jahr 2002 wurden - mit der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans - Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und ergänzend bis dahin nicht zugeordnete Nachtlinien berücksichtigt (Beschluss vom 18. Dezember 2002).

Im Jahr 2004 wurden zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Mai 2004).

Im Jahr 2006 wurden aktuelle Entwicklungen seit der vorhergehenden Fortschreibung vom 19. Mai 2004 aufgenommen. Dies betraf die Genehmigung von Linien und daraus resultierende neue Genehmigungszeitpunkte, den Wegfall von Linien, die Neuordnung von Linien sowie die Aufnahme der Linienbündel im Landkreis Verden (Beschluss vom 22. September 2006).

C 4.2.3 Kriterien für die Bildung der Linienbündel

Unter Berücksichtigung der im PBefG sowie den in der Gesetzesbegründung enthaltenen Ausführungen zur Linienbündelung sind bei der Bildung der Linienbündel insbesondere verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Kriterien herangezogen worden, die im Folgenden näher erläutert werden.

C 4.2.3.1 Verkehrliche und raumstrukturelle Kriterien

Verkehrliche Funktionen der Linien (Netzhierarchie)

Die Linien des ÖPNV können innerhalb eines Bedienungsraumes unterschiedliche Funktionen innehaben. Aufbauend auf dem Konzept eines mehrstufig differenzierten Linienetzes lassen sich Linien mit verschiedenen verkehrlichen Funktionen unterscheiden:

- Linien mit **Verbindungsfunktion** zeichnen sich durch schnelle und direkte Verbindung von Zentren, in der Regel Mittel- und Oberzentren, bzw. innerhalb von Oberzentren auch der Stadtteile, aus. Das vertaktete Angebot gewährleistet besonders in den Hauptverkehrszeiten mindestens eine stündliche Bedienung. Im differenzierten Linienetz sind dies Linien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind. Diese gelten gemeinsam mit den SPNV-Linien als Grundnetz oder Rückgrat des ÖPNV (vergleiche

dazu Kapitel C 3.1.1). Ergänzend können auch Linien der Bedienungsebenen 2 Verbindungsfunktionen übernehmen.

- Das Grundnetz wird - besonders in Bezug auf die Flächenererschließung - durch Linien der Bedienungsebene 2 ergänzt. Diese ermöglichen zunächst die Anbindung von Grund- und Mittelzentren an das ÖPNV-Netz. Darüber hinaus dienen sie der Verbindung der Grundzentren untereinander und mit den Mittel- und Oberzentren. Diese Linien übernehmen auch **Erschließungsfunktionen** innerhalb der bedienten Orte und der Region. Häufig dienen sie auch als Zubringer zum SPNV bzw. zu Linien mit Verbindungsfunktion. Ergänzend können auch Linien der Bedienungsebenen 1 Erschließungsfunktion übernehmen.
- Besondere Funktionen haben **Schülerverkehre**, deren Fahrtzeiten und -häufigkeiten sich an den Stundenplänen der Schulen orientieren und somit für andere Kundengruppen kaum attraktiv sind. Dennoch können sie für die Erschließung innerhalb der Ortschaften eine Bedeutung haben. Bei der Zuordnung dieser Linien zu einzelnen Bündeln werden auch Schuleinzugsbereiche berücksichtigt, um verkehrliche Zusammenhänge zwischen den Linien eines Schulstandortes erhalten zu können.
- Nachtverkehre unterliegen aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften - eng definiertes Betriebszeitfenster, Orientierung an besonderen Fahrtzwecken und Zielgruppen, teilweise vom Tagesverkehr unabhängigen Linienvverläufe - einer separaten Betrachtung.

Siedlungs- und Raumstrukturen sowie Entwicklungskonzepte spiegeln die Verkehrsnachfrage wider oder sind Ergebnis bestimmter Nachfragegrößen, d. h. die Strukturen und das Verkehrsaufkommen hängen wechselseitig voneinander ab. Die Linienbündel werden so geschnitten, dass sie raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge sowie die verkehrlichen Funktionen berücksichtigen. Linien mit Verbindungsfunktion und die auf diese Linien abgestimmten Zubringerlinien werden in einem Bündel zusammengefasst.

Verknüpfungspunkte

Im NVP sind - sowohl im SPNV wie auch im straßengebundenen ÖPNV - Haltestellen definiert, an denen fahrplanmäßig Verknüpfungen stattfinden. Diese Verknüpfungspunkte werden bei der Linienbündelung berücksichtigt, indem miteinander verknüpfte Linien mit nachweisbaren Umsteigebeziehungen in der Regel in einem Bündel zusammengefasst werden. Damit wird auch die Aufgabenteilung zwischen Hauptlinien und - soweit vorhanden - Zubringerlinien berücksichtigt.

C 4.2.3.2 Betriebswirtschaftliche und wirtschaftliche Kriterien

In der Gesetzesbegründung zu der im Rahmen der PBefG-Novelle 1996 eingeführten Möglichkeit der Linienbündelung wird darauf hingewiesen, dass das Instrument der Linienbündelung „auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken“ ermöglicht. Dieser Aspekt ist für den ZVBN und die Verbandsglieder bei der Bildung von Linienbündeln von besonderer Bedeutung. Um zu verhindern, dass sich Unternehmen nur auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken (Rosinenpickerei) und die Gebietskörperschaften Linien mit gerin-

gem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ist der Ausgleich von ertragsschwachen und ertragsstarken Linien mit dem Instrument der Linienbündelung zu erreichen.

Da dem ZVBN betriebswirtschaftliche Kennzahlen für die einzelnen Linien (beispielsweise Umlaufpläne, Fahrleistungen, Fahrzeugeinsatz, linienbezogene Kosten-/Erlösrechnungen) zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Linienbündel nur bedingt vorlagen bzw. diese von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt worden sind, konnte eine detaillierte betriebswirtschaftliche Bewertung bei der Erarbeitung der Linienbündel nicht durchgeführt werden. Dies wurde dadurch ausgeglichen, dass die Verkehrsunternehmen bei der Erarbeitung der Linienbündel mitgewirkt haben und in diesem Rahmen insbesondere ihre Erfahrungen hinsichtlich betrieblich und betriebswirtschaftlich möglichst optimal gestalteter Linienbündel einbringen konnten und eingebracht haben. Auch durch die Zusammenfassung von Linien mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und Bedienungsebenen in den jeweiligen Linienbündeln ist dem Ziel, betrieblich und betriebswirtschaftlich optimal gestaltete Linienbündel zu erarbeiten, Rechnung getragen worden.

C 4.2.3.3 Harmonisierung der Laufzeiten

Im Grundsatz wurde für die einzelnen Linienbündel als Harmonisierungszeitpunkt die Laufzeit der längstlaufenden Genehmigung in dem jeweiligen Linienbündel gewählt. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schülerverkehre als konkreter Zeitpunkt immer der 31. Juli des jeweiligen Jahres (in der Regel zum Ende der Sommerferien) vorgesehen.

Bei den kreisfreien Städten ist im Grundsatz als konkreter Zeitpunkt der 31. Dezember vorgesehen (in Orientierung am Fahrplanwechsel zum Jahresende).

Im gesamten ZVBN-Raum gibt es 30 Linienbündel (Stand: 2007). Das öffentliche Verkehrsinteresse gebietet es, dass die Bündel zeitlich gestaffelte Genehmigungslaufzeiten haben. Damit kann der in Zusammenarbeit mit den Unternehmen definierte Leistungsumfang der Linienbündel auch im Fall einer wettbewerblichen Vergabe wirksam werden. Bei einer parallelen Laufzeit großer benachbarter Linienbündel besteht das Risiko, dass mittelständische Unternehmen für solch große Leistungspakete von vornherein nicht ausreichend Ressourcen anbieten könnten.

So weit neue Linien eingerichtet werden, die verkehrlich oder wirtschaftlich zu bestehenden Linien in einem Linienbündel zugeordnet werden können, ist als Genehmigungslaufzeit dafür die des zuzuordnenden Linienbündels maßgeblich.

C 4.3 Linienbündel in den kreisfreien Städten

C 4.3.1 Bremen

Im Stadtgebiet Bremen gelten folgende Linienbündel:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
Bremen Nord	31.12.2010	01.01.2011
Bremen Nordwest	31.12.2010	01.01.2011
Bremen Südwest	31.12.2010	01.01.2011
Bremen Südost	31.12.2010	01.01.2011
Bremen Nordost	31.12.2010	01.01.2011
Nachtlinien	31.12.2010	01.01.2011
Straßenbahn	31.12.2020	01.01.2021

Tabelle C-4: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Bremen

C 4.3.1.1 Linienbündel Bremen Nord

Die Tabelle C-5 zeigt die Zusammenstellung der im Bündel Bremen-Nord zusammengefassten Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	70S	2	Bahnhof Vegesack	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
2	71	2	Gröpelingen	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2008
3	73	2	Gröpelingen	Marßeler Feld	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
4	74	2	Helsingborger Platz	Schwanewede/Ostlandstraße	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
5	74S	2	Bf-Vegesack	Schwanewede/Ostlandstraße	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
6	75	2	Ermlandstraße	Gröpelingen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
7	76	2	Bahnhof Vegesack	Ermlandstraße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
8	677	2	Bremen St. Magnus Blumenkamp	Uthlede, Post	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
9	78	2	Bahnhof Vegesack	Bahnhof Vegesack	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
10	79	2	Bahnhof Vegesack	Bahnhof Vegesack	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
11	80/81	2	Gröpelingen	Bahnhof Oslebshausen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008

Tabelle C-5: Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen-Nord

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.12.2008 und dem 31.12.2010. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Bremen-Nord ist als Termin dafür der 31.12.2010 festgelegt worden. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.2 Linienbündel Bremen Nordwest

In der folgenden Tabelle C-6 sind die dem Bündel Bremen Nordwest zugeordneten Linien dargestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	24	2	Rablinghausen	Gustav-Radbruch-Straße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
2	29	2	Gustav-Radbruch-Straße	Kattenturm-Mitte	Stadt Bremen	§ 42	31.10.2008
3	52	2	Roland-Center	Kattenturm-Mitte	Stadt Bremen	§ 42	31.10.2008
4	55	2	Roland-Center	Brinkum, ZOB	Stadt Bremen, Landkreis Diepholz	§ 42	31.12.2008
5	57	2	Roland-Center	Roland-Center	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
6	58	2	Roland-Center	Roland-Center	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
8	61	2	Rablinghausen	Sandhausen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
9	62	2	Hauptbahnhof	Hasenbüren/Jachthafen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
10	61/62 ⁴⁹	2	Stromer Straße	Stromer Straße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
11	64	2	Hauptbahnhof	Hasenbüren/Jachthafen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
12	64S	2	Hauptbahnhof	Hasenbüren/Yachthafen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008

Tabelle C-6: Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Nordwest

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.10.2008 und dem 31.12.2010. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Bremen-Nordwest ist als Termin dafür der 31.12.2010 festgelegt worden. Ab dem

⁴⁹ Verkehrt nur samstags und sonntags als Ringlinie mit einem Kleinbus.

01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.3 Linienbündel Bremen Südwest

In der Tabelle C-7 sind die dem Bündel Bremen Südwest zugeordneten Linien dargestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	26	2	Huckelriede	Hochschule für Künste	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
2	27	2	Huckelriede	Weidedamm III	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
3	28	2	Klagenfurter Straße	Adlerweg	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
4	51	2	Huckelriede	Klinikum Links der Weser - Haupteingang	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
5	53	2	Huckelriede	Brinkum-Nord IKEA/NOVO	Stadt Bremen, Landkreis Diepholz	§ 42	31.12.2010

Tabelle C-7: Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Südwest

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.12.2010. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.4 Linienbündel Bremen Nordost

Die Tabelle C-8 zeigt die dem Bündel Bremen Nordost zugeordneten Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	20	2	Achterdiek	Universität/NW1	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
2	21	2	Daimler Halle 9	Fultonstraße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
3	22	2	Spittaler Straße	Kattenturm-Mitte	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
4	32	2	Borgfeld	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
5	33	2	Horner Kirche	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
6	34	2	Sebaldsbrück	Horner Kirche	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
7	37	2	Sebaldsbrück	Am Großen Kuhkamp	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

Tabelle C-8: Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Nordost

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.12.2010. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.5 Linienbündel Bremen Südost

In der Tabelle C-9 sind die dem Bündel Bremen Südost zugeordneten Linien aufgeführt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	25	2	Weidedamm	Nußhorn	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
2	38	2	Sebaldsbrück	Bahnhof Mahndorf	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
3	40	2	Weserwehr	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
4	41	2	Weserwehr	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
5	41S	2	Weserwehr	Bahnhof Mahndorf	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
6	42	2	Weserwehr/Bahnhof Sebaldsbrück	Gewerbepark Hansalinie	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
7	44	2	Sebaldsbrück	Mahndorf	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

Tabelle C-9: Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Südost

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.12.2010. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.6 Linienbündel Nachtlinien

Die Nachtlinien in Bremen werden zu einem Bündel zusammengefasst. Dieses Bündel enthält alle Nachtbuslinien (siehe Tabelle C-10). Das Linienbündel enthält Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.12.2010. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N2		Sebaldsbrück	Tenever	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
2	N3		Rablinghausen	Oberneuland	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
3	N5		Domsheide	Tenever	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
4	N6		Roland-Center Kirchhuchting	Roland-Center Kirchhuchting	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
5	N7		Bremen Hbf.	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Land-kreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
6	N8		Bf-Blumenthal	Schwanewede	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
7	N9		Neue Vahr Nord	Huckelriede - Kattenturm - Arsten - Neue Vahr Nord	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

Tabelle C-10: Zuordnung der Linien in Bremen zum Nachtlinienbündel

C 4.3.1.7 Linienbündel Straßenbahn

Die Straßenbahnlinien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	1	1	Roland-Center	Züricher Straße	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
2	N1	1	Roland-Center	Züricher Straße	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
3	1S	1	Züricher Straße	Hauptbahnhof	Stadt Bremen	§ 9	07.11.2021
4	2	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
5	3	1	Gröpelingen	Weserwehr	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
6	3S	1	Gröpelingen	Schüsselkorb	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
7	4	1	Arsten	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
8	N4	1	Arsten	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
9	4S	1	Borgfeld	Arsten	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
10	5	1	Arsten	Horner Mühle	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
11	6	1	Neuenlander Feld	Klagenfurter Straße	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
12	8	1	Roland-Center	Kulenkampffallee	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
13	10	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
14	N10	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020

Tabelle C-11: Straßenbahnlinienbündel

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel Straßenbahn enthält derzeit Linien mit Laufzeiten bis zum 31.12.2020 und eine einzige Linie bis zum 07.11.2021. Als spätester Harmonisierungszeitpunkt ist der 31.12.2020 vorgesehen.

C 4.3.1.8 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 29 Buslinien, die im Gebiet der Stadt Bremen verkehren, nicht in die erarbeiteten Teilnetze in Bremen einbezogen. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung anderen Linienbündeln im Zweckverbandsgebiet oder dem Nachtschwärmerbündel zugeordnet.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	30	2	Borgfeld	Falkenberg	§ 42	31.07.2009	Landkreis Osterholz
2	101	2	Bassum	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
3	102	2	Syke	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
4	120	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
5	121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
6	150	1	Bruchhausen-Vilsen	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
7	201	2	Delmenhorst	Bremen Roland-Center, Huchting	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
8	204	2	Delmenhorst	Bremen Roland-Center, Huchting	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
9	214	2	Delmenhorst	Bremen Roland-Center, Huchting	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
10	226 ⁵⁰	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting (Roland Center) bzw. Bremen Hbf./ZOB	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
11	237	3	Hude	Bremen/Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
12	238	3	Ganderkesee	Bremen/Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
13	630	1	Heeslingen	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2008	Landkreis Osterholz
14	660	2	Hagen	Bremen Hbf.	§ 42	31.05.2009	Landkreis Osterholz
15	665	2	Hambergen	Bremen Hbf.	§ 42	31.12.2008	Landkreis Osterholz
16	670	1	Worpswede	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	Landkreis Osterholz
17	680	2	Vollersode-Giehlermühlen	Bremen Hbf.	§ 42	30.05.2009	Landkreis Osterholz
18	730	2	Ottersberg	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2013	Landkreis Verden
19	739	3	Posthausen	Bremen Hbf.	§ 42	31.05.2013	Landkreis Verden
20	740	2	Verden, ZOB	Bremen Hbf.	§ 42	31.05.2009	Landkreis Verden
21	750	2	Thedinghausen	Bremen Hbf.	§ 42	31.12.2008	Landkreis Verden
22	N23		Wildeshausen	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg
23	N61		Hagen	Bremen Hbf.	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
24	N62		Osterholz-	Bremen Hbf.	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
25	N63		Tarmstedt	Bremen, Borgfeld	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
26	N67		Worpswede	Bremen-Borgfeld	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
27	N72		Achim	Bremen Hbf.	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
28	N73		Ottersberg	Bremen	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
29	N74		Achim-Baden	Bremen	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer

Tabelle C-12: Linien in Bremen mit anderen Zuordnungen

Das bedarfsgesteuerte VBN-PLUS in Bremen-Nord wird den Linienbündeln nicht zugeordnet.

⁵⁰ Für die Linie 226 existieren zwei Genehmigungen bei zwei Unternehmen.

C 4.3.2 Bremerhaven

C 4.3.2.1 Linienbündel Bremerhaven

Alle Stadtbuslinien in Bremerhaven sind zu einem Linienbündel zusammengefasst worden. In der folgenden Tabelle sind die Linien des Bündels Bremerhaven zusammengestellt:

Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	ML	800 (Moon-Liner)		Ziegeleistraße	Klinikum Bremerhaven	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
2	NL	801 (Night-Liner)		Deichhämme	Gewerbegebiet Debs-tedt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
3	501	501 (Schnellbus)	2	Heinrich-Plett-Straße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
4	501	501HIN01 (Schnellbus)		Heinrich-Plett-Straße	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
5	502	502	2	Heinrich-Plett-Straße	Auerstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
6	502	502HIN01		Heinrich-Plett-Straße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
7	502	502HIN02		Auerstraße	Gewerbegebiet Debs-tedt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
8	502	502HIN03		Heinrich-Plett-Straße	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	09.06.2009
9	502	502RÜCK04		Ludwig-Börne-Straße	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
10	502	502RÜCK07		Bahnhofstraße	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
11	503	503	2	Heinrich-Plett-Straße	Tiroler Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
12	504	504	2	Hauptbahnhof	Fischereihafen	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
13	504	504HIN01		Hauptbahnhof	Siedewurt Wendeplatz	Stadt Bremerhaven	§ 42	09.06.2009
14	505	505	2	Siedewurt Wendeplatz	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
15	505	505HIN18		Bahnhofstraße	Gewerbegebiet Debs-tedt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
16	505	505RÜCK05		Carsten-Börger-Straße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
17	505	505RÜCK19		Siedewurt Wendeplatz	Gewerbegebiet Debs-tedt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
18	506	506	2	Bahnhofstraße	Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
19	506	506-08	2	Bahnhofstraße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
20	507	507	2	Spaden	Bramel	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
21	508	508	2	Heinrich-Plett-Straße	Klinikum Bremerhaven	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008

Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
22	509	509	2	Tiroler Straße	Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
23	510	510	2	Hauptbahnhof	Am Seedeich	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
24	511	511 (Schnellbus)	2	Heinrich-Plett-Straße	Carsten-Börger-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
25	512	512	2	Überseering	Rotersand	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
27	E 01	221HIN00		Goethestraße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
28	E 02	221RÜCK00		Hochschule Bremerhaven	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
29	E 03	222HIN00		Königsheide	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
30	E 04	222HIN01		Hauptbahnhof	Spaden Weißdornweg	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
31	E 05	222HIN02		Hauptbahnhof	Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
32	E 06	222RÜCK00		Auerstraße	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
33	E 07	222RÜCK05		Am Luneort (über Grünhöfe)	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
34	E 08	222RÜCK06		Am Luneort (über Heidacker)	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
35	E 09	222RÜCK07		Carsten-Lücken-Straße	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
36	E 10	222RÜCK08		SZ Geschw. Scholl	Schiffdorf Bohlenstraße	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
37	E 11	223-0-1		Gymnasium Wesermünde	Debestedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
38	E 12	223-2-1		Spaden Weißdornweg	Schule Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
39	E 13	223RÜCK02		Gymnasium Wesermünde	Friedhof Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
40	E 16	224-2-1		Heinrich-Plett-Str. (über BAB)	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
41	E 14	224HIN00		Heinrich-Plett-Str. (über Mitte)	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
42	E 15	224HIN01		Königsheide	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
43	E 17	224HIN03		Freigebiet/Arbeitsamt	Friedhof Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
44	E 18	224RÜCK02		SZ C.v.Ossietzky	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2008
45	E 19	225RÜCK00		Hochschule Bremerhaven	EKZ Spaden	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
46	E	226-2-1		Schule Spaden	Schulzentrum Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
47	E	226-2-2		Schulzentrum Schiffdorf	Spaden Deutsche Straße	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
49	E 20	226HIN00		Schulzentrum Langen	Schule Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008
50	E 21	226HIN01		SZ C.v.Ossietzky	Imsum Ort	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008

Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
51	E 22	226HIN03		Klinikum Bremerhaven	Spaden Weißdornweg	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2008

Tabelle C-13: Zuordnung der Linien zum Linienbündel Bremerhaven

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.12.2008 und dem 09.06.2009 als längstlaufender Genehmigung, die meisten Linien sind bis zum 31.12.2008 genehmigt. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Bremerhaven ist unverändert der 31.12.2008 (Fahrplanwechsel) festgelegt. Eine Anpassung von zwei Genehmigungen für Linien mit Einsatzwagenfunktion, die derzeit bis zum 09.06.2009 dauern, ist mit dem Unternehmen bei der Erarbeitung der Linienbündel vereinbart worden. Ab dem 01.01.2009 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.2.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden zehn Linien, die Bremerhaven bedienen, nicht dem Linienbündel Bremerhaven zugeordnet. Aufgrund ihrer Lage wie ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie mit Ausnahme der Linie 495 Bestandteil von Teilnetzen im Zuständigkeitsbereich des benachbarten Aufgabenträgers Landkreis Cuxhaven. Die Streckenführung der Linie 495 berührt den Bereich verschiedener Aufgabenträger.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz ⁵¹	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	495		Wilhelmshaven	Bremerhaven, Schiffahrtsmuseum	§ 42	30.11.2011	ohne Zuordnung
2	525		Lintig/Meckelstedt	Bremerhaven Hbf.	§ 42	31.07.2014	Landkreis Cuxhaven
3	526		Dorum	Bremerhaven Hbf.	§ 42	31.07.2008	Landkreis Cuxhaven
4	527		Düring	Bremerhaven	§ 42	31.07.2015	Landkreis Cuxhaven
5	528		Otterndorf	Bremerhaven Hbf.	§ 42	31.01.2015	Landkreis Cuxhaven
6	530		Bremerhaven	Dedesdorf	§ 42	31.07.2015	Landkreis Cuxhaven
7	531		Uthlede	Bremerhaven	§ 42	31.07.2015	Landkreis Cuxhaven
8	550		Cuxhaven	Bremerhaven	§ 42	31.07.2008	Landkreis Cuxhaven
9	570		Bremerhaven Hbf.	Sandstedt	§ 42	31.07.2015	Landkreis Cuxhaven
10	575*		Schiffdorf	Wellen	§ 42	31.07.2015	Landkreis Cuxhaven

Tabelle C-14: Linien in Bremerhaven mit anderer Zuordnung

* verkehrt von Schiffdorf über Bremerhaven nach Wellen

⁵¹ Im Landkreis Cuxhaven gibt es keine Zuordnung zu Bedienungsebenen.

C 4.3.3 Delmenhorst

C 4.3.3.1 Linienbündel Delmenhorst

Alle Stadtbuslinien in Delmenhorst sind zu einem Linienbündel zusammengefasst worden. In der folgenden Tabelle sind die Linien des Bündels Delmenhorst zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	201	2	Huchting, Roland-Center	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
2	202	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Dreiliniien, Schwalbenflucht/Hasbergen, Grüner Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
3	203	2	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
4	204	2	Huchting, Roland-Center	Annenheide	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz	§ 42	31.05.2015
5	205	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof/Sandhausen	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
6	206	2	Bungerhof	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
7	208	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
8	212	2	Schwalbenflucht	Annenheide	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
9	213	2	Fridtjof-Nansen-Straße	Hoher Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
10	214	2	Bahnhof/ZOB	Roland-Center	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz	§ 42	31.05.2015
11	215	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof, Friedhof	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
12	216	2	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
13	218	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015

Tabelle C-15: Zuordnung der Linien zum Linienbündel Delmenhorst

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten. Ab dem 01.06.2015 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.3.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden neun Linien, die Delmenhorst bedienen, nicht diesem Linienbündel zugeordnet. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie Bestandteil anderer Linienbündel der benachbarten Landkreise oder separater Nachtlinienbündel (siehe u. a. Kapitel C 4.5.3).

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	221	3	Schierbrok	Delmenhorst	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
2	222	3	Rethorn	Delmenhorst	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
3	229	3	Delmenhorst	Harpstedt	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
4	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
5	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
6	240	3	Ganderkesee	Delmenhorst	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
7	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	§ 42	31.07.2008*	Landkreis Oldenburg
8	450	2	Berne	Delmenhorst	§ 42	31.07.2010	Landkreis Wesermarsch
9	N23		Bremen	Wildeshausen	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg

Tabelle C-16: Linien in Delmenhorst mit anderer Zuordnung

* für diese Linie wurde die Genehmigung mit einer automatischen Verlängerung bis zum 31.07.2010 erteilt, wenn der Nahverkehrsplan, wie geschehen, den nächsten Harmonisierungszeitpunkt des Bündels OL-Nord auf 31.07.2010 festlegt.

C 4.3.4 Stadt Oldenburg

C 4.3.4.1 Linienbündel Oldenburg Stadt

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Oldenburg besteht aus 17 Buslinien im Tagesverkehr, die zu einem Linienbündel zusammengefasst worden sind. Auch die in der Stadt Oldenburg verkehrenden fünf städtischen Nachtlinien N36 - N40 (Nachtexpress) sind in dem Linienbündel Oldenburg Stadt integriert. Die Linien des Bündels Oldenburg Stadt sind in Tabelle C-17 abgebildet.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	301	2	Eversten	Ofenerfeld	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06.2010
2	302	2	Ofenerfeld/Heidkamp	Borchersweg	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06.2010
3	303	2	Krusenbusch	BBS Wechloy/Rauhehorst	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
4	304	2	Ofenerdiek	Bümmerstede	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
5	306	2	Universität	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
6	307	2	Drielake	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
7	308	2	BBS Wechloy/Rauhehorst	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
8	309	2	Bloherfelde/Petersfehn/Wildenloh	Rennplatz/Patentbusch	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06.2010
9	310	2	Wehnen/Wechloy	Ohmstede/Wahnbek	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06.2010
10	311	2	Weser-Ems-Halle	Lappan	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
11	312	2	Kreyenbrück	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
12	314	2	Am Vogelbusch/Kanalbrücke	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06.2010
13	315	2	Hatterwüstring	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06.2010
14	316	2	Wüstring/Kloster Blankenburg	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06.2010
15	317	2	IKEA	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06.2010
16	322	2	Am Alexanderhaus	Thomasburg	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
17	324	2	Am Vogelbusch	Patentbusch	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06.2010
18	N36		Lappan	Donnerschwee/Alexandersfeld	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
19	N37		Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
20	N38		Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
21	N39		Lappan	Bümmerstede/Kreyenbrück	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010
22	N40		Lappan	Osternburg/Krusenbusch	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06.2010

Tabelle C-17: Zuordnung der Linien zum Linienbündel Oldenburg Stadt

Harmonisierung der Laufzeiten

Für die Linien 301 bis 324 im Linienbündel Stadt Oldenburg ist nach Durchführung eines Genehmigungswettbewerbes gem. dem Erlass des Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 05.10.2001 eine Genehmigung als Linienbündel gemäß § 9 Abs. 2 PBefG erteilt worden. Die Genehmigung ist am 02.06.2002 mit einer Laufzeit von 8 Jahren bis zum 01.06.2010 in Kraft getreten.

Die fünf städtischen Nachtlinien (N36 - N40) haben denselben Harmonisierungszeitpunkt 01.06.2010, da sie Bestandteil des Linienbündels Stadt Oldenburg sind.

C 4.3.4.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 22 Linien, welche die Stadt Oldenburg bedienen, nicht diesem Linienbündel zugeordnet. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie Bestandteil anderer Linienbündel der benachbarten Landkreise oder der separaten Nachtlinienbündel (vergleiche Kapitel C 4.5).

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	249	3	Almsloh	Bookholzberg	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
2	252	3	Oldenburg	Hude	§ 42	31.07.2008*	Landkreis Oldenburg
3	254	3	Oldenburg	Hude	§ 42	31.07.2008*	Landkreis Oldenburg
4	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	§ 42	31.07.2008*	Landkreis Oldenburg
5	266	3	Huntlosen	Oldenburg	§ 42	31.07.2009	Landkreis Oldenburg
6	270	1	Oldenburg	Wildeshausen	§ 42	31.07.2009	Landkreis Oldenburg
7	280	2	Oldenburg	Friesoythe	§ 42	31.07.2009	Landkreis Oldenburg
8	289	3	Oldenburg	Wardenburg	§ 42	31.07.2009	Landkreis Oldenburg
9	330	2	Oldenburg	Conneforde	§ 42	17.05.2008	Landkreis Ammerland
10	340	2	Oldenburg	Jaderberg	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
11	S35	1	Westerstede	Oldenburg	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
12	350	2	Westerstede	Oldenburg	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
13	380	2	Oldenburg	Barßel	§ 42	07.11.2008	Landkreis Ammerland
14	440	1	Oldenburg	Nordenham - Blexen	§ 42	31.07.2010	Landkreis Wesermarsch
15	460	3	Oldenburg	Elsfleth	§ 42	31.07.2010	Landkreis Wesermarsch
16	910	2	Oldenburg	Friesoythe	§ 42	31.05.2011	Landkreis Cloppenburg
17	N21		Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhatten	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg
18	N25		Oldenburg	Wildeshausen über Großenkneten	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg
19	N31		Oldenburg	Tange	§ 43	14.12.2008	NachtEule Ammerland
20	N32		Oldenburg	Tange	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland
21	N34		Oldenburg	Tange	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland
22	N35		Oldenburg	Friesoythe	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland

Tabelle C-18: Linien in der Stadt Oldenburg mit anderer Zuordnung

* für diese Linien wurde die Genehmigung mit einer automatischen Verlängerung bis zum 31.07.2010 erteilt, wenn der Nahverkehrsplan, wie geschehen, den nächsten Harmonisierungszeitpunkt des Bündels OL-Nord auf 31.07.2010 festlegt.

C 4.4 Linienbündel in den Landkreisen

C 4.4.1 Landkreis Ammerland

Im Landkreis Ammerland sind drei Linienbündel (Abbildung C-10) im Tagesverkehr und ein Linienbündel im Nachtverkehr gebildet worden (Tabelle C-19). Für Aussagen zum Regionalen Nachtliniennetz im Landkreis Ammerland vergleiche Kapitel C 4.5.2.

Bezeichnung	Harmonisierungs- zeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
AM Ost	31.07.2008	01.08.2008
AM West	31.07.2008	01.08.2008
AM Süd	07.11.2008	08.11.2008
Regionales Nachtlinien- netz AMM	31.07.2014	01.08.2014

Tabelle C-19: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Ammerland

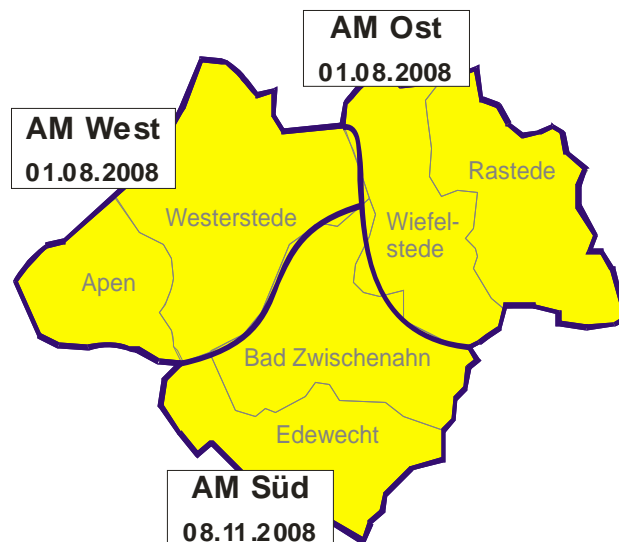


Abbildung C-10: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Ammerland (Übersicht)

C 4.4.1.1 Linienbündel AM Ost

Die Tabelle C-20 zeigt die im Linienbündel AM Ost zusammengefassten Linien⁵².

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	330	2	Oldenburg	Conneforde	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	17.05.2008
2	331	3	Connerforde	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
3	332	3	Hollen	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
4	333	3	Ofenerfeld	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
5	334	3	Wemkendorf	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
6	335	3	Borbeck	Metjendorf	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
7	336	3	Bokel	Rastede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
8	337	3	Wiefelstede	Jaderberg	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2008
9	338	3	Wiefelstede	Varel	Landkreis Ammerland, Landkreis Friesland	§ 42	17.05.2008
10	340	2	Oldenburg	Varel	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2008
11	341	3	Rastede	Bekhausen	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2008
12	342	3	Barghorn	Rastede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
13	343	3	Rastede	Nethen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
14	344	3	Rastede	Südbäke	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
15	345	3	Jaderberg	Varel	Landkreis Ammerland, Landkreis Friesland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2008
16	349 ⁵³	3	Wiefelstede	Rastede	Landkreis Ammerland	s. Fußnote	s. Fußnote
17	370	3	Rastede	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008

Tabelle C-20: Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel Ost

⁵² Die Linie 348 wurde aus dem Linienbündel Ost herausgenommen und den Linien mit anderer Zuordnung zugewiesen. Außerdem wurde nach dem Beteiligungsverfahren, in Absprache mit dem Landkreis Ammerland und dem Konzessionsinhaber Weser-Ems Busverkehr, die Linie 371 dem Linienbündel Lk Ammerland West neu zugeordnet. Begründung: Die Busfahrten innerhalb der Linie 371 verkehren überwiegend in der Stadt Westerstede. Die ALT-Fahrten in Richtung Rastede haben einen nicht so hohen verkehrlichen Nutzen, da sie lediglich bei Bedarf verkehren.

⁵³ Unter der Liniennummer 349 sind die Fahrten zu den Berufsbildenden Schulen am Schulzentrum Wiefelstede aus den Räumen Rastede/Loy sowie Kleibrok/Delfshausen zusammengefasst. Das Angebot wird im freigestellten Schülerverkehr abgewickelt, dies ist in den Linienverkehr zu überführen.

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 17.05.2008 und dem 31.07.2008 als längstlaufender Genehmigung. Ab dem 01.08.2008 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2014 erteilt werden.

C 4.4.1.2 Linienbündel AM West

Die Tabelle C-21 zeigt eine Gesamtübersicht über die dem Linienbündel West zugehörigen Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz *	von	nach	Linie im Landkreis/Kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	S 35	1	Westerstede	Oldenburg	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2008
2	350	2	Westerstede	Oldenburg	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2008
3	351	3	Ihausen	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
4	353	3	Halsbek	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
5	355	3	Garnholterdamm	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
6	356	3	Ramsloh	Rostrup	Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2008
7	357	3	Ocholt	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
8	358 ⁵⁴	3	Westerstede	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
9	360	2	Barßel	Westerstede	Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2008
10	361	3	Augustfehn	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
11	362	3	Nordloh	Augustfehn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
12	363	3	Aperberg	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
13	364	3	Vreschen-Bokel	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
14	365	3	Ocholt	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
15	366	3	Westerstede	Augustfehn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
16	371 ⁵⁵	3	Westerstede	Rastede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008

Tabelle C-21: Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel West

⁵⁴ In der neuen Linie 358 sollen alle die Fahrtenabschnitte aus den Linien S35 und 350 integriert werden, die die Erschließung der Stadt Westerstede (Bereich Lüttje Moorpadd) übernehmen.

⁵⁵ Die Linie 371 wurde nach dem Beteiligungsverfahren, in Absprache mit dem Landkreis Ammerland und dem Konzessionsinhaber Weser-Ems Busverkehr, die Linie 371 dem Linienbündel Lk Ammerland West neu zugeordnet. Begründung: Die Busfahrten innerhalb der Linie 371 verkehren überwiegend in der Stadt Westerstede. Die ALT-Fahrten in Richtung Rastede haben einen nicht so hohen verkehrlichen Nutzen, da sie lediglich bei Bedarf verkehren.

Harmonisierung der Laufzeiten

Die Linien des Linienbündels haben eine einheitliche Genehmigungslaufzeit bis zum 31.07.2008. Ab dem 01.08.2008 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2015 erteilt werden.

C 4.4.1.3 Linienbündel AM Süd

In der Tabelle C-22 ist eine Gesamtübersicht über die dem Linienbündel Süd zugehörigen Linien dargestellt⁵⁶.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	373	3	Petersfehn/Ofen	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	07.11.2008
2	374	3	Edewecht	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
3	375	2	Bad Zwischenahn	Süddorf	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
4	377	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
5	380	2	Oldenburg	Barßel	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 42	07.11.2008
6	381	3	Jeddeloh	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2008
7	395	3	Dänikhorst	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	07.11.2008
8	396	3	Langebrügge	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	07.11.2008
9	397	3	Rostrup	Edewecht	Landkreis Ammerland	§ 42	07.11.2008
10	398	3	Rostrup	Aschhausen	Landkreis Ammerland	§ 42	07.11.2008
11	399	3	Edewecht	Jaderberg	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	07.11.2008

Tabelle C-22: Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel Süd

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.07.2008 und dem 07.11.2008 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Ammerland Süd wird dafür der 07.11.2008 festgelegt. Ab dem 08.11.2008 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2016 erteilt werden. In dieses Linienbündel sind auch die in Linienverkehre nach § 42 PBefG umzuwandelnden Freistellungsverkehre im Linienbündel AM Süd zu integrieren (vergleiche Kapitel C 3.3.1.3).

⁵⁶ Die Linie 378 wurde aus dem Linienbündel Süd herausgenommen, weil sie ausschließlich marktbezogene Fahrten anbietet. Sie ist in der Tabelle C-23 dargestellt.

C 4.4.1.4 Linien mit anderer Zuordnung

Insgesamt werden 24 Linien (Tabelle C-23), die im Gebiet des Landkreises Ammerland verkehren, anderen als den im Folgenden beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 252, 261, 266, 267, 623, 625, 673, 689, 910, 917 und N63) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (301, 302, 309, 310 und N37, N38 sowie 440) zugeordnet. Die beiden Linien 348 und 378 verkehren nur zum Anlass des Zeteler Marktes im Landkreis Friesland an einem Tag im Jahr. Deshalb findet keine Zuordnung für die beiden Linien statt.

Zur Einordnung der vier Linien der NachtEule Ammerland siehe Kapitel C 4.5.2.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	252		Westerstede	Zetel	§ 42	31.12.2013	Landkreis Friesland
2	261		Westerstede	Bockhorn	§ 42	08.08.2009	Landkreis Friesland
3	266		Westerstede	Breddehorn	§ 42	31.12.2013	Landkreis Friesland
4	267		Westerstede	Altjürden	§ 42	31.12.2013	Landkreis Friesland
5	301	2	Eversten	Ofenerfeld	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
6	302	2	Ofenerfeld/Heidkamp	Borchersweg	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
7	309	2	Bloherfelde/Petersfehn/Wilde nloh	Rennplatz/Patentbusch	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
8	310	2	Wehnen/Wechloy	Ohmstede/Wahnbek	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
9	348	3	Oldenburg	Zetel	§ 42 i.V.m. § 2 Abs. 6	31.07.2008	Keine Zuordnung, da Marktfahrten
10	378	3	Bad Zwischenahn	Zetel	§ 42	07.11.2008	Keine Zuordnung, da Marktfahrten
11	440	1	Oldenburg	Nordenham-Blexen	§ 42	31.07.2010	Landkreis Wesermarsch
12	623		Leer	Augustfehn	§ 42	31.12.2008	Landkreis Leer
13	625		Leer	Meinersfehn	§ 42	31.10.2010	Landkreis Leer
14	673		Apen	Veenhusen	§ 42	09.08.2009	Landkreis Leer
15	689		Ocholt	Veenhusen	§ 42	30.08.2015	Landkreis Leer
16	910	2	Oldenburg	Friesoythe	§ 42	31.05.2011	Landkreis Cloppenburg
17	917		Gemeindeverkehr Bösel		§ 42	31.12.2015	Landkreis Cloppenburg
18	N31		Oldenburg	Tange	§ 43	14.12.2008	NachtEule Ammerland
19	N32		Oldenburg	Tange	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland
20	N34		Oldenburg	Tange	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland
21	N35		Oldenburg	Friesoythe	§ 43	13.12.2008	NachtEule Ammerland
22	N37		Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
23	N38		Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
24	N63		Bühren	Tange	§ 43	31.03.2010	Landkreis Leer

Tabelle C-23: Linien im Landkreis Ammerland mit anderen Zuordnungen

C 4.4.2 Landkreis Diepholz

Für den Landkreis Diepholz werden insgesamt vier Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
DH Northwest	31.07.2009	01.08.2009
DH Südwest	31.07.2010	01.08.2010
DH Südost	31.07.2011	01.08.2011
DH Nordost	31.07.2012	01.08.2012

Tabelle C-24: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Diepholz

Diejenigen Linien, die im Landkreis Diepholz verkehren, aber diesen vier Linienbündeln nicht zugeordnet werden, sind im Kapitel C 4.4.2.5 dargestellt.

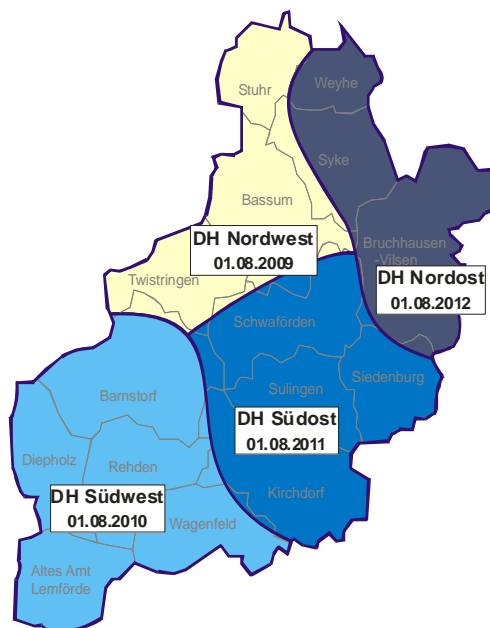


Abbildung C-11: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Diepholz (Übersicht)

C 4.4.2.1 Linienbündel DH Northwest

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Northwest zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	101	2	Bassum	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2009

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
2	103	3	Ristedt	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
3	104	3	Nienstedt	Bassum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
4	105	3	Bassum	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
5	106	3	Seckenhausen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
6	109	3	Brinkum	Brinkum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
7	157	3	Wedehorn	Bassum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
8	159	3	Twistringen	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
9	161	3	Twistringen	Twistringen	Landkreis Diepholz, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
10	162	3	Anstedt	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
11	163	3	Twistringen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
12	173	3	Varrel	Brinkum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
13	175	3	Twistringen	Vechta	Landkreis Diepholz, Landkreis Vechta	§ 42	31.07.2009
14	228	3	Syke	Harpstedt	Landkreis Diepholz, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009

Tabelle C-25: Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Nordwest

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit einheitlichen Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.07.2009. Ab dem 01.08.2009 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden. Zur Laufzeit der Genehmigung werden noch Gespräche zwischen dem Landkreis, dem ZVBN und den beteiligten Verkehrsunternehmen geführt, deren Ergebnisse im Rahmen der für das zweite Halbjahr 2008 vorgesehenen Fortschreibung des Kapitels C 4 berücksichtigt werden.

C 4.4.2.2 Linienbündel DH Nordost

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nordost zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	102	2	Syke	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2009
2	105-T	3	Heiligenfelde	Henstedt	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
3	107	3	Martfeld	Syke	Landkreis Diepholz, Landkreis Verden	§ 42	31.07.2009
4	117	3	Erichshof	Sudweyhe	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
5	118	3	Leeste	Ahausen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
6	119	3	Dreye	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
7	120	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2009
8	121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2009
9	134	3	Sulingen	Asendorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
10	150	1	Hoya	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Landkreis Nienburg	§ 42	31.07.2009
11	151	3	Hoya-Graue	Syke	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	31.07.2009
12	152	3	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
13	153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
14	154	3	Asendorf	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
15	165	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2009
16	177	3	Uepsen	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012
17	178	3	Steinborn	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012
18	179	3	Essen	Asendorf	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012

Tabelle C-26: Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Nordost

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 27.05.2008 und dem 31.07.2012 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Nordost ist der Termin dafür der 31.07.2012. Ab dem 01.08.2012 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.2.3 Linienbündel DH Südost

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Südost zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	122	3	Sulingen	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
2	123	1	Bassum	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
3	126	3	Harbergen	Nienburg	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	31.05.2009
4	127	3	Uchte	Uchte	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	27.05.2008

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
5	128/138 ⁵⁷	2	Sulingen	Nienburg	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	27.05.2008
6	132	3	Freistatt	Kirchdorf	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2008
7	133	2	Sulingen	Rahden	Landkreis Diepholz, Nordrhein-Westfalen	§ 42	27.05.2008
8	135	3	Sudwalde	Brelloh	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
9	136	3	Mellinghausen	Ehrenburg	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
10	137	2	Sulingen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
11	158	3	Sulingen	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2008

Tabelle C-27: Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Südost

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 27.05.2008 und dem 31.05.2009 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Südost wird als Termin dafür der 31.07.2011 festgelegt. Ab dem 01.08.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.2.4 Linienbündel DH Südwest

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Südwest zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	125	3	Twistringen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
2	129	3	Brockum	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
3	131	3	Barnstorf	Drebber	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
4	140	3	Diepholz	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
5	141	3	Lembruch	Brockum	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
6	142	3	Drentwede	Barnstorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
7	143	3	Drentwede	Brockmannshausen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
8	144	3	Barnstorf	Barnstorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
9	145	3	Wagenfeld-Ströhen	Wagenfeld-Ströhen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008
10	146	3	Diepholz	Aschen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2008

⁵⁷ Nach einem Hinweis des Unternehmens im Beteiligungsverfahren sollen die Linien 128/138 konzessionsrechtlich getrennt werden. Die Linie 138 wird dann der Bedienungsebene 2 zugeordnet, die Linie 128 der Bedienungsebene 3.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
11	167	3	Bokel	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
12	168	3	Barver	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
13	169	3	Wetschen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
14	170	2	Ströhen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
15	171	3	Förlingen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
16	172	3	Haßlingen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-28: Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Südwest

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 27.05.2008 und dem 31.07.2010 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Südwest wird als Termin dafür der 31.07.2010 festgelegt. Ab dem 01.08.2010 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.2.5 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 13 Linien, die im Gebiet des Landkreises Diepholz verkehren, anderen als den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 108, 139, BVO 621 und BVO 623) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 53, 55, 204, 214, 226, 237, 238, 720 und 750) zugeordnet.

Die Nachtschwärmerlinie N12 wurde dem landkreisgrenzenüberschreitenden Nachtschwärmerlinienbündel zugeordnet, vergleiche Kapitel C 4.5.

Das VBN-PLUS in Stuhr ist nicht Bestandteil der Teilnetze.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	21		Harbergen	Nienburg	§ 42	31.05.2009	Landkreis Nienburg
2	53	2	HB-Huckelriede	Brinkum-Nord	§ 42	31.12.2010	Stadt Bremen
3	55	2	HB-Huchting	Brinkum	§ 42	31.10.2008	Stadt Bremen
4	108	3	Hoya	Verden/Aller	§ 42	31.07.2012	Landkreis Nienburg
5	139 ⁵⁸		Lohne – Vechta	Diepholz	§ 42	27.05.2008	Landkreis Vechta

⁵⁸ Die Linie 139 ist bis zum August 2006 unter der Liniennummer 130 geführt worden.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
6	204	2	Roland-Center/Huchting	Annenheide	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
7	214	2	Roland-Center/Huchting	Bahnhof ZOB	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
8	226	2	Wildeshausen über Brinkum	Bremen Hbf.	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
	226	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
9	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
10	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	§ 42	31.07.2008	Landkreis Oldenburg
11	720	2	Thedinghausen	Verden	§ 42	31.05.2009	Landkreis Verden
12	750	2	Thedinghausen	Bremen Hbf.	§ 42	31.12.2008	Landkreis Verden
13	BVO 621		Lübbecke	Lemförde	§ 42	31.05.2010	Kreis Minden-Lübbecke ⁵⁹
14	BVO 623		Rahden	Lemförde	§ 42	31.10.2010	Kreis Minden-Lübbecke
15	N12		Bremen	Kirchweyhe	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer

Tabelle C-29: Linien im Landkreis Diepholz mit anderen Zuordnungen

C 4.4.3 Landkreis Oldenburg

Für den Landkreis Oldenburg wurden 3 Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
OL West	31.07.2009	01.08.2009
OL Nord	31.07.2008	01.08.2008
OL Südost	31.07.2008	01.08.2008

Tabelle C-30: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Oldenburg

Im Landkreis Oldenburg verkehrenden Linien, die diesen Bündeln nicht zugeordnet wurden, sind im Kapitel C 4.4.3.4 dargestellt.

⁵⁹ Zuständig: benachbarter Aufgabenträger Kreis Minden-Lübbecke.

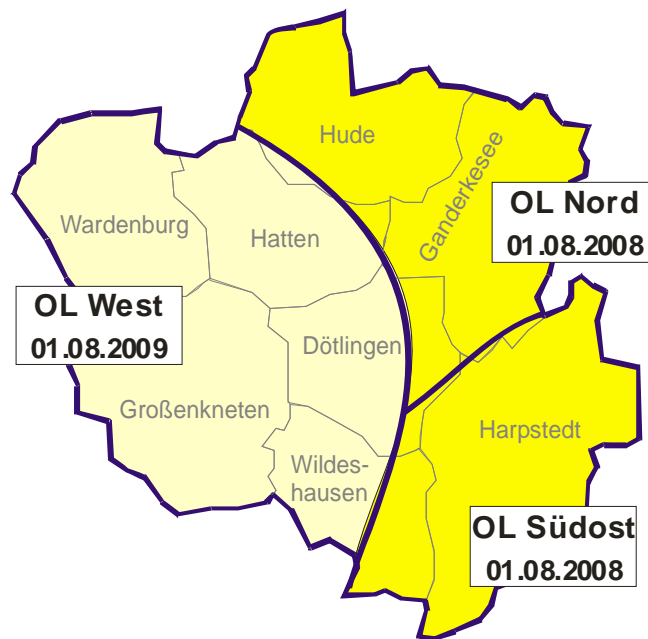


Abbildung C-12: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Oldenburg

C 4.4.3.1 Linienbündel OL West

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels West zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	260	3	Ahlhorn	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
2	261	3	Ahlhorn	Ahlhorn	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
3	262	3	Huntlosen	Moorbek	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
4	263	3	Wildeshausen	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
5	264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle	Landkreis Oldenburg, Landkreis Vechta	§ 42	31.07.2009
6	265	3	Wildeshausen	Großenkneten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
7	266	3	Oldenburg	Huntlosen	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2009
8	267	3	Ahlhorn	Lethe	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
9	268	3	Ahlhorn	Huntlosen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
10	269	3	Ahlhorn	Großenkneten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
11	270	1	Oldenburg	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2009
12	271	3	Dötlingen	Vossberg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
13	272	3	Wildeshausen	Neerstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
14	273	3	Neerstedt	Ostrittrum	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
15	274	3	Neerstedt	Neerstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
16	275	3	Kirchhatten	Kirchhatten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
17	276	3	Kirchhatten	Kirchhatten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
18	277	3	Kirchhatten	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
19	278	3	Sandkrug	Sandkrug	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
20	279	3	GS Sandkrug	Hatterwüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
21	280	2	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2009
22	285	3	Wildeshausen	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
23	286	3	Wardenburg	Achternmeer	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
24	287	3	Wardenburg	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2009
25	288	3	Wardenburg	Garrel	Landkreis Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2009
26	289	3	Oldenburg	Wardenburg	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2009

Tabelle C-31: Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel West

Harmonisierung der Laufzeiten

Die Linien des Linienbündels haben eine einheitliche Genehmigungslaufzeit bis zum 31.07.2009. Ab dem 01.08.2009 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden. Zur Laufzeit der Genehmigung werden noch Gespräche zwischen dem Landkreis, dem ZVBN und den beteiligten Verkehrsunternehmen geführt, deren Ergebnisse im Rahmen der für das zweite Halbjahr 2008 vorgesehenen Fortschreibung des Kapitels C 4 berücksichtigt werden.

C 4.4.3.2 Linienbündel OL Nord

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Oldenburg Nord zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	221	3	Schierbrok	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
2	222	3	Rethorn	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
3	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2008
4	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2008
5	240	3	Delmenhorst	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2008
6	241	3	Ganderkesee	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
7	242	3	Bookholzberg	Heide	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
8	243	3	Bookholzberg	Heide	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
9	244	3	Hengsterholz	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
10	245	3	Schierbrok	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
11	246	3	Hude	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
12	247	3	Steinkimmen	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
13	248	3	Ganderkesee	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
14	249	3	Almsloh	Bookholzberg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
15	250	3	Hude	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
16	251	3	Lintel	Hude	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
17	252	3	Hude	Oldenburg	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
18	253	3	Holle	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
19	254	3	Oldenburg	Hude	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
20	255	3	Tweelbäke	Hude	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
21	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	Landkreis Oldenburg, Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
22	257	3	Hemmelsberg	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
23	258	3	Maibusch	Hude	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*
24	259	3	Hurrel	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008*

Tabelle C-32: Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel Nord

* für diese Linien wurde die Genehmigung mit einer automatischen Verlängerung bis zum 31.07.2010 erteilt, wenn der Nahverkehrsplan, wie geschehen, den nächsten Harmonisierungszeitpunkt des Bündels OL-Nord auf 31.07.2010 festlegt.

Harmonisierung der Laufzeiten

Für mehrere Linien des Bündels hat die Genehmigungsbehörde eine automatische Verlängerung der Genehmigungslaufzeit bis zum 31.07.2010 erteilt, wenn der Nahverkehrsplan, den nächsten Harmonisierungszeitpunkt des Bündels Oldenburg-Nord auf den 31.07.2010 festlegt. Insofern haben die Linien des Linienbündels Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.07.2008 und dem 31.07.2010. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Nord wird als Termin dafür der 31.07.2010 festgelegt. Ab dem 01.08.2010 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.3.3 Linienbündel OL Südost

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Südost zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	226 *	2	Wildeshausen über Brinkum	Bremen Hbf.	Landkreis Oldenburg, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2008
			Wildeshausen	Bremen-Huchting			31.07.2008
2	229	3	Delmenhorst	Harpstedt	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2008
3	230	3	Kirchseelte	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
4	231	3	Hackfeld	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
5	232	3	Spradau	Harpstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
6	233	3	Holzhausen	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
7	234	3	Ortholz	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008
8	235	3	Schulenberg	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2008

Tabelle C-33: Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel Südost

**Für diese Linie bestehen zwei Genehmigungen zweier Verkehrsunternehmen.*

Harmonisierung der Laufzeiten

Die Linien des Linienbündels haben eine einheitliche Genehmigungslaufzeit bis zum 31.07.2008. Ab dem 01.08.2008 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2016 erteilt werden.

C 4.4.3.4 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 12 Linien, die im Gebiet des Landkreises Oldenburg verkehren, anderen als den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet (siehe Tabelle C-34).

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 930 und 980) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 161, 208, 218, 228, 314, 315 und 316) zugeordnet. Auch die Linien der NachtEule sind den genannten Bündeln nicht zugeordnet siehe dazu Kapitel C 4.5.3.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	161	3	Twistringen	Twistringen	§ 42	31.07.2009	Landkreis Diepholz
2	208	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
3	218	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	§ 42	31.05.2015	Stadt Delmenhorst
4	228	3	Syke	Harpstedt	§ 42	30.06.2008	Landkreis Diepholz
5	314	2	Am Vogelbusch	Oldenburg Hbf./ZOB	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
6	315	2	Hatterwüting	Oldenburg Hbf./ZOB	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
7	316	2	Wüstring/Kloster Blankenburg	Oldenburg Hbf./ZOB	§ 42	01.06.2010	Stadt Oldenburg
8	930		Löningen	Ahlhorn	§ 42	30.04.2013	Landkreis Cloppenburg
9	980		Ahlhorn	Lohne	§ 42	30.04.2013	Landkreis Vechta
10	N21		Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhatten	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg
11	N23		Bremen	Wildeshausen	§ 42	31.07.2009	NachtEule Oldenburg
12	N25		Oldenburg	Wildeshausen über Großenkneten	§ 42	30.11.2009	NachtEule Oldenburg

Tabelle C-34: Linien im Landkreis Oldenburg mit anderen Zuordnungen

C 4.4.4 Landkreis Osterholz

Im Landkreis Osterholz werden drei Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
OHZ West	31.07.2007	01.08.2007
OHZ Mitte	31.07.2009	01.08.2009
OHZ Ost	31.07.2009	01.08.2009

Tabelle C-35: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Osterholz

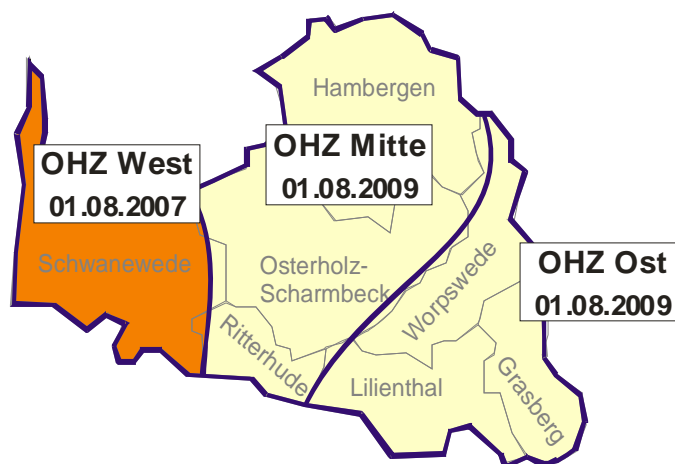


Abbildung C-13: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Osterholz (Übersicht)

C 4.4.4.1 Linienbündel OHZ West

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ-West zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	641	3	Schwanewede	Schwanewede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
2	642	3	Schwanewede	Schwanewede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
3	643	3	Harriersand	Neuenkirchen	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
4	644	3	Schwanewede	Hagen	Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.07.2015
5	645	3	Schwanewede	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
6	646	3	Schwanewede	Dreienkamp	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
7	650	2	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015

Tabelle C-36: Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel West

Harmonisierung der Laufzeiten

Für die Linien des Bündels OHZ West ist eine gebündelte Genehmigung nach § 42 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 PBefG mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2015 erteilt worden.

C 4.4.4.2 Linienbündel OHZ Mitte

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ-Mitte zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	656	3	Ritterhude	Habichthorst	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
2	657	3	Ritterhude/Platjenwerbe	Stendorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
3	658	3	Ihlpohl	Werschenrege	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
4	659	3	Ritterhude/Platjenwerbe	Ritterhude	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
5	660	2	Hagen	Bremen Hbf.	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.05.2009
6	661	3	Teufelsmoor	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
7	662	3	Ritterhude/Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
8	665	2	OHZ-Sandhausen	Bremen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2008
9	680	2	Vollersode-Giehlermühlen	Bremen Hbf.	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	30.05.2009
10	681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.05.2009
11	682	3	Hambergen	Hambergen	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2008

Tabelle C-37: Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel Mitte

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.07.2008 und dem 31.07.2009 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel OHZ Mitte wird als Termin dafür der 31.07.2009 festgelegt. Ab dem 01.08.2009 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden. Zur Laufzeit der Genehmigung werden noch Gespräche zwischen dem Landkreis, dem ZVBN und den beteiligten Verkehrsunternehmen geführt, deren Ergebnisse im Rahmen der für das zweite Halbjahr 2008 vorgesehenen Fortschreibung des Kapitels C 4 berücksichtigt werden.

C 4.4.4.3 Linienbündel OHZ Ost

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ-Ost zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	30	2	Borgfeld	Falkenberg	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
2	608	3	Ostersode	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
3	609	3	Hüttendorf	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
4	610	3	Mevenstedt	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
5	611	3	Bergdorf	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
6	613	3	Ostersode	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
7	614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
8	615	3	Heudorf	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
9	617	3	Grasberg	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
10	618	3	Eickendorf	Grasdorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
11	619	3	Rautendorf	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
12	620	3	Rautendorf	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
13	621	3	Schmalenbeck	Rautendorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
14	622	3	Grasberg	Rautendorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
15	630	1	Heeslingen – Zeven	Bremen	Landkreis Rotenburg, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2008
16	632	3	Buchholz	Lilienthal	Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg, Landkreis Verden	§ 42	31.07.2009
17	633	3	Heidelberg	Lilienthal	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009
18	636	3	Ottersberg/Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Verden	§ 42	31.03.2009
19	640	1 2	Bremervörde Worpswede	Worpswede Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg	§ 42	31.07.2009
20	668	2	Lilienthal	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
21	670	1	Worpswede	Bremen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2009

Tabelle C-38: Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel Ost

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.07.2008 und dem 31.7.2009 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel OHZ Ost wird als Termin dafür der 31.07.2009 festgelegt. Ab dem 01.08.2009 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden. Zur Laufzeit der Genehmigung werden noch Gespräche zwischen dem Landkreis, dem ZVBN und den beteiligten Verkehrsunternehmen geführt, deren Ergebnisse im Rahmen der für das zweite Halbjahr 2008 vorgesehenen Fortschreibung des Kapitels C 4 berücksichtigt werden.

C 4.4.4.4 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden elf Linien, die im Gebiet des Landkreises Osterholz verkehren, in anderen als in den zugehörigen Teilnetzen gebündelt.

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 637, 638: Landkreis Rotenburg, Teilnetz 4) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 70S, 71, 74, 74S, 677, alle Bremen Nord) zugeordnet.

Die Linien des Nachtschwärmers werden anderen als den hier aufgeführten Linienbündeln OHZ West, Mitte und Ost zugeordnet. Die AST-Systeme (VBN-PLUS) in Schwane-wede und Lilienthal sind nicht Bestandteil der Linienbündel.

Für die Nachtschwärmerlinien wurde eine Zuordnung zu einem landkreisgrenzen-überschreitenden Nachtschwärmerlinienbündel geprüft, zum Ergebnis vergleiche Kapitel C 4.5.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	70S	2	Bahnhof Vegesack	Neuenkirchen	§ 42	31.12.2010	Bremen Nord
2	71	2	Gröpelingen	Neuenkirchen	§ 42	31.12.2008	Bremen Nord
3	74	2	Helsingborger Platz	Schwanewede/Ostlandstraße	§ 42	31.12.2010	Bremen Nord
4	74S	2	Bf-Vegesack	Schwanewede/Ostlandstraße	§ 42	31.12.2010	Bremen Nord
5	640	1 2	Bremervörde Worpswede	Worpswede Osterholz-Scharmbeck	§ 42	31.07.2009	OHZ Ost, Landkreis ROW
6	677	2	Uthlede Post	Bremen St. Magnus, Blumenkamp	§ 42	31.12.2008	Bremen-Nord
7	N61		Bremen	Hagen	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
8	N62		Bremen	Osterholz-Scharmbeck	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
9	N63		Bremen-Borgfeld	Tarmstedt	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
10	N67		Bremen-Borgfeld	Worpswede	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
11	N68		Osterholz-Scharmbeck	Hagen	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
12	N7		Bremen	Neuenkirchen	§ 42	31.12.2010	Nachtlinien Bremen

Tabelle C-39: Linien im Landkreis Osterholz mit anderen Zuordnungen

C 4.4.5 Landkreis Verden

Im Landkreis Verden sind zwei Linienbündel gebildet worden:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
VER Nord	31.07.2013	01.08.2013
VER Süd	31.07.2014	01.08.2014

Tabelle C-40: Zeitpunkte für das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Verden

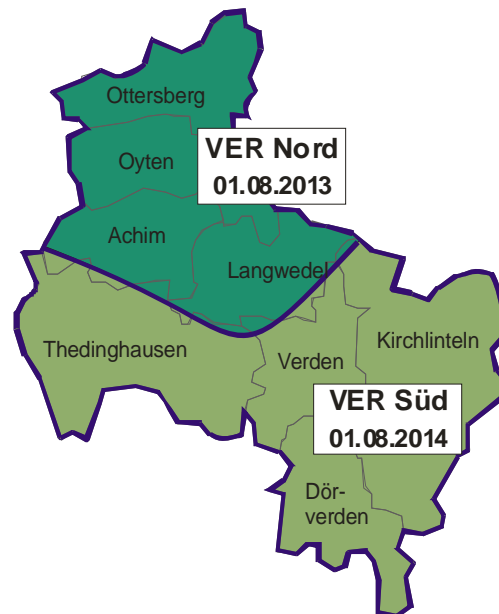


Abbildung C-14: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Verden (Übersicht)

C 4.4.5.1 Linienbündel VER Nord

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nord zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	703	3	Achim	Bassen	Landkreis Verden	§ 42	31.03.2010
2	704	3	Völkersen	Langwedel	Landkreis Verden	§ 42	13.10.2012
3	722	3	Oyten	Sagehorn – Oyten	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.01.2013
4	723	3	Bassen	Oyten	Landkreis Verden	§ 42	31.01.2013
5	726	3	Ortsverkehr Langwedel		Landkreis Verden	§ 42	31.07.2013
6	730	2	Ottersberg	Oyten – Bremen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2013
7	733	3	Badenermoor	Achim	Landkreis Verden	§ 42	31.07.2013
8	739	3	Bremen	Posthausen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.05.2013
9	740	2	Bremen	Verden	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.05.2009
10	745	2	Achim	Oyten – Sagehorn	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.05.2010
11	760	2	Ottersberg	Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.10.2012

Tabelle C-41: Zuordnung der Linien im Landkreis Verden zum Linienbündel Nord

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.05.2009 und dem 31.07.2013 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Nord wurde als Termin dafür der 31.07.2013 festgelegt. Ab dem 01.08.2013 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.5.2 Linienbündel VER Süd

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Linien des Linienbündels Süd:

lfd.Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	701	2	Verden	Walsrode	Landkreis Verden, Landkreis Soltau-Fallingb.ostel	§ 42	31.03.2010
2	702	2	Thedinghausen	Achim	Landkreis Verden	§ 42	31.08.2011
3	711	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
4	712	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
5	713	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
6	714	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
7	715	3	Bendingbostel	Brunsb.ock-Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.07.2012

8	716	3	Bendingbostel	Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.07.2012
9	717	3	Rieda	Verden – Dauelsen	Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
10	718	3	Eissel	Verden – Scharnhorst	Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
11	720	2	Thedinghausen	Verden	Landkreis Verden, Landkreis Diepholz	§ 42	31.05.2009
12	721	3	Ortsverkehr Thedinghausen		Landkreis Verden	§ 42	31.07.2014
13	725	2	Rotenburg	Verden	Landkreis Verden, Landkreis Rotenburg	§ 42	31.05.2011
14	735	2	Verden	Hoya/Eystrup	Landkreis Verden, Landkreis Nienburg	§ 42	30.04.2009
15	750	2	Thedinghausen	Bremen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.12.2008
16	765	2	Verden	Rethem	Landkreis Verden	§ 42	31.01.2009

Tabelle C-42: Zuordnung der Linien im Landkreis Verden zum Linienbündel Süd

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel beinhaltet Linien mit Genehmigungslaufzeiten zwischen dem 31.12.2008 und dem 31.07.2014 als längstlaufender Genehmigung. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Süd wird als Termin dafür der 31.07.2014 festgelegt. Ab dem 01.08.2014 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.5.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden sieben Linien (Tabelle C-43), die im Gebiet des Landkreises Verden verkehren, anderen als den oben genannten Linienbündeln zugeordnet.

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 108) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 107, 632 und 636) zugeordnet.

Die Linien des VBN-Nachtschwärmers werden dem Nachtschwärmerbündel (vergleiche Kapitel C 4.5.1) zugeordnet. Die AST-Systeme (VBN-PLUS) gehören nicht zu den Linienbündeln.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	38	2	Sebaldsbrück	Bahnhof Mahndorf	§ 42	31.12.2010	Stadt Bremen
2	107	3	Syke	Martfeld	§ 42	30.06.2008	Landkreis Diepholz
3	108	3	Verden	Hoya	§ 42	31.07.2012	Landkreis Nienburg
4	632	3	Buchholz	Lilienthal	§ 42	31.07.2009	Landkreis Osterholz
5	636	3	Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	§ 42	31.07.2009	Landkreis Osterholz
6	729	3	Rotenburg	Ottersberg	§ 42	31.07.2014	Landkreis Rotenburg

7	N72		Achim	Bremen	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
8	N73		Bremen	Ottersberg	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer
9	N74		Bremen	Achim-Baden	§ 42	13.12.2009	Nachtschwärmer

Tabelle C-43: Linien im Landkreis Verden mit anderen Zuordnungen

C 4.4.6 Landkreis Wesermarsch

Für den Landkreis Wesermarsch wurden zwei Bündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
WM Nord	31.07.2011	01.08.2011
WM Süd	31.07.2010	01.08.2010

Tabelle C-44: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch

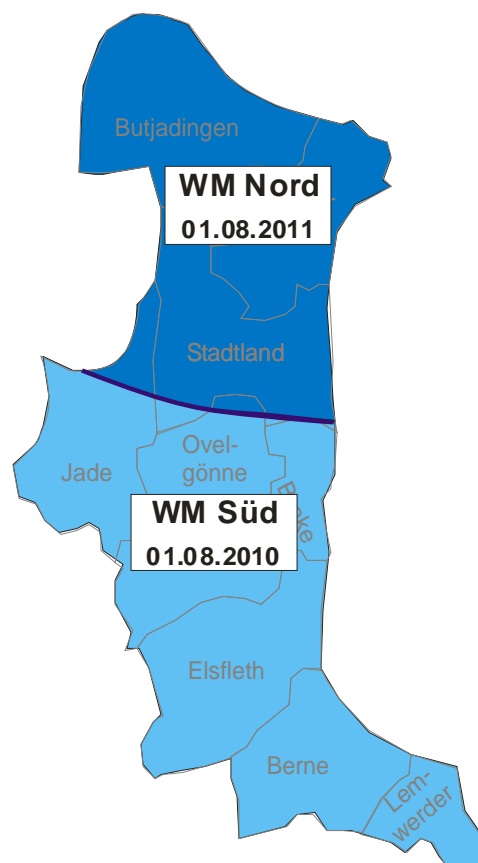


Abbildung C-15: Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch (Übersicht)

C 4.4.6.1 Linienbündel WM Nord

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nord zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	401	2	Nordenham	Blexen-Fähre	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
2	402	2	Moorsee Mühle	Nordenham	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
3	403	3	Nordenham Bf	Eckwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
4	404	3	Nordenham	Schwei	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
5	406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
6	407	3	Blexen	Blexen-Fähre	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
7	408	2	Nordenham Bf	Eckwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
8	409	3	Burhave	Tossens	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
9	410	3	Seefeld	Seefeld	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
10	411	3	Reitland	Rodenkirchen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
11	414	3	Reitland	Schwei	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
12	416	3	Nordenham Bf	Kleinensiel	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
13	419	3	Burhave	Tossens	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011

Tabelle C-45: Zuordnung der Linien im Landkreis Wesermarsch zum Linienbündel Nord

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel Wesermarsch Nord beinhaltet Linien mit einheitlichen Genehmigungs-laufzeiten bis zum 31.07.2011. Ab dem 01.08.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.6.2 Linienbündel WM Süd

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Süd zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	421	2	Golzwarden	Oberhammelwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
2	422	2	Brake	Oberhammelwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
3	430	2	Varel	Rodenkirchen	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Friesland	§ 42	31.07.2010
4	431	3	Brake	Schweiburg	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
5	432	3	Jaderberg	Wapelersiel	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
6	436	3	Rodenkirchen	Kötermoor	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
7	440	1	Oldenburg	Nordenham - Blexen	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
8	446	3	Großenmeer	Brake	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
9	447	3	Brake	Oldenbrok	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
10	448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
11	450	2	Berne	Delmenhorst	Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
12	451	3	Berne	Brake	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
13	452	3	Huntebrück	Berne	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
14	453	3	Brake	Nordenham Bf	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
15	455	3	Berne	Lemwerder	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
16	458	3	Berne	Bardenfleth	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
17	459	3	Lemwerder	Sandhausen	Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
18	460	3	Oldenburg	Großenmeer	Landkreis Wesermarsch, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
19	461	3	Elsfleth	Moorhausen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
20	462	3	Lienen	Lienen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
21	463	3	Elsfleth	Großenmeer	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-46: Zuordnung der Linien im Landkreis Wesermarsch zum Linienbündel Süd

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel Wesermarsch Süd beinhaltet Linien mit einheitlichen Genehmigungs-laufzeiten bis zum 31.07.2010. Ab dem 01.08.2010 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.6.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt sind sechs Linien (Tabelle C-47), die im Gebiet des Landkreises Wesermarsch verkehren, nicht den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Die beiden Linien 340 und 341 haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt im Landkreis Ammerland und sind deshalb in dortige Linienbündel integriert.

Das Anruf-Sammeltaxi-System Lemwerder wird keinem Teilnetz zugewiesen.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
1	337	3	Jaderberg	Wiefelstede	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	genehmigt nach	genehmigt bis	zugeordnet
2	340	2	Oldenburg	Jaderberg	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
3	341	3	Rastede	Bekhausen	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
4	345	3	Jaderberg	Varel	§ 42	31.07.2008	Landkreis Ammerland
5	399	3	Edeweicht	Jaderberg	§ 42	07.11.2008	Landkreis Ammerland
6	495		Wilhelmshaven	Bremerhaven	§ 42	30.11.2011	Ohne Zuordnung

Tabelle C-47: Linien im Landkreis Wesermarsch mit anderen Zuordnungen

C 4.5 Linienbündel Nachtverkehr

Die Nachtverkehre zeichnen sich dadurch aus, dass sie während der ganzen Nacht (zeitlich über Mitternacht hinaus), zum Teil auf bestimmte Nächte beschränkt (beispielsweise Samstag auf Sonntag), verkehren. Im Verbundgebiet gibt es nach dieser Definition insgesamt sechs verschiedene städtische und regionale Nachtverkehre (siehe dazu auch Teil A). Im Gegensatz zum Tagesangebot verkehren diese auf davon zum Teil abweichenden Linienwegen, sie orientieren sich am überwiegenden Fahrtzweck Freizeitverkehr.

C 4.5.1 Nachtschwärmer

Das Nachtschwärmerbündel umfasst alle Nachtschwärmerlinien in den Landkreisen Rotenburg, Verden und Osterholz, die bereits heute Bestandteil des Nachtschwärmerangebotes sind (im Einzelnen zu den Linien siehe Tabelle C-48). Die Genehmigung für den Nachtschwärmer ist bereits nach § 42 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 PBefG, also gebündelt, erteilt worden. Das jeweilige Inkrafttreten des Bündels richtet sich nach der vertraglich vereinbarten Laufzeit des Nachtschwärmerangebotes.

Ausweitungen des Nachtschwärmerangebotes, wie sie beispielsweise im Rahmen des Nahverkehrsplans für den nördlichen Landkreis Diepholz vorgesehen sind, können mit der entsprechenden Laufzeit dem Nachtschwärmerbündel zugeordnet werden.

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N12	Bremen	Kirchweyhe	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
2	N61	Bremen	Hagen	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
3	N62	Bremen	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
4	N63	Bremen-Borgfeld	Tarmstedt	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
5	N67	Bremen-Borgfeld	Worpswede	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
6	N68	Osterholz-Scharmbeck	Hagen	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz	§ 42	13.12.2009
7	N72	Bremen	Achim	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
8	N73	Bremen	Ottersberg	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
9	N74	Bremen	Achim-Baden	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
10	N83	Rotenburg (Wümme)	Wehldorf	Landkreis Rotenburg	§ 42	13.12.2009
11	N84	Rotenburg (Wümme)	Wehldorf	Landkreis Rotenburg	§ 42	13.12.2009

Tabelle C-48: Zuordnung der Linien zum Nachtschwärmerbündel

C 4.5.2 Regionales Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)

Das Linienbündel Nachtliniennetz Landkreis Ammerland umfasst die vier Linien der NachtEule Ammerland. Die vier Linien bilden ein Netz und erschließen den Landkreis Ammerland mit der Stadt Oldenburg. Eine Linie stellt die Verbindung zu einer Diskothek in Friesoythe (Landkreis Cloppenburg) her.

Das regionale Nachtliniennetz Landkreis Ammerland ist mit einheitlichen Laufzeiten bis zum 13./14.12.2008 (Datum des Fahrplanwechsels) konzessioniert. Der Genehmigungszeitpunkt wird auf den 31.07.2014 festgesetzt.

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N31	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	14.12.2008
2	N32	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	13.12.2008
3	N34	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	13.12.2008
4	N35	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 43	13.12.2008

Tabelle C-49: Zuordnung der Linien zum Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)

C 4.5.3 Regionales Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg)

Das regionale Nachtlinienetz im Landkreis Oldenburg ist als eigenständiges Linienbündel festgelegt. Das Netz besteht zurzeit aus drei Linien. Das bestehende Netz ist bis zum 31.07.2009 konzessioniert.

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N21	Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhat- ten	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2009
2	N23	Wildeshausen	Bremen	Landkreis Oldenburg, Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2009
3	N25	Oldenburg	Wildeshausen über Gro- ßenkneten	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2009

Tabelle C-50: Zuordnung der Linien zum Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg)

C 4.5.4 Nachtliniennetz Stadt Bremen

Das Nachtliniennetz Bremen ist im Kapitel C 4.3.1.6 dargestellt.

C 4.5.5 Nachtlinien Stadt Bremerhaven

Die Nachtlinien in Bremerhaven sind im Kapitel C 4.3.2.1 dargestellt.

C 4.5.6 Nachtliniennetz Stadt Oldenburg (Nachtexpress)

Das Nachtliniennetz der Stadt Oldenburg ist im Kapitel C 4.3.4.1 dargestellt.

C 4.5.7 Zusammenfassung

Im Sinne der in § 8 PBefG genannten Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsgestaltung sind auf der Grundlage der mit den Verbandsgliedern und Verkehrsunternehmen geführten Abstimmungsgespräche für das Gebiet des Zweckverbandes insgesamt 30 Linienbündel gem. § 9 Abs. 2 PBefG erarbeitet worden.

Nachstehende Tabelle C-51 zeigt im Überblick, welche Linienbündel in welchem Jahr genehmigungsrechtlich wirksam werden sollen bzw. in welchem Jahr der genehmigungsrechtliche Harmonisierungszeitpunkt für die in den jeweiligen Linienbündeln enthaltenen Genehmigungen vorgesehen ist. Vergleiche dazu die Karten C-10 und C-11 im Anhang mit einer Gesamtübersicht der Linienbündel.

Jahr	Anzahl Linien- bündel	Harmonisierungs- zeitpunkt	Inkrafttreten des Bündels am	Bezeichnung der Linienbündel	im Landkreis bzw. kreis- freier Stadt
2007	2	31.05.07	01.06.07	DEL	Stadt Delmenhorst
		31.07.07	01.08.07	OHZ West	Landkreis Osterholz
2008	6	31.07.08	01.08.08	AM Ost	Landkreis Ammerland
		31.07.08	01.08.08	AM West	Landkreis Ammerland
		31.07.08	01.08.08	OL Nord	Landkreis Oldenburg
		31.07.08	01.08.08	OL Südost	Landkreis Oldenburg
		31.07.08	01.08.08	AM Süd	Landkreis Ammerland
		31.12.08	01.01.09	Bremerhaven	Stadt Bremerhaven
2009	6	31.07.09	01.08.09	DH Nordwest	Landkreis Diepholz
		31.07.09	01.08.09	OHZ Mitte	Landkreis Osterholz
		31.07.09	01.08.09	OHZ Ost	Landkreis Osterholz
		31.07.09	01.08.09	OL West	Landkreis Oldenburg
		31.07.09	01.08.09	NachtEule Land- kreis Oldenburg	Landkreis Oldenburg, Städte Bremen, Delmen- horst und Oldenburg
		09.12.09	13.12.09	Nachtschwärmer Bremen	Stadt Bremen, Land- kreise Osterholz, Verden und Rotenburg, ggf. Die- pholz
2010	9	31.07.10	01.08.10	WM Süd	Landkreis Wesermarsch
		31.07.10	01.08.10	DH Südwest	Landkreis Diepholz
		31.12.10	01.01.11	HB Südwest	Stadt Bremen
		31.12.10	01.01.11	HB Nordost	Stadt Bremen
		31.12.10	01.01.11	HB Südost	Stadt Bremen
		31.12.10	01.01.11	HB Nord	Stadt Bremen
		31.12.10	01.01.11	HB Nordwest	Stadt Bremen
		31.12.10	01.01.11	Nachtlinien Bre- men	Stadt Bremen
		01.06.10	02.06.10	OL Stadt	Stadt Oldenburg
2011	2	31.07.11	01.08.11	WM Nord	Landkreis Wesermarsch
		31.07.11	01.08.11	DH Südost	Landkreis Diepholz
2012	1	31.07.12	01.08.12	DH Nordost	Landkreis Diepholz
2013	1	31.07.13	01.08.13	VER Nord	Landkreis Verden
2014	2	31.07.14	01.08.14	VER Süd	Landkreis Verden
		31.07.14	01.08.14	NachtEule Land- kreis Ammerland	Landkreise Ammerland und Cloppenburg, Stadt Oldenburg
2020	1	31.12.20	01.01.21	HB Straßenbahn	Stadt Bremen
Sum me	30				

Tabelle C-51: Übersicht über die Harmonisierungszeitpunkte und die Anzahl der Linienbündel

C 5 Qualität des ÖPNV

„Zur weiteren Verbesserung der Qualität und des ÖPNV-Images ist die Umsetzung der in der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH bereits beschlossenen Qualitätskonzepte⁶⁰ sowie die Entwicklung von weiteren Qualitätskonzepten von allen Beteiligten weiter voranzutreiben. Hierbei ist in der Umsetzung insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass

- nur solche Maßnahmen eine öffentliche Förderung erhalten, die den Anforderungen der beschlossenen Qualitätskonzepte entsprechen.
- das gemeinsam entwickelte Verfahren zur Qualitätssicherung angewendet wird.
- Maßnahmen festgelegt werden, die bei Abweichung von den vereinbarten Qualitätskriterien anzuwenden sind“ (siehe Ziele Kapitel C 1.3).

C 5.1 Konzepte

C 5.1.1 SPNV- Haltestellen

Innerhalb des Verbundgebietes nimmt der SPNV eine bedeutende Rolle im System ÖPNV ein. Er bildet zusammen mit den acht Buslinien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind, das Rückgrat des hierarchisch abgestuften differenzierten Bedienungsnetzes (siehe Kapitel C 3.1). Als erster Berührungspunkt der Fahrgäste mit dem System SPNV sowie als Tor zur Stadt oder Gemeinde kommt dabei den SPNV-Haltestellen (als Sammelbegriff für Bahnhöfe und Haltepunkte) besondere Bedeutung zu. Auch wenn die Züge gerade nicht verkehren, sind die SPNV-Haltestellen Werbeträger und Visitenkarten des Gesamtsystems ÖPNV sowie der angebundenen Städte oder Gemeinden.

In den letzten Jahren hat sich einiges im Bereich der SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet getan. Es wurden Bahnsteige modernisiert, die Erreichbarkeit gerade für mobilitäts-eingeschränkte Nutzer wurde verbessert sowie Verknüpfungsanlagen mit Bus, Fahrrad und Auto auf einen modernen Stand gebracht. Hier haben die beiden SPNV-Aufgabenträger im Verbundgebiet, der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa für das Land Bremen und die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) für den niedersächsischen Teil des Verbundgebietes in Kooperation mit den Infrastrukturgesellschaften der DB AG, den Kommunen und dem ZVBN die Infrastruktur deutlich aufgewertet, um den aktuellen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

⁶⁰ Aktueller Stand: siehe dazu www.zvbn.de.

Diese Anforderungen und Zielsetzungen wurden 2003 in Kooperation aller Beteiligten in einem detaillierten Qualitätskonzept für die SPNV-Haltestellen im VBN zusammengefasst⁶¹. Deshalb werden an dieser Stelle nur die zentralen Handlungsfelder für die nächsten Jahren aufgezeigt. Dies sind:

- Zugänge und Barrierefreiheit
- Bahnsteiganlagen und Service
- Intermodale Verknüpfung
- Bahnhofsumfeld und Empfangsgebäude

Für diese Maßnahmen können Fördermittel bei den SPNV-Aufgabenträgern sowie dem ZVBN beantragt werden (siehe Kapitel D 4.3).

C 5.1.1.1 Zielsetzung

Das SPNV-Angebot im Verbundraum hat in den vergangenen Jahren durch vertaktete und dichtere Fahrpläne, neue Fahrzeuge sowie neue oder modernisierte SPNV-Haltestellen deutlich an Qualität gewonnen. Dies hat auch zu einer verstärkten Nachfrage geführt.

Zentrales Projekt bei der Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV in den nächsten Jahren ist die Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ab 2010/2011 sowie die Einführung der durchgehenden Metropolenbahn-Verbindung Bremen - Rotenburg - Hamburg ab 2010 (vergleiche Kapitel C 8 und Karte C-1). Dies bezieht auch die SPNV-Haltestellen mit ein.

In der Bestandsaufnahme ist (vergleiche Kapitel A 3.4.2) in der Analyse der Bahnsteighöhen (vergleiche Karte A-5) sowie in der Analyse der Zugangsmöglichkeiten zum Bahnsteig (vergleiche Karte A-6) der Handlungsbedarf im Bereich „Zugänge und Barrierefreiheit“ für das gesamte Verbundgebiet aufgezeigt.

Des Weiteren steht als Grundlage für die Benennung von Maßnahmen der anderen Handlungsfelder das „SPNV-Haltestellenkataster für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen“⁶² zur Verfügung, das eine umfassende Bestandsaufnahme der SPNV-Haltestellen im Verbundraum bietet. Mittels eines Soll-Ist-Vergleichs lassen sich hier konkrete Maßnahmen herausarbeiten.

Ziel ist es, Bahnhöfe und Haltestellen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV auch weiterhin zu „Visitenkarten“ des Nahverkehrs auszubauen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den SPNV-Haltestellen der künftigen Regio-S-Bahn und der Metropolenbahn.

⁶¹ Konzept durch ZVBN und VBN GmbH in Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kommunen, Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen, Teil 2: SPNV-Haltestellen; 1. Auflage 2003.

⁶² Das SPNV-Haltestellenkataster wird ab Sommer 2007 aktualisiert und in das Haltestelleninformationssystem „HIS“ überführt. Die ONLINE-Version für die SPNV-Daten im Haltestelleninformationssystem ist unter www.zvbn-his.de/ zu finden.

Dafür wurde beim ZVBN Ende 2006 das „stationsbüro:RASCH!“⁶³ gegründet, um die bei der Bahnhofsentwicklung beteiligten Institutionen regelmäßig an einen Tisch zu holen, Planungen gemeinsam abzustimmen und die Umsetzung von Maßnahmen zu koordinieren.

Die folgenden Kapitel geben beispielhaft positive Beispiele für umgesetzte Maßnahmen der vergangenen Jahre im Verbundgebiet für die vier Handlungsfelder im Bereich SPNV-Haltestellen wieder.

C 5.1.1.2 Zugänge und Barrierefreiheit

Die Zugänge der SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet sollen sicher, einsehbar und barrierefrei gestaltet sein. Neben der barrierefreien Erreichbarkeit des Bahnsteiges ist auch die barrierefreie Erreichbarkeit des Zuges - Stichwort Bahnsteighöhe - erforderlich. Die SPNV-Aufgabenträger haben für die zukünftige Regio-S-Bahn sowie Metropolenbahn 76 cm Bahnsteighöhe festgelegt. Diese Höhe gilt auch im so genannten „Regional-Express-Netz“. Im Verbundgebiet in den Bereichen der RegionalBahn-Strecken R6 Bremen - Delmenhorst - Wildeshausen [- Osnabrück], R9 ([Osnabrück -] Oldenburg [- Wilhelmshaven]) sowie R10 Bremerhaven [- Bremervörde - Hamburg-Neugraben] ist 55 cm als Bahnsteighöhe vereinbart worden. Die Bahnsteighöhe 55 cm bezieht sich auf die Bahnsteige, die ausschließlich von Regionalbahnen bedient werden.

Außerdem gehören zum Stichwort Barrierefreiheit an den SPNV-Haltestellen noch Blindenleitsysteme und barrierefreie Fahrgastinformation sowie Parkplätze für Behinderte.

Attraktive Zugangssituationen zeigen die folgenden Abbildungen, einmal der im Jahr 2006 umgebaute Bahnhof Achim sowie der am 11.12.2006 wiedereröffnete Bahnhof Wüstring.



Abbildung C-16: Barrierefreier Zugang am Bahnhof Achim

⁶³ Mehr Information unter www.stationsbuero-rasch.de.



Quelle: Eigene Fotos ZVBN

Abbildung C-17: Barrierefreier Zugang am Bahnhof Wüstring

C 5.1.1.3 Bahnsteiganlagen und Service

Auf jedem Bahnsteig im Verbundgebiet ist eine witterungsgeschützte Wartemöglichkeit vorzusehen. Dies kann zum Beispiel durch beleuchtete, transparente Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten ermöglicht werden. Des Weiteren sollen Fahrgastinformation und Wegweisung den Kunden Information bieten, Serviceangebote wie Fahrscheinverkauf und evtl. Reisebedarf sind zu ergänzen.

Die folgenden Abbildungen zeigen die neuen Vitriinen am umgebauten Bahnhof Bremen-Lesum (März 2006) sowie den modernisierten Bahnhof Bremerhaven-Lehe (2003) mit modernen Bahnsteiganlagen.



Abbildung C-18 Informationsvitrinen am Bahnhof Bremen-Lesum



Quelle: Eigene Fotos ZVBN

Abbildung C-19: moderne Wartesituation am Bahnhof Bremerhaven-Lehe

C 5.1.1.4 Intermodale Verknüpfung

Die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist an den SPNV-Haltestellen aufeinander abzustimmen. Attraktive Haltestellen für Busse und Straßenbahn (vergleiche Kapitel C 5.1.2), sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen (Bike-and-ride-Anlagen), sichere Parkmöglichkeiten (Park-and-ride-Anlagen) sowie Kurzzeitparkplätze (Kiss-and-ride-Fahrstreifen) unterstützen den Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Anlagen sind in ausreichender Anzahl sowie in günstiger Lage mit kurzen Wegen zur SPNV-Haltestelle erforderlich.

Im April 2007 wurde der modernisierte Bahnhof Barnstorf seiner Bestimmung übergeben, die folgende Abbildung zeigt die moderne Bike-and-ride-Anlage in unmittelbarer Nähe des Hausbahnsteiges. Ebenso in unmittelbarer Nähe des Hausbahnsteiges sind die Park-and-ride-Anlagen am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck angeordnet, die Situation zeigt das folgende Foto.



Abbildung C-20 Überdachte Bike-and-ride-Anlage in unmittelbarer Nähe am Hausbahnsteig am Bahnhof Barnstorf



Quelle: Eigene Fotos ZVBN

Abbildung C-21: Park-and-ride-Anlage in Nähe des Empfangsgebäudes am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck

C 5.1.1.5 Bahnhofsumfeld und Empfangsgebäude

Attraktive Bahnhofsumfelder und Empfangsgebäude laden den Kunden ein, das System SPNV zu nutzen. Dabei soll der SPNV-Haltepunkt als Tor zur Stadt oder Gemeinde und zur Bahn fungieren.

Ein attraktives Bahnhofsumfeld am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck zeigt die folgende Abbildung, neben dem Empfangsgebäude steht das dargestellte Gebäude mit Kioskbetrieb und Toilettenanlage. Das andere Foto zeigt das neu renovierte Empfangsgebäude am Bahnhof Barnstorf, hier wurde das gesamte Bahnhofsumfeld attraktiv umgestaltet.



Abbildung C-22: Attraktives Bahnhofsumfeld am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck



Quelle: Eigene Fotos ZVBN

Abbildung C-23: renoviertes Empfangsgebäude am Bahnhof Barnstorf

C 5.1.1.6 Maßnahmen an SPNV-Haltestellen

Die vier Handlungsschwerpunkte geben den Rahmen künftiger Maßnahmen im Bereich der SPNV-Haltestellen vor. Priorität in den nächsten Jahren hat dabei die Umsetzung von Verbesserungen im Netz der künftigen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen und der Metropolenbahn. Beispielsweise wird dabei das Ziel verfolgt, alle Bahnsteige auf die erforderliche Bahnsteighöhe von 76 cm zu bringen⁶⁴. Es wird das Ziel verfolgt, ein attraktives Gesamtsystem aus Fahrzeugen, Fahrplan (als Darstellung des Mobilitätsangebotes) und SPNV-Haltestellen zu schaffen. Dies ist im engen Zusammenwirken aller Beteiligten

⁶⁴ Pressemitteilung der Länder Bremen und Niedersachsen zur Ausschreibung der Regio-S-Bahn im November 2006, Download unter www.zvbn.de.

(SPNV-Aufgabenträger, Eigentümer, Betreiber, Zuschussgeber, Kommunen und ZVBN) zu verwirklichen.

Die im Folgenden aufgeführten Einzelmaßnahmen sind von den Gebietskörperschaften genannt worden und stehen beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der SPNV-Haltestellen. Dabei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des Landes Bremen - als SPNV-Aufgabenträger - und Maßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften im Verbundgebiet, da diese Vorschläge im Einzelnen noch mit der LNVG, dem zuständigen SPNV-Aufgabenträger, abgestimmt werden müssen.

Die Maßnahmen haben unterschiedliche Konkretisierungsgrade, bei denen die oben genannte Priorität zu berücksichtigen ist. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Maßnahmen sowie die Initiierung neuer Maßnahmen wird die Einführung der Regio-S-Bahn und Metropolenbahn in den nächsten Jahren auch über 2010/2011 hinaus begleiten.

Land Bremen: Maßnahmen des SPNV-Aufgabenträgers⁶⁵

Stadt Bremen

An folgenden SPNV-Haltestellen sind in der Stadt Bremen Maßnahmen im Bereich der Bahnhofsinfrastruktur geplant:

- Bremen Hauptbahnhof
Sanierung der noch fehlenden Außenbereiche der Bahnsteige (außer Bahnsteig 7/8) sowie deren Überdachung.
- Bremen-Oslebshausen:
Die Modernisierung der Park-and-ride-Anlage und der Bike-and-ride-Anlage am Bahnhof Bremen-Oslebshausen ist fertig gestellt. Die Sanierung des Bahnsteigs und der Fahrgastunterführung sowie der Bau einer Rampe zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs sollen 2009 abgeschlossen sein.
- Bremen-St. Magnus:
Im Rahmen des GVFG-Großvorhabenprojektes - Teilmaßnahme S1 - (vergleiche Karte C-2) wird die SPNV-Haltestelle Bremen-St. Magnus saniert und barrierefrei umgestaltet.
- Bremen-Vegesack:
Der Bau einer Fahrradstation am Bahnhof Bremen-Vegesack soll umgesetzt werden.

Zum Teil sollen Bahnhöfe neu gebaut oder verlegt werden. Von diesen Maßnahmen sind die folgenden SPNV-Haltestellen betroffen:

⁶⁵ Die bremischen SPNV-Maßnahmen werden im SPNV-Nahverkehrsplan (Veröffentlichung 2008) des Landes Bremen abschließend definiert.

- Bremen-Mahndorf:

Im Zusammenhang der Straßenbahnverlängerung Linie 1 bis nach Mahndorf ist die Verlegung der SPNV-Haltestelle vorgesehen. Verbunden ist damit der Neubau der Bahnsteige mit behindertengerechtem Zugang, Bau einer Fahrgastunterführung einschließlich Aufzügen, Installation eines Fahrgastinformationssystems (für Bus- und Bahnsteige), Neubau eines Verknüpfungspunktes Bus/Schiene einschließlich Zuwegungen sowie der Neubau einer Park-and-ride-Anlage (insgesamt 200 Plätze) und von Bike-and-ride-Anlagen.

- Neue SPNV-Haltestellen an der Farge-Vegesacker Eisenbahn:

Es sind sieben Stationen vorgesehen, die teilweise an alten Standorten der Farge-Vegesacker Eisenbahn wiederhergestellt werden (Bremen-Aumund, Bremen-Blumenthal, Bremen-Mühlenstraße, Bremen-Farge), teils an günstigere Standorte verschoben (Bremen-Turnerstraße) oder gänzlich neu errichtet werden (Bremen-Kreinsloger, Klinikum Bremen-Nord). Alle sieben SPNV-Haltestellen erhalten 76 cm hohe Bahnsteige, werden barrierefrei erreichbar und mit Bike-and-ride-Anlagen ausgestattet. Park-and-ride-Anlagen sind an den Stationen Bremen-Farge, Bremen-Blumenthal, Klinikum Bremen-Nord und Bremen-Aumund vorgesehen. Die Wiederaufnahme des Betriebs auf der Farge-Vegesacker-Eisenbahn ist zum Fahrplanwechsel 2007/2008 geplant (vergleiche Kapitel C 8.1).

- Bremen-Föhrenstraße (oben/unten):

Die neue Station Bremen-Föhrenstraße besteht aus den Teilhaltestellen „Föhrenstraße unten“ für die Regio-S-Bahn-Linie S1 sowie „Föhrenstraße oben“ für die Regio-Bahn-Linie S2. Dadurch wird ein Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Regio-S-Bahn-Linien untereinander sowie mit den beiden Straßenbahnlinien 2 und 10 realisiert. Je Regio-S-Bahn-Linie sind jeweils zwei neue Bahnsteige (Bahnsteighöhe 76 cm) in Seitenlage anzulegen. Die Zugänge werden barrierefrei gestaltet.

Durch die neue SPNV-Haltestelle Föhrenstraße können die bestehenden Halte Sebaldsbrück (SPNV-Strecke R1) und Hemelingen (SPNV-Strecke R5) entfallen.

- Bremen-Hemelingen Süd:

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofs Bremen-Föhrenstraße wird die SPNV-Haltestelle Bremen-Hemelingen Süd den bestehenden Standort ersetzen. Der neue Halt wird ebenerdig am Bahnübergang Marschstraße mit 76 cm hohen Bahnsteige barrierefrei realisiert.

- Bremen-Arbergen:

Die erforderliche Fläche für den neuen Halt an der Regio-S-Bahn-Linie S1 ist in der Bauleitplanung berücksichtigt. Eine Umsetzung ist im Zusammenhang mit der Erschließung der Osterholzer Feldmark geplant.

Zur Realisierung der meisten hier vorgestellten Maßnahmen hat das Land Bremen beim Bund ein GVFG-Großvorhabenprojekt angemeldet (vergleiche Karte C-2).

Stadt Bremerhaven

Die Bahnsteigausstattung, die Zugänge sowie das Bahnhofsumfeld mit dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Bremerhaven sind zu modernisieren und im Erscheinungsbild zu verbessern. Die verkehrliche Erschließung des Bahnhofsvorplatzes ist anzupassen und die Bike-and-ride-Anlage bedarfsgerecht zu ergänzen.

Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe ist eine bedarfsgerechte Erweiterung der Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen vorzusehen.

Maßnahmen der Gebietskörperschaften im niedersächsischen Teil des Verbundgebietes

Stadt Delmenhorst

Der Bahnhof Heidkrug ist barrierefrei auszubauen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Stadt Oldenburg

Die neu einzurichtende SPNV-Haltestelle Wechloy soll von allen Zügen des Regionalverkehrs, u. a. der in Richtung Westen über den Hauptbahnhof Oldenburg hinaus verlängerten zukünftigen Regio-S-Bahn, bedient werden. Der Haltepunkt östlich der Bahnüberführung der Ammerländer Heerstraße soll als ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit den hier verkehrenden Buslinien ausgebaut werden. Darüber hinaus ist an dieser Stelle der Bau einer Park-and-ride-Anlage vorgesehen.

Landkreis Ammerland

Der Bahnhof Bad Zwischenahn ist in das künftige Regio-S-Bahn-Netz einzubinden.

Die Attraktivität aller SPNV-Haltepunkte im Ammerland soll insgesamt verbessert werden. Insbesondere sollen die Bahnhöfe Rastede, Ocholt und Bad Zwischenahn barrierefrei ausgestattet werden.

Die Wiedereröffnung der SPNV-Haltestellen in Apen und Hahn-Lehmden wird seitens des Landkreises Ammerland angestrebt.

Landkreis Diepholz

Die Erneuerung der Bahnsteiganlagen des Bahnhofs Bassum sowie der Neubau der Bahnsteiganlagen und einer Tunnelrampe des Bahnhofs Diepholz sind als Einzelmaßnahme im Nahverkehrsplan 2 aufgenommen worden und sollen fortgeschrieben werden.

Landkreis Oldenburg

Die Erneuerung der Bahnsteiganlagen und der Zugangssituationen an vier Bahnhöfen der SPNV-Strecke R9, die SPNV-Haltestellen Ahlhorn, Großenkneten, Huntlosen sowie Sandkrug, sind durch das Land Niedersachsen im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug“ im Bau bzw. weitgehend abgeschlossen. Nach Fertigstellung dieser Maßnahmen sollen an den SPNV-Haltestellen Ahlhorn, Großenkneten und Huntlosen die Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen erweitert werden.

Am Bahnhof Hude soll die Rampe auf der Südseite barrierefrei ausgebaut werden, außerdem sind die Bushaltestellen auf der Südseite zu bündeln und barrierefrei auszubauen. Ferner sind die Bike-and-ride-Anlagen zu modernisieren und zu ergänzen.

Landkreis Verden

Im Rahmen der Einführung der Regio-S-Bahn haben die beiden SPNV-Aufgabenträger ein GVFG-Großvorhabenprojekt (vergleiche Karte C-2) angemeldet, welches unter anderem die SPNV-Haltestelle an der Regio-S-Bahn-Linie S1 beinhaltet. Für die Bahnhöfe im Landkreis Verden beinhaltet das Projekt die barrierefreie Zugänglichkeit zum Bahnsteig sowie die Aufhöhung der Bahnsteige auf 76 cm für die Bahnhöfe Achim-Baden, Etelsen und Langwedel.

An den Bahnhöfen Achim-Baden und Langwedel sind noch folgende Maßnahmen zu ergänzen: Modernisierung bzw. Erweiterung der Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen am Bahnhof Achim-Baden sowie die Neuordnung der Park-and-ride-Anlage am Bahnhof Langwedel, insbesondere der Nordseite. Außerdem sollen am Bahnhof Achim-Baden die beiden Seitenbahnsteige barrierefrei miteinander verbunden werden.

Die Bahnsteiganlage am Bahnhof Ottersberg in Richtung Rotenburg ist barrierefrei auszubauen. Favorisiert wird hier die Anlage eines neuen Seitenbahnsteiges mit direkter Verknüpfung neuer Park-and-ride/Bike-and-ride-Anlagen. Des Weiteren sollen die Bahnsteige untereinander barrierefrei erreichbar sein.

Der Bahnhof Sagehorn (Gemeinde Oyten) ist barrierefrei auszubauen.

Am Bahnhof Achim gibt es Überlegungen seitens der Stadt, das Empfangsgebäude zu erwerben und zu sanieren und im ehemaligen Güterschuppen eine Fahrradstation einzurichten.

Am Bahnhof Verden sollen die Verknüpfungsanlagen am Bahnhofsvorplatz (Ostseite) modernisiert werden. Dies sind die Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen sowie der Zentrale Omnibusplatz (vergleiche Kapitel C 5.1.2.2).

Für die Qualität des SPNV-Haltestellenangebotes im Landkreis Verden ist die Erhaltung der Reisezentren bzw. des personell besetzten Fahrkartenverkaufs an den Bahnhöfen in Achim und Verden von besonderer Bedeutung.

Die Maßnahme Neueinrichtung der SPNV-Haltestellen in Achim-Uphusen und Verden-Dauelsen ist fortzuschreiben. Die Verlegung und Wiedereröffnung der SPNV-Haltestelle in Kirchlinteln wird weiterhin angestrebt.

Landkreis Wesermarsch

Das Bahnhofsumfeld mit der Bushaltestelle und der Bike-and-ride-Anlage sollen am Bahnhof Rodenkirchen modernisiert werden. Außerdem sind die Zugänge zu den Bahnsteigen und die Bahnsteige zu verbessern. Ziel ist es, einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen.

Der Bahnhof Kleinensiel ist barrierefrei auszubauen.

Am Bahnhof Nordenham soll die Nutzung des Empfangsgebäudes weiterentwickelt werden und in Abstimmung damit die Bike-and-ride-Anlage verbessert werden.

Der Haltepunkt Jaderberg an der SPNV-Strecke R9 [Osnabrück -] Oldenburg [- Wilhelmshaven] ist zu reaktivieren.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Regio-S-Bahn ist an der Linie S4 Bremen - Nordenham die zusätzliche SPNV-Haltestelle Kirchhammelwarden einzurichten.

C 5.1.2 Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV

Ebenso wie die Haltestellen im SPNV nehmen die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV eine wichtige Rolle im Gesamtsystem des ÖPNV ein.

Die Haltestellen sind der Ort, an dem für viele Kunden der erste Kontakt mit dem ÖPNV stattfindet. Als der Teil des ÖPNV, der immer in der Öffentlichkeit präsent ist, auch wenn der Bus oder die Bahn gerade nicht verkehren, fungieren Haltestellen als Werbeträger und Visitenkarte des ÖPNV.

Der Standard an den Haltestellen im Verbundgebiet soll sukzessive verbessert werden. Aus diesem Grund wird das im Jahre 1998 von der VBN GmbH und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen erstmalig beschlossene Konzept „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen“⁶⁶ ständig weiterentwickelt und fortgeschrieben. Die aktuelle Fortschreibung wurde im Jahr 2007 beschlossen.

Des Weiteren ist das im Jahr 2003 vom ZVBN in Zusammenarbeit mit der VBN GmbH in Auftrag gegebene „Gutachten Barrierefreiheit ÖPNV“ von der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. (STUVA) im Jahr 2006 fertig gestellt worden. Die hier gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Fortschreibung des Konzeptes mit ein, um auch den Belangen der mobilitätseingeschränkten Personen weitestgehend gerecht zu werden. Für diesen Personenkreis ist die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen ein zwingendes Qualitätsmerkmal, das in vielen Fällen die ÖPNV-Nutzung überhaupt erst möglich macht.

Im Hinblick auf die sich verändernde Bevölkerungsentwicklung, hier vor allem auf die Veränderung der Altersstruktur, wächst der Handlungsbedarf zur Umsetzung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit stetig⁶⁷.

Das Haltestellenkonzept, in das die Ergebnisse und Empfehlungen des Gutachtens eingeflossen sind, bildet eine gemeinsame, praxisorientierte Arbeitsgrundlage für Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zur Erreichung eines möglichst weitreichend barrierefrei ausgestatteten ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet.

⁶⁶ Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Teil 1: Gestaltungskonzept, Teil 2: Qualitätskonzept. 1. Auflage Oktober 1998, erhältlich unter www.zvbn.de. Die Fortschreibung des Konzeptes (Stand Entwurfsfassung: April 2007) soll 2007 von den Gremien der VBN GmbH und des Zweckverbandes beschlossen werden.

⁶⁷ Gutachten Barrierefreier ÖPNV, „2.6. Prognosen“ S.48.

Kategorisierung der Haltestellen

Haltestellen unterscheiden sich in ihrem Typ, hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und zentralörtlichen Anbindung, ihrer Lage im Siedlungsraum und im Straßennetz. Im Haltestellenkonzept sind drei Kategorien⁶⁸ gebildet worden, die die einzelnen Anforderungen definieren. Es leiten sich daraus unterschiedliche Ausstattungsstandards ab:

- Kategorie 1: Grundausrüstung
- Kategorie 2: Grundausrüstung plus Ergänzung
- Kategorie 3: Grundausrüstung plus Ergänzung für Verknüpfungspunkte.

Ziel ist es, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Haltestellen für behinderte Fahrgäste herzustellen und damit zugleich eine Attraktivitätssteigerung für alle Nutzer zu erreichen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Rahmenbedingungen wird es, gezielt durch Prioritätenbildung, nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen gemäß den gemeinsam formulierten Zielen auszustatten. Die Prioritäten liegen bei den Haltestellen von Linien der Bedienungsebene 1 und 2. Zur Bedeutung und Begründung der Bedienungsebenen vergleiche Kapitel C 3.1.1.

Der ZVBN hat im Jahr 2006 in Zusammenarbeit mit der VBN GmbH Gespräche mit allen Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen, die die Linien der Bedienungsebene 1 und 2 bedienen, geführt. In diesen Gesprächen wurden erste Vorschläge zu den Prioritäten und deren Umsetzung vorgestellt. Die Prioritätenbildung erfolgte anhand von Einsteigerzahlen, dem Zustand des Haltestellenumfelds und - soweit bekannt - der Existenz besonderer Einrichtungen, wie beispielsweise Krankenhäuser, Altenheime, Behinderteneinrichtungen. Einige dieser vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bereits zur Umsetzung und Förderung beim Zweckverband beantragt und sollen im Jahr 2008 ff. umgesetzt werden.

C 5.1.2.1 Gestaltungs- und Qualitätsstandards

Eine zentrale Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung an Haltestellen ist die Festlegung von Gestaltungs- und Qualitätsstandards. Diese sind sowohl im Qualitätskonzept als auch im Gutachten barrierefreier ÖPNV dargestellt.

Gutachten zur Barrierefreiheit

Mit der Verabschiedung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) am 27. April 2002 durch den Bundestag und der in Zusammenhang damit vorgenommenen Änderungen wichtiger Fachgesetze, wie das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), wurden die diesbezüglichen Anforderungen konkreter und auch verbindlicher gefasst. Mit dem BGG ersetzt der Begriff „Barrierefreiheit“ in seiner umfassenden Bedeutung die zuvor im Verkehrswesen übliche Bezeichnung wie „behindertengerecht“ oder „behindertenfreundlich“.

⁶⁸ Qualitätskonzept für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV „4. Kategorisierung der Haltestellen“, S.33 ff.

Das Gutachten zur Barrierefreiheit zeigt Möglichkeiten zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben auf und formuliert Empfehlungen. Es baut auf bestehende Pläne, Konzepte und Praxiserfahrungen auf.

Zu den Personen, für die Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV immer wichtiger wird, zählen nicht nur Menschen mit dauernden Beeinträchtigungen wie körperbehinderte, sprach- bzw. wahrnehmungsbehinderte Menschen, oder Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, geistiger oder psychischer Behinderung, sondern auch Personen, die im weiteren Sinne in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Ältere und Gebrechliche, kleine Kinder, werdende Mütter, Personen mit schwerem/unhandlichem Gepäck.

Nach Aussage unterschiedlicher Erhebungen ist davon auszugehen, dass der Anteil an mobilitätseingeschränkten Menschen im ÖPNV zunehmen wird.

Die zentrale Zielsetzung ist, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Strukturen, die notwendigen Maßnahmen an Haltestellen inklusive eines Finanzierungs- und Umsetzungskonzeptes zu erarbeiten und so einen möglichst weitreichend barrierefrei ausgestatteten ÖPNV im Verbundgebiet zu erreichen.

Lage der Haltestellen im Bedienungsgebiet

Die Lage der Haltestellen innerhalb eines Bedienungsgebietes wird maßgeblich von der Siedlungsstruktur und der städtebaulichen Situation bestimmt. Ziel ist es, durch die Lage der Haltestelle kurze Fußwege für möglichst viele Fahrgäste zu ermöglichen. Eine höhere Bebauungsdichte in der Nähe der Haltestelle sowie eine günstige Zuordnung der Haltestelle zu Versorgungs- und Dienstleistungszentren können dies unterstützen. Die Entfernung zur Haltestelle (Luftlinie) sollte im Außenbereich der Städte und im ländlichen Raum nicht mehr als ca. 600 m, im innerstädtischen Bereich nicht mehr als etwa 300 m betragen. Laut der Schriftenreihe des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)⁶⁹ kann der Einzugsbereich einer Haltestelle in einem fußläufigen Radius bis maximal 1.000 m ebenfalls als erschlossen gelten.

Haltestellen sollen zudem leicht und sicher erreichbar sein. Dies setzt eine entsprechende Gestaltung der Zuwegung voraus und sollte ebenfalls bei der Wahl der Lage berücksichtigt werden. Um den Belangen mobilitätsbehinderter Fahrgäste Rechnung zu tragen, sollte möglichst jede Haltestelle in ein lückenloses barrierefreies Fußwegenetz eingebunden sein⁷⁰.

Aspekte der Haltestellen im Verkehrsraum

Grundsätzlich ist bei der Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im Verkehrsraum auf ausreichende Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu achten.

Haltestellen sollen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden. Neben dem Aufmerksamkeits, welches in einem Abstand von 60 cm zur Bordkante eingebaut wird und

⁶⁹ VDV-Schriftenreihe, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, Nr.4, 6/2001.

⁷⁰ Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.), Titel: „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (Hrsg.), erschienen in der Reihe „direkt“, Nr. 57, Bonn - Bad Godesberg 1997.

die Halteposition von Tür 1 des Fahrzeuges anzeigt, gehört auch der Blindenleitstreifen zum Leitsystem. Der Blindenleitstreifen hat ebenfalls einen Abstand von 60 cm zur Bordkante. Er ist ein 30 cm breiter, parallel zur Fahrbahn-/ Bordsteinkante geführter Leitstreifen. Sowohl das Aufmerksamkeitsfeld als auch der Blindenleitstreifen unterscheiden sich deutlich, hinsichtlich der Rauigkeit und des optischen Kontrastes, von angrenzenden Oberflächenbelägen. In der Regel werden die Bodenplatten in Laufrichtung verwendet.

Die bauliche Gestaltung soll den sicheren, barrierefreien und komfortablen Ein- und Ausstieg, die Schaffung einer angemessenen Aufenthaltsqualität und eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen gewährleisten. Dazu gehört der Einbau eines Busbordsteines, durch den ein dichtes und sicheres Heranfahren des Busses an die aufgepflasterte Haltestelle möglich ist. Die Haltestellen sind - in Abhängigkeit von der Art der eingesetzten fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - mit einer befestigten Wartefläche und einem Blindenleitsystem auszustatten, deren Höhe bei Buskaps 20 cm⁷¹, bei Haltestellen am Fahrbahnrand und bei nahezu geradliniger Anfahrbarkeit 18 cm und bei Busbuchten und allen Typen mit ungeeigneten örtlichen Bedingungen 15 cm betragen⁷². Durch die erhöhte Aufpflasterung der Plattform in Verbindung mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe wird der Ein- und Ausstieg auch für mobilitätsbehinderte Personen ohne fremde Hilfe möglich. Ziel ist die Minimierung von Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform auf maximal jeweils fünf Zentimeter.

In der Stadtgemeinde Bremen sind alle städtische Busse und der größte Teil der Straßenbahnen mit Hubliften ausgestattet. Um einen Einsatz dieser fahrzeuggebundener Einstiegshilfen zu gewährleisten, ist die maximale Höhe der Wartefläche für Haltestellen auf 15 cm zu begrenzen. Nur so kann ein Anlaufen des fahrzeugseitig eingebauten Hubliftes gegen den Bord der Haltestelle vermieden werden.

Auf Grund der unterschiedlichen Breiten der Straßenbahnfahrzeuge ist an Straßenbahnhaltestellen die Bahnsteighöhe auf 10 cm zu begrenzen. Unter den Rahmenbedingungen der künftigen NF-Straßenbahn-Generation (GT8N-1) ist im Gutachten Barrierefreier ÖPNV (S. 58) als Ziel eine optimale Bahnsteighöhe von 22 cm vorgeschlagen.

Bushaltestellen sind im Allgemeinen in Seitenlage als Kaphaltstelle oder am Fahrbahnrand anzuordnen. Dies dient allgemein der Verbesserung der Betriebsabwicklung durch

- Möglichkeit des dichten Heranfahrens an den Bordstein,
- damit barrierefreier Ein- und Ausstieg (unter den oben genannten Rahmenbedingungen),
- Beschleunigung des Busverkehrs,
- Erhöhung der Sicherheit beim Abfahren sowie
- Erhöhung des Fahrkomforts.

⁷¹ Qualitätskonzept für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV, Abbildung 2, Seite 9, Prinzipskizze Buskap.

⁷² Gutachten Barrierefreier ÖPNV, „3.5.4. Abmessungen und Kerndaten“ S.81.

Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche, betriebliche und kundenbezogene Einrichtungen. Sie wird vom Fahrgastaufkommen und von der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen.

Zu den verkehrlichen Einrichtungen gehört die Haltestellenkennzeichnung. An jedem Haltestellenschild sind das H-Zeichen gemäß § 224 StVO mit dem Haltestellennamen, der Liniennummer, dem Ziel, der Tarifzonenummer sowie dem VBN-Logo anzubringen (vergleiche Karte C-12). Die gesondert eingerichteten Abfahrtsstellen für Anrufsammeltaxi (AST) sowie die Linienvkehrshaltestellen, an denen eine zusätzliche Produktkennzeichnung erforderlich ist, sind mit einem verbundeinheitlichen Schild zu kennzeichnen (vergleiche Karte C-12).

Zur verbundeinheitlich abgestimmten Fahrgastinformation gehören an jede Haltestelle ein aktueller Aushangfahrplan und eine Ticketübersicht sowie gegebenenfalls Hinweise beispielsweise auf Verkaufsstellen. Alle Elemente sind nach den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) möglichst weitreichend barrierefrei zu gestalten⁷³. Gibt es im Fahrgastunterstand eine Informationsvitrine, ist diese zusätzlich mit dem Vitri-nenplakat auszustatten (Abbildung C-24). An Haltestellen in zentralen Bereichen von Städten und Gemeinden sowie an wichtigen Umsteigehaltestellen sind darüber hinaus ergänzende Fahrgastinformationen anzubieten, beispielsweise Linienpläne, dynamische Fahrgastinformationen oder ein Hinweis auf die nächste Mobilitätszentrale. Im weiteren Sinne gehören zur Fahrgastinformation an Haltestellen auch die Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte.

⁷³ Gutachten Barrierefreier ÖPNV „Fahrplan“ S.13.



Abbildung C-24: Vitrinenplakat A1 Hochformat

In Bezug auf die Größe der Warteflächen der Haltestellen ist auf ausreichende Bewegungsräume zu achten. Die Maße und Anforderungen hierfür sind im Gutachten zur Barrierefreiheit begründet und in der Fortschreibungsfassung des Qualitätskonzeptes für Haltestellen 2007 aufgenommen worden.

Grundsätzlich sollen an allen Haltestellen Fahrgastunterstände aufgestellt werden. Fahrgastunterstände sind aus verkehrlichen Gründen (Sichtbeziehung) sowie wegen der subjektiven Sicherheit und sozialer Kontrolle transparent zu gestalten⁷⁴. Sie sollen an mindestens zwei Seiten geschlossen sein. Die Standfläche innerhalb des Unterstandes muss ausreichend für mindestens einen Rollstuhl oder Kinderwagen sein. Im Fahrgastunterstand soll es Sitzgelegenheiten sowie eine Informationsvitrine DIN-A1-Hochformat geben.

An allen Haltestellen soll es eine gute Beleuchtung des Haltestellenbereiches und der Informationsvitrine geben. Der Standort der Haltestelle wird deshalb möglichst auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet. Falls die Umgebungsbeleuchtung zur Erkennbarkeit der Haltestelle und Lesbarkeit der Fahrgastinformation oder aus Sicherheitsgründen nicht ausreicht, ist eine Eigenbeleuchtung vorzusehen.

⁷⁴ Gutachten Barrierefreier ÖPNV „3.5.4. Abmessungen und Kerndaten“ S. 89.

Die Attraktivität an Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen kann durch die Einbeziehung von Serviceeinrichtungen, wie beispielsweise öffentliche Fernsprecher (möglichst mit Notrufeinrichtung), Uhren, Briefkästen, Kioske verbessert werden. Dabei ist zu beachten, dass diese Einrichtungen auch von mobilitätseingeschränkten Personen selbstständig genutzt werden können. An allen Haltestellen sollen außerdem Abfallbehälter vorhanden sein. Diese sind außen am Fahrgastunterstand oder separat aufzustellen.

Erreichbarkeit der Haltestelle

Der Einzugsbereich der Haltestellen kann durch die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln vergrößert werden. Daher sind Fahrradabstellanlagen wichtige Ausstattungselemente. Sind Fahrradabstellanlagen in ausreichender Größe, diebstahlsicher und wettergeschützt vorhanden, erweitert sich der Einzugsbereich der Haltestelle für Radfahrer auf 3 - 5 km⁷⁵.

An Verknüpfungshaltestellen und ZOB empfiehlt sich die Anlage von Fahrradabstellanlagen (Bike-and-ride) und auch Park-and-ride-Anlagen.

Es ist zu beobachten, dass das Fahrrad immer mehr an Akzeptanz als Verkehrsmittel gewinnt. Diese Akzeptanz soll durch bessere Voraussetzungen für Fahrradfahrer an Haltestellen gefördert und genutzt werden. Bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder wird durch eine Rahmenhalterung erreicht. Sie bieten die Möglichkeit, das Fahrrad mit dem Rahmen und an den Rädern zu befestigen. Deshalb werden nur noch Rahmenhalter gefördert und errichtet.

An großen Haltestellen bieten sich neben überdachten Fahrradbügeln auch Fahrradboxen oder so genannte Fahrrad-Käfige an. So ist für die Nutzer ein sicheres und trockenes Abstellen der Räder und im Bedarfsfall auch der Regenkleidung oder kleinerer Gepäckstücke möglich. Bei Fahrradabstellanlagen ist auf räumliche Nähe zur Haltestelle und auf ausreichende Beleuchtung zu achten. Fahrradabstellanlagen sollten befestigt sein, der Abstand zwischen zwei Bügeln muss mindestens 80 cm betragen. Dieser Abstand ist notwendig, damit die Räder problemlos angestellt werden können und sich nicht verhaken (weder mit den Lenkern noch mit den oft vorhandenen Fahrradkörben).

Fahrradabstellanlagen haben gegenüber Park-and-ride-Anlagen den Vorteil, dass sie nicht so große Flächen benötigen und dennoch ein großes Umfeld abdecken.

Park-and-ride-Anlagen verknüpfen ebenfalls den individuellen mit dem öffentlichen Nahverkehr. Auch hier können Fahrgäste zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. Die Parksituation in den Städten wird immer schwieriger, sodass durch gute Parkmöglichkeiten an Haltestellen Fahrgäste gewonnen werden können.

Folgende Eigenschaften muss eine Park-and-ride-Anlage besitzen:

- gute verkehrliche Anbindung der Anlage an die Zufahrtsstraße,

⁷⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Seite 20.

- kurze und übersichtliche Verkehrsführung in der Anlage,
- optimierte Abmessungen der einzelnen Elemente der Anlage,
- kurze Wege von den Parkständen zur Haltestelle,
- nutzerfreundliche Ausstattung.

C 5.1.2.2 Maßnahmen an Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV

Die attraktive und kundenorientierte Ausstattung der Haltestellen wird in Zusammenarbeit zwischen dem Verbund, den Kommunen und Verkehrsunternehmen entsprechend den Qualitäts- und Gestaltungskriterien des Haltestellenkonzeptes und der weitreichenden Barrierefreiheit auch in Zukunft umgesetzt.

Einzelmaßnahmen

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen in diesem Handlungsfeld bzw. haben bereits einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

Stadt Bremen

- Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- Erhöhung des Fahrgastkomforts gemäß VBN-Haltestellenkonzept
- Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines gleichnamigen SPNV Haltepunktes ist der Neubau der Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie eine Buswendeschleife vorgesehen, um die neu entstehende Umsteigebeziehung zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten.

- Neue Haltestelle im Zuge der Straßenbahnlinie 4 in Höhe Brenningstraße

Zur Verbesserung der Erschließung neuer Wohngebiete in Arsten wird eine zusätzliche Haltestelle im Zuge der Straßenbahnlinie 4 in Höhe der Brenningstraße vorgeschlagen.

Stadt Bremerhaven

- Haltestellenanlagen im Stadtgebiet sollen mit Buskapsteinen und taktilen Leitelementen sowie Fahrgastunterständen fahrgastfreundlich und barrierefrei umgestaltet werden. Dabei sind Zugänge mit Querungshilfen einzubeziehen.
- An wichtigen Umsteigepunkten sollen durch das RBL dynamische Fahrgastinformationen gegeben werden.
- Zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt ist der Bau einer Park-and-ride-Anlage einschließlich zugehöriger Haltestellenanlage vorgesehen.

Stadt Delmenhorst

An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet soll die Einrichtung weiterer dynamischer Informationssysteme mit akustischer Abfahrtsansage geprüft werden.

Die Notwendigkeit von Haltestellenneuanlagen bzw. -verlegungen wird im Rahmen von Netzoptimierungen auch weiterhin geprüft.

Neben der bedarfsabhängigen Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen ist auch die Anhebung von Bordsteinen zur Verringerung der Höhendifferenz beim Einstieg und Ausstieg Ziel von Haltestellenmaßnahmen. Die Bordsteine sämtlicher Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen hochgepflastert werden.

Unter Berücksichtigung des Haltestellenkonzeptes kann in Einzelfällen die Umwandlung von Busbuchten zu Kap-Haltestellen⁷⁶ umgesetzt werden.

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr wird unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller Ansprüche an geeigneten Haltestellen die Einrichtung von B+R-Anlagen geplant.

Stadt Oldenburg

Alle Haltestellen im Stadtbusnetz Oldenburg werden zur Gewährung eines barrierefreien Zugangs gemäß Haltestellenkonzept niederflurgerecht umgestaltet.

Die Haltestellen im Stadtgebiet werden bedarfsgerecht mit einheitlichen Fahrgastunterständen ausgestattet.

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr werden an geeigneten Haltestellen Bike and ride-Anlagen eingerichtet.

Zur verbesserten Erschließung der Außenbereiche der Stadt Oldenburg durch vorhandene Regionalbuslinien sollen auch zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden.

Das Park-and-ride-System in Oldenburg wird 2008 einer grundsätzlichen Prüfung bezüglich Tarif, Beschilderung/Information und Standorten unterzogen und soll im Ergebnis bedarfsgerecht optimiert werden.

Die Haltestelle Lappan wird bedarfsgerecht als zentrale Haltestelle umgebaut. Für die Fahrtrichtung West wird eine neue Haltestelle angelegt, die zukünftig die direkte Führung von Buslinien über den Heiligengeistwall in Fahrtrichtung West erlaubt. Für die Fahrtrichtung Nord wird ebenfalls eine neue Haltestelle geschaffen, die die direkte Bedienung der Haltestelle Lappan durch die in der Straße Staugraben verkehrenden Regionallinien und gegebenenfalls zukünftig dort verkehrenden Stadtlinien erlaubt. Zwischen den Haltestellenbereichen wird eine oberirdische Fußgängerquerungsmöglichkeit geschaffen und die vorhandene Tunnelanlage geschlossen.

Die Haltestelle Berliner Platz wird bedarfsgerecht als Umsteigehaltestelle umgebaut.

In Verbindung mit der direkten Führung von Buslinien in Fahrtrichtung West ab Lappan steht auch die Schaffung einer neuen Haltestellenposition am Julius-Mosen-Platz für diese Linien.

⁷⁶ Qualitätskonzept für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV, Abbildung 2, Prinzipskizze Buskap.

Der Umbau der Haltestelle Berliner Platz erfolgt bis 2011 im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Projekt Schlosshöfe.

Landkreis Diepholz

In der Gemeinde Weyhe soll die Park-and-ride-Anlage am Bahnhof Dreye verbessert werden, außerdem ist eine Park-and-ride-Anlage an der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 in Erichshof vorzusehen.

In der Stadt Diepholz wird der ZOB komplett neu angelegt und barrierefrei ausgebaut. Dazu gehören auch der Bau einer Bike-and-ride-, Park-and-ride-, sowie Kiss-and-ride-Anlage.

Landkreis Osterholz

An der Haltestelle Falkenberger Kreuz soll eine Bike-and-ride-Anlage eingerichtet und die bestehende Park-and-ride-Anlage verbessert werden.

An geeigneten Haltestellen in der Samtgemeinde Hambergen sollen Park-and-ride-Anlagen zur Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche eingerichtet werden.

Landkreis Verden

Der Busabfahrtsbereich am Bahnhof Verden soll qualitativ aufgewertet werden. Die Bedingungen (insbesondere bezüglich Komfort und Fahrgastinformation) sind deutlich zu verbessern.

- Der ZOB in Verden soll, entsprechend des Qualitätskonzeptes für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV, barrierefrei umgebaut werden.
- Im Rahmen der Veränderungen des Stadtverkehrs werden weitere Haltestellen ausgebaut.

Der Busbahnhof in Ottersberg ist zu modernisieren.

In der Gemeinde Dörverden sowie im Flecken Langwedel sind an bedeutenden Haltestellen Bike-and-ride-Anlagen im Rahmen genereller Haltestellenverbesserungen zu errichten.

C 5.1.3 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Für den Fahrgast bzw. potenzielle Fahrgäste ist wichtig, dass sie das öffentliche Verkehrsangebot leicht erkennen (Erscheinungsbild und Fahrgastinformation) und es einfach und bequem nutzen können (Ein- und Ausstiegskomfort, Innenausstattung und -aufteilung). Im Konzept für Fahrzeuge im VBN⁷⁷, das hier in Auszügen wiedergegeben wird, sind daher die Anforderungen für vier Bereiche formuliert: das Erscheinungsbild, die

⁷⁷ Fahrzeuge im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Teil 1: straßengebundener ÖPNV, 1. Auflage Dezember 2000 und August 2001 (abschließende Festlegung Erscheinungsbild). Die Fortschreibung des Konzeptes wurde 2007 von den Gremien der VBN GmbH und des Zweckverbandes beschlossen.

Fahrgastinformation, den Ein- und Ausstiegskomfort und die Innenausstattung und -aufteilung.

C 5.1.3.1 Umweltstandards

Bei der Neubeschaffung von Bussen und Straßenbahnen sollen laut Konzept umweltfreundliche Fahrzeuge berücksichtigt werden. Im Busbereich sind dies Fahrzeuge, die (nach dem derzeitigen Stand der Technik) den Euro-5- oder den EEV-Standard erfüllen. Zu diesem Themenkomplex gehören auch Fragen der Luftqualitätsrahmenrichtlinie, vergleiche dazu auch Kapitel C 3.2.1.7.

C 5.1.3.2 Erscheinungsbild

Busse und Bahnen sind - ebenso wie die Haltestellen - die Visitenkarten des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die auffällige Erscheinung der Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr signalisiert nicht nur den Fahrgästen, sondern auch den anderen Verkehrsteilnehmern: „Hier kommt der Bus!“ bzw. „Hier kommt die Bahn!“. Im Auftritt der Fahrzeuge wird also der Stellenwert des ÖPNV dokumentiert.

Wenn, wie im VBN, viele Unternehmen einen Verbund bilden, ist es besonders wichtig, durch einen einheitlichen Auftritt das ÖPNV-Angebot als Gesamtangebot darzustellen. Mit dem einheitlichen Auftritt wird eine bessere Orientierung für Fahrgäste geboten, Wiedererkennung als Voraussetzung für Kundenbindung geschaffen und die Möglichkeit eines werbewirksamen Auftritts in der Öffentlichkeit geschaffen. Der Verbundgedanke, der auch durch die Anwendung des VBN-Tarifs und die abgestimmte Planung des Angebotes zum Ausdruck kommt, wird so unterstützt und verdeutlicht.

Das VBN-Erscheinungsbild ist im Anhang (vergleiche Karte C-13) dargestellt.

C 5.1.3.3 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation am und im Fahrzeug ist ein unverzichtbarer Baustein der gesamten Informationskette. Die Außeninformation soll folgende Informationen sicherstellen:

- Verbundzugehörigkeit durch die Außengestaltung, die vereinbarten Farben und den VBN-Aufkleber,
- Liniennummer,
- Ziel und Zwischenziele,
- Kennzeichnung des Einstiegs für die Kinderwagen- und Rollstuhlbeförderung,
- Kennzeichnung besonderer Angebote, wie AST, Taxibus, Linientaxi.

Die Inneninformation im Fahrzeug schließt sich in der Informationskette direkt und logisch an die Außeninformation an. Im Fahrzeug muss mindestens folgende Information verfügbar sein:

- Darstellung des Linienvverlaufs in geeigneter Form.

- Ankündigung der nächsten Haltestelle: Für eine barrierefreie Information ist dabei die kombinierte Information aus Ansage und Anzeige erforderlich. Automatische Ansagen bzw. Anzeigen haben den Vorteil der immer gleichbleibenden Ansagequalität und Entlastung des Fahrpersonals.
- Anzeige, dass das Fahrzeug, wie angefordert, an der nächsten Haltestelle hält.

Optische Informationen müssen in großer Schrift und kontrastreich gestaltet sein, damit sie den Belangen sehbehinderter Menschen Rechnung tragen.

Der ZVBN strebt in Zusammenarbeit mit der VBN GmbH die Erarbeitung eines Konzeptes zur Fahrgastinformation an. Bestandteil dieses Konzeptes ist auch die Klärung, wie eine barrierefreie Fahrgastinformation erfolgen kann.

C 5.1.3.4 Ein- und Ausstiegskomfort

Für den fahrgastfreundlichen und komfortablen Zugang bzw. die Zugangsmöglichkeiten überhaupt spielt der Ein- und Ausstiegskomfort in Bussen und Straßenbahnen unter Berücksichtigung aller Fahrgastgruppen eine entscheidende Rolle.

Die Verabschiedung des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Gleichstellungsgesetz) am 01.05.2002 verdeutlicht besonders die Notwendigkeit, Lösungen zu finden, die den Anforderungen mobilitätsbehinderter Fahrgäste an den Zugang zum ÖPNV Rechnung tragen.

Aufgrund des erforderlichen finanziellen Aufwandes⁷⁸ für fahrzeugbezogene Maßnahmen und die Anpassung der baulichen Infrastruktur an Haltestellen ist mit eher mittel- als kurzfristigen Abläufen zu rechnen. Der Schaffung von Synergieeffekten durch gleichzeitige Anpassung von Fahrzeugeinsatz und Anpassung der Haltestellen muss daher besonders Rechnung getragen werden.

Generell bieten Niederflurfahrzeuge und das so genannte „Kneeling“ die besten Voraussetzungen für alle Fahrgastgruppen und auch zum Erreichen der Barrierefreiheit, da bei entsprechender Gestaltung der Haltestellen ein fast niveaugleicher Einstieg geschaffen werden kann. Ein tatsächlich barrierefreier Zugang erfordert jedoch zusätzlich den Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen (Rampe oder Lift).

Für die Stadtverkehre in Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Verkehre in den Landkreisen wird der Einsatz von Rampen an Tür 2 in Kombination mit Kneeling und angepasster Haltestelleninfrastruktur empfohlen.

Für die Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland kommt neben dem Einsatz der Rampe auch der Lift an Tür 1 zum Einsatz.

Zum komfortablen Ein- und Ausstieg gehören ebenfalls Haltemöglichkeiten am Ein- und Ausstieg sowie außerdem Möglichkeiten für Fahrgäste, den Ein- und Ausstieg an den

⁷⁸ Zumal nach der Einstellung der Fahrzeugförderung in Niedersachsen (damit verbunden die Förderung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen) und dem Wegfall der GVFG-Förderung von Haltestellen ab dem Jahr 2007.

Fahrzeigtüren aktiv anzufordern (zum Beispiel durch Türöffnertasten außen an den hinteren Fahrzeigtüren am Bus).

C 5.1.3.5 Innenausstattung und -aufteilung

In der Langfassung des Fahrzeugkonzeptes werden unter dieser Überschrift detaillierte Ausführungen gemacht, die zwar bezüglich der Innenausstattung beachtet werden, allerdings hier im NVP als Maßnahme nicht ausdrücklich genannt werden müssen. Dazu gehören:

- die Definition der Platzkapazität und Beförderungsqualität, auch für Personen im Rollstuhl und beförderte Gegenstände wie Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck.
- Sicherheitseinrichtungen wie Festhaltungsmöglichkeiten, Beleuchtung.
- Komfortmerkmale wie Klimatisierung, Heizung, Lüftung, Beleuchtung.

C 5.1.3.6 Maßnahmen

Die im Fahrzeugkonzept niedergelegten und hier im NVP aufgenommenen Anforderungen an Fahrzeuge im VBN werden im Fall einer Vergabe von Verkehrsleistungen als Grundlage für die Beschreibung der erforderlichen Angebotsqualität herangezogen.

So weit Fahrzeuge im ÖPNV gefördert werden, sollen die definierten und im Verkehrsverbund sowohl von den Unternehmen wie den Gebietskörperschaften beschlossenen Anforderungen bei der Förderung von Fahrzeugen für den Linienverkehr herangezogen werden.

C 5.1.3.7 Einzelmaßnahmen in den Städten und Landkreisen

Bei der Erneuerung des Fahrzeugparks durch die Verkehrsunternehmen werden diese - auch im Falle einer Beantragung von Fördermitteln - das Fahrzeugkonzept zugrunde legen. Dies bezieht sich nicht nur auf die Unternehmen in den kreisfreien Städten, sondern auch in der Region.

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen in diesem Handlungsfeld bzw. haben bereits einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

Stadt Bremen

- Ersatzbeschaffung von Straßenbahnfahrzeugen

Bis 2009 ist eine Ersatzbeschaffung von 35 Straßenbahnfahrzeugen für die Stadt Bremen vorgesehen, davon wurden bis Ende 2007 bereits 20 beschafft. Die restlichen Fahrzeuge werden bis Ende 2009 ausgeliefert.

Bei Umsetzung aller aufgeführten Straßenbahnverlängerungsstrecken (vergleiche Kapitel C 3.2.1.1) wird die Beschaffung von elf weiteren Straßenbahnfahrzeugen (sieben

Fahrzeuge für bremische Abschnitte und vier für Streckenabschnitte in Niedersachsen) erforderlich.

- **Ersatzbeschaffung von Bussen**

Anfang 2008 werden 40 neue Busse nach EEV-Standard beschafft, davon 22 Gelenk-, 16 Zweiachs- und 2 Midibusse. Darüber hinaus ist vorgesehen, bis zum Jahr 2010 im Rahmen eines Erneuerungsprogramms weitere 100 neue Omnibusse zu beschaffen.

Stadt Bremerhaven

Bei Ersatz von Linienfahrzeugen werden behindertengerechte Busse beschafft. Zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit sollen neue Fahrzeugtechnologien einschließlich der notwendigen Infrastruktur umgesetzt werden. Die Stadtbusse wurden alle mit so genannten CRT-Schadstofffiltern (Continuously Regenerating Trap) ausgestattet. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen von Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen fortgeführt.

Stadt Oldenburg

Alle Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Oldenburg sind auf Niederflurtechnik umgestellt worden. Auch zukünftig werden im Rahmen von Ersatzbeschaffungen ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Alle Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Oldenburg sind mit einer Einstiegshilfe ausgestattet, um Zugangshemmnisse für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste abzubauen. Hierbei kommt eine mechanische Klapprampe an Tür 2 zum Einsatz.

Es wird angestrebt, ab 2010 mindestens 50 % und bis 2015 alle eingesetzten Fahrzeuge mit Klimaanlage vorzuhalten, um sowohl in der sommerlichen als auch in der winterlichen Jahreszeit über ein zeitgemäßes Raumklima und den entsprechenden Fahrgastkomfort in den Bussen zu sorgen.

Neue Busse im Stadtverkehr Oldenburg sollen zukünftig ausschließlich über Erdgasantrieb verfügen. Bis zum Jahr 2010 sind mindestens 1/3 der Fahrzeuge mit Erdgasantrieb (EEV-Standard) einzusetzen. Spätestens im Jahr 2017 sind ausschließlich Erdgasfahrzeuge einzusetzen. Hierdurch werden - neben wirtschaftlichen Aspekten - die Immissionswerte positiv beeinflusst und die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Luftverunreinigungen (Feinstaub) verringert.

Stadt Delmenhorst

- Für die Ausstattung der Fahrzeuge gelten die Anforderungen aus dem Qualitätskonzept des ZVBN/VBN (in der bisherigen Fassung von 2003) mit Ausnahme des Fahrzeugalters für Busse.
- Für einen geeigneten Ein- und Ausstieg wird der barrierefreie Zugang zu den Linienfahrzeugen sichergestellt. Alle neu zu beschaffenden Linienfahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge und grundsätzlich mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe gemäß der jeweils aktuellen politischen Beschlusslage ausgestattet (derzeit manuelle Rampe).
- Für die Emissionsstandards der Fahrzeuge gilt: Vom Unternehmen neu zu beschaffende Omnibusse entsprechen mindestens dem Euro-IV-Standard hinsichtlich des Fein-

staub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Einhaltung der entsprechenden geltenden EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten.

C 5.2 Qualitätssicherung und Steuerung

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Verbundorganisation und im Hinblick auf die Markttöffnung im ÖPNV haben ZVBN und VBN GmbH gemeinsam die Entwicklung und Einführung eines Qualitätssteuerungssystems (im Folgenden: QSS) für den ÖPNV im Verbundgebiet beauftragt. Ein Baustein aus dem QSS - die VBN-Kundengarantie (siehe unten) - wurde 2006 in einem Pilotversuch umgesetzt. Dem Pilotversuch folgte bereits zum Februar 2007 die Umsetzung in Bremen, Bremerhaven und Oldenburg.

Das QSS soll sicherstellen, dass den Kunden auf der Basis der VBN-Qualitätskonzepte dauerhaft ein angemessenes Qualitätsniveau der von den Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen geboten wird. Grundprinzip ist die fahrgastnahe Steuerung - das Feedback durch den Kunden an das Unternehmen - bei Abweichungen zwischen erwarteter (angebotener) Leistung und erbrachter Leistung. Für den Fahrgast ist es dabei ohne Belang, ob und in welcher Form die Leistung zwischen Aufgabenträger und Unternehmen vereinbart wurde oder welches Unternehmen die Leistung erbringt: die „Benutzeroberfläche“ des QSS soll für den Fahrgast einheitlich gestaltet sein. Dies betrifft die Anwendung der VBN-Garantien mit einheitlichen Garantie-Inhalten, die Vermarktung der Kundengarantie im einheitlichen VBN-Erscheinungsbild und die Kommunikation zwischen Unternehmen und Fahrgast.

C 5.2.1 Kundengarantien und Beschwerdemanagement

Alle für Kunden besonders relevanten Qualitätskriterien werden in erster Linie durch die VBN-Garantie gesteuert. Diese steuert die Qualität direkt in der Vertragsbeziehung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast. Die VBN-Garantie beinhaltet eine

- Pünktlichkeitsgarantie,
- Anschlussgarantie (für ausgewählte und gekennzeichnete Verbindungen),
- Niederflurgarantie,
- Sauberkeitsgarantie.



Abbildung C-25: Die VBN-Kundengarantien - Darstellung für die Fahrgäste

Die für Fahrgäste wichtige Informationsgarantie und die Feedbackgarantie sind bereits im VBN-Beschwerdemanagement enthalten. Das VBN-Beschwerdemanagement gilt auch künftig für den gesamten VBN-Raum und ist von allen Unternehmen auf Basis des einheitlichen Vermarktungsansatzes anzuwenden.

Der Fahrgast erhält für die Bereiche, die mit der Garantie abgedeckt sind, im Falle der Schlechtleistung oder Nichtleistung Wiedergutmachung in einem vorab definierten Umfang. Die Kosten trägt das verantwortliche Verkehrsunternehmen.

Feedbackkarten ermöglichen es den Kunden, ihre Garantieansprüche geltend zu machen bzw. ihre Beschwerden, Anliegen oder Wünsche auf direktem Wege an das Verkehrsunternehmen bzw. den VBN zu melden. Alle Kundenanliegen, Garantiefälle und Beschwerden werden dokumentiert und analysiert.

Die VBN-Kundengarantien sollen schrittweise im gesamten Verbundraum umgesetzt werden. Der Pilotphase in Bremen-Nord und im Landkreis Verden vom 2. Mai 2006 bis zum 30. April 2007 folgte bereits zum 1. Februar 2007 die Einführung der VBN-Kundengarantie in den Städten Bremen (Gesamtstadt), Bremerhaven und Oldenburg. Neben der Anwendung im straßengebundenen ÖPNV wird perspektivisch eine Einbindung des SPNV angestrebt.

C 5.2.2 Qualitätstests

Neben der beschriebenen fahrgastnahen Steuerung durch Kundengarantien (und das VBN-Beschwerdemanagement) werden in geringem Umfang im ganzen Verbundgebiet Qualitätstests durchgeführt, die Hinweise auf etwaige Schlechtleistung liefern können (indikative Qualitäts-Test).

Erst wenn die indikativen Qualitätstestereinsätze oder die Auswertung der Kundenanliegen (Garantiefälle und sonstige Kundenanliegen) Hinweise auf Schlechtleistungen seitens einzelner Verkehrsunternehmen ergeben, werden Tests durchgeführt, die sehr konkrete und repräsentative Aussagen über den Zustand der erbrachten Qualität liefern (repräsentative Qualitätstests). Mit diesem gestuften System soll eine angemessene Qualitätsüberprüfung und Steuerung erreicht werden.

Normalfall	Hinweise auf Qualitätsmängel	gravierende, wiederholte Qualitätsmängel
Qualitätssteuerung vor allem durch VBN-Beschwerde-management und VBN-Kundengarantie		
regelmäßige Messung auf niedrigem Stichprobenniveau	konkretere Messung mit angepasstem Stichprobenumfang	Sanktionsmöglichkeiten, u.a. auf Basis repräsentativer Messungen der Qualität

Abbildung C-26: Qualitätssichernde Verfahren - mehrstufiges System im Überblick

Zur Erfassung, Sicherung und Prüfung vereinbarter Leistungen und Qualitäten in den Liniennbündeln soll das in den Jahren 2005 und 2006 erstmals durchgeführte Vertragscontrolling durch die Instrumente der Kundengarantie und der Qualitätstests fortgesetzt und weiter ausgebaut werden. Dabei werden jeweils vereinbarte Qualitätsstandards, die sich inhaltlich auf die Qualitätskonzepte stützen, überprüft. Die Ergebnisse der Überprüfung werden mit dem Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung der Leistungsqualität erörtert.

C 5.2.3 Monitoring und Controlling

Mit der verstärkten Prioritätensetzung auf die definierten Ziele und Qualitäten sowie auf das differenzierte Liniennetz wird in den kommenden Jahren sukzessive ein System zur Beobachtung und Steuerung der Maßnahmenauswirkung entwickelt. Dieses System besteht aus einem Monitoring (Beobachtung) und einem Controlling (Steuerung).

Aufbauend auf ein Monitoring⁷⁹ werden Maßnahmen zur Umsetzung der angestrebten Ziele und Qualitäten mit Zielwerten (Zielerfüllungsgraden) versehen. Dem Monitoring folgt das Controlling⁸⁰. Das Controlling überprüft, ob die Zielwerte mit den festgelegten Maßnahmen erreicht worden sind. Damit soll langfristig die Wirksamkeit von Maßnahmen auf die Zielerreichung überprüft werden und wirksame von weniger wirksamen Maßnahmen unterschieden werden können.

⁷⁹ Unter Monitoring ist eine systematische Langzeiterfassung bzw. -beobachtung bestimmter, für den ÖPNV aussagekräftiger Werte (beispielsweise Fahrgeldeinnahmen, Kundenzufriedenheit, Anzahl barrierefreier Haltestellen) zu verstehen. Das Monitoring liefert Hinweise auf den Ist-Zustand der genannten Werte.

⁸⁰ Die Beschaffung, Analyse und Bewertung von Daten bildet die Grundlage dieses Steuerungs- und Kommunikationskonzeptes.

C 6 Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb

„Um Zugangshemmnisse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiter abzubauen und eine effektive Nutzung verschiedener Verkehrsträger und deren Kombinationsmöglichkeiten zu fördern, ist die Fahrgastinformation und -beratung sowie der Vertrieb von VBN-Tickets und Fahrgastinformationsmaterialien insbesondere unter Berücksichtigung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien weiter zu verbessern.“ (siehe Ziele, Kapitel C 1.4)

C 6.1 ÖPNV-Service vor Ort

C 6.1.1 Konzept

Fehlende oder nicht aufeinander abgestimmte Vertriebs-, Informations- und Beratungsmöglichkeiten sind auch im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen einer der Gründe dafür, dass der Öffentliche Personennahverkehr nicht als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen wird. Dies betrifft besonders die ländlich geprägten Räume des VBN-Gebietes. Doch auch in den Städten besteht diesbezüglich noch Verbesserungsbedarf. Darüber hinaus unterscheiden sich die im VBN-Gebiet bislang vorhandenen ÖPNV-Anlaufstellen hinsichtlich Erscheinungsbild, Ausstattung und Angebot zum Teil erheblich.

Daher sind Einrichtungen, die Informationen und Beratung zur Nutzung von Bussen und Bahnen bieten und einen Weg durch den bislang vorhandenen „Informationsdschungel“ von unabhängig voneinander existierenden Einrichtungen zeigen, notwendiger denn je. Dabei sind rein technische Lösungen (zum Beispiel der Verkauf und die Information über Automaten und das Internet) zwar sinnvoll, aber in vielen Fällen nicht ausreichend. Vielmehr wird eine nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung zugunsten des ÖPNV durch die klare, einfache und persönliche Information und Beratung vor Ort gefördert.

Um somit den ÖPNV-Service vor Ort, als wichtigen Baustein eines attraktiven Nahverkehrsangebotes im VBN-Gebiet, tiefergehender zu etablieren, werden die im Projekt „ÖPNV-Service vor Ort“ beschriebenen Grundlagen für den Aufbau eines verbundweiten Netzes von aufeinander abgestimmten ÖPNV-Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen fortgeschrieben. Zukünftig wird jedoch stärker zwischen persönlicher und hauptsächlich EDV-gestützter Fahrgastinformation unterschieden.

Das Gesamtnetz umfasst sowohl den Vertrieb von Tickets des ÖPNV (siehe Kapitel C 6.3) als auch das Angebot von Information und Beratung im VBN-Gebiet. Es soll sicherstellen, dass die Menschen im VBN-Gebiet - unabhängig davon, ob sie sich bereits in der ÖPNV-Welt auskennen oder nicht - 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr, schnell und un-

kompliziert erfahren können, wie sie von A nach B kommen, welchen Fahrpreis sie dafür bezahlen müssen und wie sie das benötigte Ticket erhalten können.

C 6.1.2 Die Bausteine der persönlichen ÖPNV-Beratung im VBN

Ein Netz der personell gestützten ÖPNV-Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen im VBN-Gebiet entsteht durch das Zusammenspiel verschiedener Bausteine.

Das Kernangebot ist die persönliche Beratung und der Verkauf vor Ort. Hier nehmen die Bürgerbüros und Touristinformationen der Gemeinden, die Service-Center der Verkehrsunternehmen und die Mobilitätszentralen eine tragende Rolle ein. Die Einbeziehung von privaten Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen in das Beratungs- und Informationsnetz rundet das Angebot ab. Künftig soll es in jeder Gemeinde und in jeder Stadt im VBN-Gebiet mindestens eine personell besetzte Einrichtung geben, in der die Kunden bei der Planung ihrer Reise beraten werden, wo Tickets erworben werden können und wo Informationsmaterial zur Verfügung gestellt wird.

Im Folgenden werden die Bausteine beschrieben, die das Vertriebs-, Informations- und Beratungsnetz im VBN-Gebiet zukünftig bilden sollen:

Private Vorverkaufsstellen

Ein erster Baustein für ein flächendeckendes Angebot von persönlicher Information und dem Vertrieb von Tickets des ÖPNV ist die Einbindung privater Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen. In der Regel können sich die Kunden hier vorrangig mit Tickets versorgen. Aufgrund der Überschneidung mit dem übrigen Kundenverkehr werden Auskünfte über Tarife und Fahrpläne meist nur in begrenztem Maße gegeben. Die Ausweitung dieses Prinzips auch auf andere Dienstleister und Einzelhändler verschiedener Branchen, wie beispielsweise Reisebüros, Bäcker, Kioske und anderen, ist anzustreben.

ÖPNV-Beratung im Bürgerbüro oder in der Touristinformation

Ein zentraler Baustein im Netz der ÖPNV-Information und Beratung in der Fläche ist die Einbeziehung der Bürgerbüros bzw. Touristinformationen der Gemeinden. Dabei werden die persönliche ÖPNV-Beratung und der Vertrieb von Tickets in die Palette der bereits angebotenen Dienstleistungen der Bürgerbüros und Touristinformationen integriert. Die Bürgerbüros und Touristinformationen geben umfangreiche und EDV-gestützte Tarif- und Fahrplanauskünfte. Die zusätzliche Bereitstellung von Informationen und Beratung zum ÖPNV sowie der Vertrieb von Tickets sind hier wenig aufwändig und finanziell überschaubar und daher gerade für die Mittel- und Grundzentren von besonderer Bedeutung.

Service-Center der Verkehrsunternehmen

Die Kundenbüros bzw. Service-Center sind die personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtungen der Verkehrsunternehmen. Sie verkaufen Tickets, geben oft umfangreiche EDV-gestützte Tarif- und Fahrplanauskünfte und bieten auch sonst eine Reihe von Serviceleistungen für Ihre Kunden, wie zum Beispiel die Aufbewahrung von Fundsachen und das Beschwerdemanagement.

Mobilitätszentralen

Mobilitätszentralen sind von der Grundidee her branchenübergreifende Service-Center. In der Mobilitätszentrale sind in der Regel mehrere unterschiedliche Dienstleistungs- und Verkehrsanbieter vertreten. Der Kunde soll hier unter anderem die komplette VBN-Angebotspalette und umfassende Beratung erhalten. Zusätzlich integriert die Mobilitätszentrale andere Mobilitätsdienstleister wie Car-Sharing, Schiffsverkehr, Taxiruf, Tourismusverband, Fahrradvermietung etc. Der Vorteil der Mobilitätszentrale liegt beispielsweise in der gemeinsamen Nutzung von Räumlichkeiten, Technik und Personal.

Telefonische ÖPNV-Auskunft

Die VBN-Serviceauskunft bietet an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr unter der Telefonnummer 01805/826 826 telefonische Auskunft zu Fahrplänen und Tarifen im VBN-Gebiet und auch darüber hinaus und ist somit wichtiger Teil der persönlichen Beratung. Auch für spezielle Fragestellungen, wie zum Beispiel Auskünfte für mobilitätseingeschränkte Personen, Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung, Beschwerden, Auffinden von verlorenen Gegenständen, Sonderfahrpläne usw. ist das Call-Center ein Ansprechpartner.

Für alle Einrichtungen des Informations- und Vertriebsnetzes sollen einheitliche Qualitätsstandards entwickelt und umgesetzt werden:

Beratungskompetenz des Personals

Das Personal soll eine hohe fachliche und persönliche Beratungskompetenz aufweisen. Dies bezieht sich auf die Tarif- und Fahrplanauskunft sowie auch auf den allgemeinen Umgang mit Kunden.

Fahrplan- und Tarifauskünfte

Fahrplan- und Tarifauskünfte sollen EDV-gestützt erfolgen. So können die Kunden aktuelle und schnelle Auskünfte über das Angebot im gesamten VBN-Gebiet und darüber hinaus bekommen.

Ticketverkauf

Um den Verkauf der VBN-Tickets sowie die Logistik hinsichtlich Belieferung der Verkaufsstellen und der Abrechnung so einfach wie möglich zu halten, wird der Verkauf in den personell besetzten Einrichtungen über elektronische Fahrscheindrucker sichergestellt.

Informations- und Beratungsmaterialien

In allen Informations- und Beratungseinrichtungen sollen umfassende Informationsmaterialien zum ÖPNV ausliegen oder ausgegeben werden. Diese werden vom VBN oder von den Verkehrsunternehmen erstellt und ggf. um Materialien benachbarter Verkehrsverbünde bzw. -gesellschaften ergänzt. Ziel hierbei ist es, die regelmäßige Versorgung stärker zu systematisieren.

Beratung mobilitätsbehinderter Personen

Um die Zugänglichkeit des ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern, müssen die ÖPNV-Vertriebs-, Beratungs- und Informationseinrichtungen auch auf die Anforderungen mobilitätsbehinderter Personen ausgerichtet sein. Das bedeutet zum Beispiel eine

barrierefreie Zugänglichkeit oder die entsprechende Dimensionierung der Räumlichkeiten und der Möblierung. Auch Informationsmaterialien, Ticketautomaten usw. müssen ebenfalls für alle Kunden erreichbar und bedienbar sein. Das Personal soll - gegebenenfalls mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen oder des VBN-Call-Centers - Auskünfte über die barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen geben können und mobilitätseingeschränkte Personen bei ihrer Reiseplanung entsprechend unterstützen. Als Grundlage für solche Auskünfte strebt der VBN die Erstellung einer entsprechenden EDV-Datenbank an.

Beschwerdemanagement

Die personell besetzten Informations- und Beratungseinrichtungen, aber auch das Call-Center und das Internet sind in das System des VBN-Beschwerdemanagements einbezogen.

Öffnungszeiten

Generell sollen sich die Öffnungszeiten der Informations- und Beratungseinrichtungen an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren, d. h. sie sollen möglichst allen Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit geben, den Service zu nutzen. Die Öffnungszeiten der privaten Verkaufsstellen entsprechen den ortsüblichen Ladenöffnungszeiten.

Corporate Design

Um ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild im Sinne eines Corporate Design zu gewährleisten, können alle Einrichtungen der ÖPNV-Information und -Beratung und des Vertriebes im VBN mit einheitlich verbundbezogen gestalteten Elementen und Symbolen ausgestattet werden, die um Elemente der Verkehrsunternehmen oder auch weiterer Kooperationspartner ergänzt werden können. Auch die Anordnung und der Inhalt der VBN-Informationen auf den Internetseiten der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen (siehe Kapitel C 6.2.2) sind Teil des CD-Konzeptes.

Wegeleitsystem

Der Aufbau eines Wegeleitsystems für die Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen im VBN kann eine möglichst einfache Erreichbarkeit unterstützen. Die Einrichtungen sollen dabei in ein Wegeleitsystem eingebunden werden, welches das äußere Umfeld, wie beispielsweise die Haltestellen des ÖPNV, mit einbezieht.

Einnahmen

Einnahmen in Beratungs- und Informationseinrichtungen werden erzielt durch

- Ticketverkäufe,
- den Verkauf von Shop-Artikeln, Informationsmaterialien und anderen,
- sowie Vermittlungsprovisionen aus Kooperationsverträgen mit anderen Mobilitätsanbietern.

Die Einnahmen aus Ticketverkäufen werden von den verantwortlichen Verkehrsunternehmen an die VBN GmbH gemeldet und unterliegen dem verbundweiten Einnahmeaufteilungsverfahren. Die Beteiligung der Beratungs- und Informationseinrichtungen an den

Einnahmen aus verkauften Tickets oder anderen in Kommission gegebenen Artikeln erfolgt auf Provisionsbasis.

C 6.1.3 Verantwortung für Einrichtung und Betrieb der ÖPNV-Service-Einrichtungen vor Ort

Ein Engagement für die Einrichtung neuer Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen für den ÖPNV im VBN-Gebiet ist jederzeit erwünscht. Grundsätzlich können hier die Städte und Gemeinden, die Verkehrsunternehmen, der Verbund und auch andere Interessierte die Initiative ergreifen. Die Einrichtung erfolgt unter Einbeziehung von VBN und ZVBN in enger Zusammenarbeit der Beteiligten. Ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsunternehmen als Betreiber innerhalb einer Beratungseinrichtung ist insbesondere an Orten voranzutreiben, an denen mehrere Verkehrsunternehmen den ÖPNV betreiben.

C 6.1.4 Übergeordnete Maßnahmen

- In jeder Gemeinde und in jeder Stadt im VBN-Gebiet soll mindestens eine personell besetzte Vertriebs-, Informations- und Beratungsstelle zum ÖPNV in Form eines Bürgerbüros, Service-Centers, einer Mobilitätszentrale oder eines privaten Dienstleisters, Einzelhändlers bzw. anderen Gewerbetreibenden mit entsprechendem Informations- und Beratungsangebot eingerichtet werden.
- Im Oberzentrum Bremen soll - zusätzlich zu bereits vorhandenen personell besetzten Informations- und Verkaufsstellen - eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden.
- Insbesondere außerhalb der Oberzentren soll die Einbeziehung von privaten Dienstleistungsanbietern, Kundencentern von Zeitungsverlagen, dem Einzelhandel, bzw. anderen Gewerbetreibenden in das Netz der ÖPNV-Information und Beratung im VBN-Gebiet ausgebaut werden. Die Kooperation mit privaten Anbietern kann unterschiedlich aussehen, angefangen vom kleinen Tabak- und Zeitschriftenladen oder Einzelhändler, der sich vorrangig auf den Verkauf von Tickets beschränkt bis hin zur Einbindung von Reisebüros in die breite Angebotspalette einer Mobilitätszentrale.
- Informations- und Vertriebssäulen stellen ein mögliches Ergänzungsangebot zu den personell besetzten Einrichtungen im VBN-Gebiet dar. Sie können an Standorten platziert werden, in deren Umfeld keine personell besetzten Vertriebs- und Informationsstellen des ÖPNV ansässig sind, aber auch innerhalb von personell besetzten Einrichtungen aufgestellt werden. Hierbei ist auf die Zugänglichkeit außerhalb der Öffnungszeiten zu achten. Unabhängig vom betreibenden Verkehrsunternehmen soll die Zugehörigkeit der Informations- und Vertriebssäulen zum VBN-Vertriebssystem erkennbar sein.

C 6.1.5 Handlungsfelder

- Die Auswahl der Standorte für die Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen erfolgt nach noch zu erarbeitenden Kriterien, wie beispielsweise dem Fahrgastaufkommen und der Bedienungshäufigkeit durch den ÖPNV für einen potenziellen Standort.
- Zur guten und leichten Erreichbarkeit bzw. Erkennbarkeit der Vertriebs-, Informations- und Beratungsstellen kann ein Wegeleitsystem aufgebaut werden. Um auf den Vertrieb von Tickets und auf Informationsmöglichkeiten zu Bussen und Bahnen hinzuweisen, können örtliche Informations- bzw. Hinweisschilder oder -zeichen, wie zum Beispiel „Rathaus“, „Bahnhof“ etc., um Hinweislogos zur ÖPNV-Beratungseinrichtung ergänzt werden. Auch die Beratungsstellen selbst sollen mit Hinweisschildern versehen werden. Die einheitlichen Informationen an Haltestellen auf die nächstgelegene Vertriebs- und Beratungsstelle sind noch zu entwickeln.
- Die Einrichtungen des Vertriebs-, Informations- und Beratungsnetzes sollen in das Corporate Design-Konzept des VBN einbezogen werden. Dies bezieht sich vor allem auf:
 - Die Erstellung und Verwendung von einheitlichen verbundbezogenen Elementen und Symbolen.
 - Die Be- bzw. Ausschilderung als äußeres Merkmal und innerhalb der personell besetzten Informations- und Verkaufsstellen.
- Weiterhin wird der VBN Musterverträge zwischen privater Vorverkaufsstelle, Bürgerbüro, Mobilitätszentrale und den Verkehrsunternehmen aber auch zwischen verschiedenen kooperierenden Mobilitätsanbietern (für Mobilitätszentralen) erarbeiten und den Partnern bei Bedarf zur Verfügung stellen.
- Ein Konzept zur Weiterentwicklung des Abrechnungs- und Einnahmearbeitungsverfahrens zwischen den Verkehrsunternehmen im VBN in Bezug auf neue Vertriebswege und Vertriebseinrichtungen wird bei Bedarf vom VBN erarbeitet.
- Die elektronischen Fahrscheindrucker werden von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.
- Der E-Commerce⁸¹ Vertriebsansatz im VBN wird weiterentwickelt (siehe Kapitel C 6.3).
- Um den Einsatz der EDV für die Fahrplan- und Tarifauskunft zu gewährleisten, erfolgt eine entsprechende Ausrüstung für die personell besetzten Einrichtungen wie Service-Center, Bürgerbüros, Touristinformationen und Mobilitätszentralen und ggf. in Abhängigkeit von der Größe und der Ausstattung auch für die privaten Einrichtungen. Die EDV-Hardware stellen die Beratungseinrichtungen zur Verfügung, die Lieferung, Instal-

⁸¹ Als Elektronischer Handel wird der virtuelle Einkaufsvorgang beispielsweise über das Internet bezeichnet. Ein bekanntes Beispiel bietet der Internet-Buchhandel Amazon.

lation und Aktualisierung der Software erfolgt in der Regel durch die Verkehrsunternehmen.

- Um eine fortwährende fachliche und persönliche Beratungskompetenz des Personals in den Vertriebs-, Informations- und Beratungseinrichtungen zu gewährleisten, muss das Personal regelmäßig zu Tarifen, Fahrplänen und EDV-Programmen sowie zum Umgang mit Kunden geschult und informiert werden. So wird die Verkaufs- und Servicequalität der Einrichtungen sichergestellt. Der VBN wird zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein Schulungssystem, in dem Aufgabenverteilung, Zeitabläufe und Inhalte der Schulungen festgelegt sind, erarbeiten.
- Für die Auskunft über die Haltestellen und Bahnhöfe sind den Beratungseinrichtungen entsprechende Unterlagen aus dem Kataster des Verbundes zur Verfügung zu stellen. Weitere Auskünfte über die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge sind ggf. bei den Verkehrsunternehmen oder den Verbund zu erfragen.

Der ZVBN leistet mit dem Online-Kataster „HIS“⁸² (www.zvbn-his.de) für ÖPNV- und SPNV-Haltestellen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Informationsmöglichkeiten und der Vereinheitlichung der Informationsstände. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften können dieses Haltestellenkataster online um aktuelle Daten ergänzen.

- Um die Aktualität und gleichbleibende Qualität der in den Informations- und Beratungsstellen ausgegebenen Informationsmaterialien zu gewährleisten, wird in Zusammenarbeit zwischen VBN, den Beratungseinrichtungen und den Verkehrsunternehmen ein Verfahren zur regelmäßigen und aktuellen Versorgung erarbeitet und umgesetzt.
- Die Erweiterung der Fahrplanauskunft im Hinblick auf den barrierefreien ÖPNV soll vorangetrieben werden (siehe Kapitel C 6.2).

C 6.1.6 Einzelmaßnahmen

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen in diesem Handlungsfeld bzw. haben bereits einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

Stadt Bremerhaven

Erweiterte Fahrgastinformationen sollen auch weiterhin durch BremerhavenBus angeboten werden, beispielsweise durch die Bereitstellung persönlicher Verbindungspläne oder haushaltsbezogener ÖPNV-Informationen. Darüber hinaus sind in Fahrzeugen und an Haltestellen neue Informationstechnologien vorgesehen die auch Hinweise beispielsweise zu touristischen Zielen und kulturellen Ereignissen in der Stadt bieten.

⁸² Haltestelleninformationssystem.

Stadt Delmenhorst

An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet soll die Einrichtung weiterer dynamischer Informationssysteme mit akustischer Abfahrtsansage geprüft werden. Darüber hinaus sind Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation auch innerhalb der Fahrzeuge ausdrücklich erwünscht. Hierzu zählen insbesondere linienbezogene Informationen sowie Haltestellenanzeigen und -ansagen.

Landkreis Osterholz

In der Gemeinde Wörpswede soll in der bestehenden Gästeinformation für Wörpswede und das Teufelsmoor eine Verkaufs- und Beratungsstelle eingerichtet werden.

C 6.2 ÖPNV-Service im Internet

C 6.2.1 Konzept

Die weit verbreitete Nutzung des Internets bietet hinsichtlich der Gestaltung der Fahrgastinformation, -beratung und des Vertriebs neue, umfangreiche, flexible und schnelle Möglichkeiten. Gleichzeitig ergeben sich aus der Nutzung neuer Technologien Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit, zur Standardisierung und zur Aktualität der dargereichten Inhalte. Mit der möglichst weitreichenden Vereinheitlichung der Internetinformationen soll insbesondere eine leichte Orientierung, und bei Bedarf auch eine übersichtliche Verknüpfung zu weiterführenden Informationen, sichergestellt werden.

C 6.2.2 Die Bausteine der EDV gestützten ÖPNV-Information im VBN

Auch das Netz der EDV gestützten ÖPNV-Informationen im VBN-Gebiet entsteht durch das Zusammenspiel verschiedener Bausteine.

Das Kernangebot bildet die Internetauskunft des VBN unter www.vbn.de. Auf Basis der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) können hier Fahrplaninformationen individuell abgefragt werden. Weiterhin werden schwerpunktmäßig verbundweit gültige Informationen wie beispielsweise Marketingaktionen, Tarifinformationen oder Liniennetzpläne auch zum Herunterladen bereitgestellt.

Die Internetpräsenzen der einzelnen Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften vertiefen das Angebot auf regionaler bzw. städtischer Ebene.

Im Folgenden werden die Bausteine näher beschrieben, die das EDV gestützte Informationsnetz im VBN-Gebiet zukünftig bilden:

ÖPNV-Informationen und Auskunft auf den Internetseiten des VBN

Im Internet ist unter der Adresse www.vbn.de eine umfassende Information über das Dienstleistungsangebot, vor allem eine Fahrplan- und Tarifauskunft, des VBN möglich.

Ergänzend dazu finden sich unter www.vbn-bei-nacht.de Informationen rund um das Thema Nachtverkehre im Verbundgebiet.

Die bestehende Online-Fahrplanauskunft des VBN soll um verschiedene Angebote erweitert werden. Neben der automatischen Berechnung des Fahrpreises abgefragter Verbindungen und der Darstellung von Liniennetz- und Haltestellenumgebungsplänen wird auch die Möglichkeit des direkten Fahrplanausdrucks bzw. der Onlinebestellung von Tickets angestrebt.

Perspektivisch ist die Online-Auskunft eines barrierefreien Zugangs für die Haltestellen angestrebt. Hierbei werden beispielsweise Rollstuhlfahrern kartengestützte Hinweise gegeben, ob und auf welchem Weg genau die jeweilige Haltestelle zu erreichen bzw. zu verlassen ist.

Schließlich soll die Einrichtung eines speziellen Informationsportals zwischen VBN und Unternehmen geprüft werden. Dieses Portal soll beispielsweise frühzeitig ÖPNV-bezogene Informationen zu Sonderveranstaltungen (beispielsweise Sail, Kramerkmarkt usw.) aber auch Informationen zu Sperrungen, Umleitungen oder sonstigen Behinderungen bieten. Das Portal richtet sich allerdings nicht direkt an die Fahrgäste, sondern vielmehr an Planende und Auskunftgebende in den Verkehrsunternehmen, Call-Centern, Städten, Landkreisen und Gemeinden.

ÖPNV-Informationen und Auskunft auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen

Auf regionaler bzw. städtischer Ebene wird das Angebot des VBN durch eine Reihe von Internetpräsenzen verschiedener Verkehrsunternehmen ergänzt und vertieft. Auf diesen Seiten kann speziell auf die jeweiligen Angebote vor Ort eingegangen werden.

Zudem finden sich hier auch weitergehende Informationen beispielsweise zu aktuellen Behinderungen (aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen) oder zum Linienangebot im Rahmen der Schülerbeförderung. Neben der Fahrplan- und Tarifauskunft werden zum Beispiel zielgruppenspezifische Informationen dargestellt, wie Informationen für Neubürger und Mobilitätseingeschränkte. Hinweise zu sicherheitsrelevanten Themen⁸³, zu Kooperationen mit Car-Sharing-Organisationen oder zu speziellen Dienstleistungen wie Busvermietung, Taxibestellung und Park-and-ride-Angeboten sind nur einige weitere Beispiele aus dem umfangreichen, internetgestützten Angebot der Verkehrsunternehmen.

ÖPNV-Informationen auf den Internetseiten der Gebietskörperschaften

Künftig soll es auch auf den Internetseiten der Städte, Landkreise und Gemeinden leicht auffindbare und gut verständliche Informationen zum ÖPNV-Angebot vor Ort geben. Neben einer grundsätzlichen Verknüpfung zur Internetpräsenz des VBN sollen linienbezogene Hinweise zu wichtigen Linien oder die Erreichbarkeit ausgewählter Ziele (wie

⁸³ Zum Beispiel Sicherheit in den Fahrzeugen, Hinweise zur Prävention über Jugendarbeit in Schulen und Stadtteileinrichtungen usw. Vergleiche www.bsag.de.

Kreisverwaltungen, Krankenhäuser, Rathäuser usw.) dargestellt werden. Zudem können auch die jeweiligen Liniennetzpläne zum Herunterladen bereitgestellt werden.

Ziel ist es, die bestehenden Angebote einem breiteren Nutzerspektrum transparenter zu machen und zielgruppen- und fahrtzweckbezogene Informationen bereitzustellen. Mögliche Zielgruppen können hierbei Berufstätige, Senioren, Neubürger und Touristen sein.

Pendlerportal

Im März 2007 wurde unter <http://zvbn.pendlerportal.de> internetgestützte Mitfahrzentrale in Betrieb genommen. Alle ZVBN-Verbandsglieder haben regionsbezogene Portale (zum Beispiel unter <http://ammerland.pendlerportal.de>). Die kreisangehörigen Gemeinden im ZVBN-Raum dürfen auf die Portale ihrer Landkreise verweisen.

Das Pendlerportal nennt Informationssuchenden Fahrtmöglichkeiten von A nach B - als Mitfahrgelegenheit und im ÖPNV (siehe Abbildung C-27). Durch die Verzahnung von individuell organisierten Mitfahrten und öffentlichem Verkehrsangebot soll unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung getragen werden können. So können sich beispielsweise auch Fahrgemeinschaften bilden, die den Park-and-ride-Platz am nächsten Bahnhof gemeinsam ansteuern und von dort den Zug nutzen.



Quelle: <http://osterholz.pendlerportal.de>

Abbildung C-27: Alternative: ÖPNV oder Mitfahrgelegenheit?

Interessierte Gemeinden, die den Hinweis auf das Pendlerportal auf ihrer eigenen Internetseite verwenden wollen, können sich dazu an den ZVBN wenden.

Informations- und Vertriebsssäulen

Informations- und Verkaufssäulen können das Netz der Beratungseinrichtungen im Verbundraum ergänzen. Ziel ist, dass sich die Kunden an ausgewählten Standorten ohne persönliche Beratung selbstständig an 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr über das Angebot im Verbundraum informieren und ihr Ticket kaufen können. Die Säulen können im Innenbereich, beispielsweise in Service-Centern, Bürgerbüros oder Mobilitätszentralen oder auch im Außenbereich aufgestellt werden. Die Auswahl der Standorte orientiert sich maßgeblich am Fahrgastaufkommen im Umfeld des Standortes.

Connect - Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen

Gemeinsam mit 19 Kooperationspartnern beteiligt sich der ZVBN am Betrieb und der Pflege eines landesübergreifenden (Niedersachsen und Bremen) Fahrplandatenpools, der von verschiedenen Auskunftsanbietern genutzt werden kann. Die in diesem Raum verkehrenden rund 200 Verkehrsunternehmen erschließen mit ihren ca. 2.200 Linien etwa 8,5 Mio. Einwohner.

Fahrpläne werden bei Verkehrsunternehmen mit EDV gestützten, unterschiedlichen Fahrplanungssystemen aufgenommen. Die verschiedenen Datenformate werden auf einem gemeinsamen Server zur gegenseitigen Integration zur Verfügung gestellt.

Auskunftsanbieter können diesen Zwei-Länder-Datenpool nutzen und zwar unabhängig von den eingesetzten Auskunftssystemen. Somit wird die Auskunft zu durchgängigen ÖPNV-Wegeketten über regionale und technische Grenzen hinaus für Niedersachsen und Bremen realisiert.

Der Connect-Datenpool ist wiederum Teil des DELFI-Systemverbundes (Durchgängige Elektronische FahrgastInformation, www.delfi.de). Hierin sind alle Länderauskunftssysteme der Bundesrepublik Deutschland sowie der Fahrplanbestand der Deutschen Bahn AG miteinander vernetzt. Der Kunde kann so von „seinem“ (Landes-)Auskunftssystem aus auch die Daten anderer Länder abrufen, ohne deswegen auf eine andere Internetseite wechseln zu müssen.

Im europäischen Kontext wird derzeit die Integration des Connect-Datenpools in das System „EU-Spirit“ (www.eu-spirit.com) angestrebt. Ähnlich DELFI werden hierbei die Fahrplanauskunftssysteme der teilnehmenden Regionen zum gegenseitigen Nutzen miteinander verknüpft.

C 6.3 Vertrieb

Im VBN-Gebiet gibt es bislang⁸⁴ kein einheitliches Vertriebssystem. Vielmehr bestehen bei den Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Vertriebsstruktur und die Vertriebswege sehr unterschiedliche Systeme. Das im August 2002 in der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossene VBN-Vertriebskonzept hat daher die Entwicklung eines einheitlichen Vertriebssystems zum Ziel. Damit soll der Zugang zum ÖPNV für die Kunden hinsichtlich des Kaufs von Tickets erleichtert werden, um Stammkunden zu binden und Neukunden zu gewinnen. Der folgende Text gibt das VBN-Vertriebskonzept in Auszügen wieder.

⁸⁴ Stand: 2007.

C 6.3.1 Konzept

Eine der zentralen Zielsetzungen des VBN-Vertriebskonzeptes war die verbundweite Einführung des elektronischen Tickets auf Basis der GeldKarte. Dabei können die Tickets mit der GeldKarte bargeldlos bezahlt und gleichzeitig elektronisch auf dem Chip gespeichert werden. Die Kontrolle der elektronischen Tickets erfolgt über elektronische Fahrausweisdrucker oder über spezielle Kontrollgeräte. Dieser Ansatz ist in Teilen des Verbundgebietes umgesetzt und stellenweise auch weiterentwickelt worden. Die Stadtverkehrsunternehmen in Bremen (BSAG), Bremerhaven (Bremerhavenbus) und Oldenburg (VWG) haben diesen Ansatz zu einem System mit Tagesbestpreisabrechnung weiterentwickelt. Mit dem so genannten BOB-Ticket (bequem ohne Bargeld) können die Kunden den ÖPNV ohne Kenntnisse über Ticketsortiment und Tarife nutzen. Sie müssen sich vor/bei Fahrtbeginn einfach mit der GeldKarte anmelden und ihr Fahrtziel angeben. Die Hintergrundsoftware beim Verkehrsunternehmen registriert die Daten und errechnet die Preisstufe und den Preis für die Fahrt. Die erzeugten Verkaufsdatensätze und die damit in Anspruch genommenen Leistungen werden gesammelt und den Kunden monatlich in Rechnung gestellt.



Quelle: www.bremerhavenbus.de

Abbildung C-28: Ohne Tarif- und Ticketkenntnisse bargeldlos den ÖPNV nutzen. Das BOB-Ticket macht es möglich

Das System ist sehr erfolgreich und soll weiter ausgebaut werden. Zu diesem Zweck wird der VBN Gespräche mit weiteren Verkehrsunternehmen führen.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten liegen im Bereich des E- und des M-Commerce. Als E-Commerce (Electronic Commerce, Elektronischer Handel) wird der virtuelle Einkaufsvorgang über das Internet bezeichnet. Im Rahmen dieses Konzeptes bietet beispielsweise der Weser-Ems Bus die Möglichkeit, Tickets online zu erwerben. Nach der Bestellung über das Internet wird das Ticket per Post versandt. M-Commerce (Mobile Commerce, Mobiler Handel) ist eine spezielle Form des E-Commerce unter Verwendung drahtloser Kommunikation und mobiler Endgeräte wie beispielsweise Mobiltelefonen.

Schließlich sind im Bereich Vertrieb auch weiterhin Kooperationen mit Dritten wünschenswert.

Weitere Kooperationsfelder ergeben sich in der Zusammenarbeit mit Kulturveranstaltern (beispielsweise Bremer Theaterticket) oder anlässlich bestimmter Veranstaltungen im Rahmen von Ausstellungen oder Sportveranstaltungen (beispielsweise WerderTicket).

C 6.3.2 Maßnahmen

- Die Weiterentwicklung eines verbundweiten Vertriebsansatzes steht weiterhin im Vordergrund.
- Der Postpaid-Ansatz (BOB-Karte) soll in weiteren Teilen des Verbundgebietes eingeführt werden.
- Das Konzept für den E-Commerce Vertriebsansatz im VBN soll weiterentwickelt werden. Hierzu zählt beispielsweise der Ausbau des Ticketerwerbs über das Internet.
- Weitere Ausbaustufen des Vertriebskonzeptes, wie Bonus- und Anreizsysteme oder Kooperationen mit Dritten, werden weiterentwickelt.
- Bei Bedarf kann auch ein Konzept zur Einführung des M-Commerce erstellt werden.

C 7 Tarif

„Um tarifbedingte Zugangshemmnisse zum ÖPNV für die Kunden weiter abzubauen, ist der VBN-Tarif unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten, seiner Ergiebigkeit sowie der von den Gebietskörperschaften zu leistenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste in seiner Ausgestaltung und Anwendbarkeit weiter zu vereinfachen.“ (vergleiche Kapitel C 1.5)

C 7.1 Tarifstruktur und Ticketsortiment

Um insbesondere tarifbedingte Zugangshemmnisse abzubauen, ist die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen) und auch das Ticketsortiment unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten, seiner Ergiebigkeit sowie der von den Gebietskörperschaften zu leistenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste in seiner Anwendbarkeit für den Kunden weiter zu vereinfachen.

Bezogen auf die angebotenen Tickets ist insbesondere anzustreben,

- lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen,
- tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten,
- bargeldlose Ticketangebote und -vertriebswege weiter auszubauen und verbundweit anzubieten.
- die Vorteile des einheitlichen und durchgängigen VBN-Tarifes stärker zu bewerben.

C 7.2 Tarifgebiet

C 7.2.1 Assoziierungen im Landkreis Rotenburg

Seit 2007 werden mit dem Landkreis Rotenburg sowie den noch nicht mit dem ZVBN assoziierten kreisangehörigen Gemeinden des Landkreises Gespräche über die Integration in den VBN-Tarif geführt.

In Abstimmung mit der VBN GmbH sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen werden deshalb die aus der Anwendung des VBN-Tarifes resultierenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste berechnet. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die weiteren Gespräche mit den Gebietskörperschaften.

C 7.2.2 Assoziierungen im Landkreis Cuxhaven

Mit der Assoziierung der Samtgemeinde Land Wursten mit dem ZVBN zum 01.01.2008 sowie der Einführung von Übergangstarifen im Zeitkartenbereich zwischen dem Landkreis Cuxhaven und dem VBN zum 01.02.2008 ist die tarifliche Kooperation im Landkreis Cuxhaven weiter vertieft worden.

Sofern es zu einer weiteren Ausweitung des VBN-Tarifs im Landkreis Rotenburg kommen wird, dürfte sich mittelfristig auch die Frage einer weiteren Ausweitung des VBN-Tarifes im Landkreis Cuxhaven stellen.

C 7.3 Tarifkooperationen

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen, der Fahrgastzahlen sowie möglicherweise anfallender Durchtarifizierungsverluste ist mit den an das VBN-Gebiet angrenzenden Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünden regelmäßig zu prüfen, ob die Schaffung oder Vertiefung von tariflichen Kooperationen sinnvoll ist. Hierbei ist jedoch insbesondere darauf zu achten, dass die Ausgestaltung und Anwendung der tariflichen Kooperationsformen für den Kunden möglichst einfach gestaltet werden.

C 8 Maßnahmen im SPNV

Das zentrale Projekt zur Verbesserung des SPNV im Verbundraum, das gemeinsam von den beiden SPNV-Aufgabenträgern, dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sowie der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) entwickelt worden ist, ist die Einführung der „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ als regionales S-Bahnsystem für den Raum Bremen - Oldenburg - Bremerhaven in den Jahren 2010/2011. Außerdem soll 2010 das Konzept „Metropolregion“ zwischen den Metropolregionen „Metropolregion Bremen/Niedersachsen im Nordwesten“⁸⁵ und „Metropolregion Hamburg“⁸⁶ starten.

In der Karte C-1 ist das zukünftige Zielnetz - auch des SPNV - für den Verbundraum dargestellt. Hier sind die schon heute mit modernen Fahrzeugen betriebenen RegionalExpress-Netz sowie das RegionalBahnnetz dargestellt.

Die Maßnahmen in den einzelnen SPNV-Netzen werden im Folgenden dargestellt, außerdem sind von den Gebietskörperschaften darüber hinausgehende Anregungen und Vorstellungen im Bereich SPNV im Kapitel (C 8.2) aufgeführt. Auf SPNV-Haltestellen bezogene Maßnahmen sind bereits im Kapitel Qualität des ÖPNV (vergleiche Kapitel C 5.1.1.6) dargestellt. Zur Bilanzierung der SPNV-Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2 vergleiche in der Anlage zu C 2, Land Bremen: Maßnahmen im SPNV.

C 8.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz

C 8.1.1 Maßnahme Einführung Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Das Ausschreibungsverfahren für die künftige Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (vergleiche Karte C-1) wird von den beiden SPNV-Aufgabenträgern im Jahr 2007 durchgeführt. Das derzeit geplante Betriebskonzept des Regio-S-Bahn-Systems umfasst nachstehende Linien:

- S1 Bremen-Farge - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden
- S2 Bremerhaven-Lehe - Bremen Hbf. - Twistringen
- S3 Bremen Hbf. - Oldenburg (- Bad Zwischenahn optional)
- S4 Nordenham - Bremen Hbf.

⁸⁵ Mehr Information unter: www.bremen-niedersachsen.de

⁸⁶ Mehr Information unter: www.metropolregion.hamburg.de

Die vier Linien ersetzen das RegionalBahn-Angebot (bzw. in Richtung Nordenham das RE-Angebot) auf den dargestellten Relationen.

Die Linienbezeichnung ist lediglich ein Arbeitstitel, die endgültige Bezeichnung wird der künftige Betreiber zusammen mit den beiden SPNV-Aufgabenträgern vergeben.

Die Linien S1 und S2 sind Durchmesserlinien. Der Betrieb der S3 und S4 soll jeweils als Halbmesserlinie erfolgen.

Die Linie S1 wird über den heutigen SPNV-Endpunkt Bremen-Vegesack hinaus in Richtung Bremen-Farge verlängert. Die erforderlichen Baumaßnahmen wurden im März 2007 aufgenommen. Es ist ein Vorlaufbetrieb ab Dezember 2007 geplant. Mit modernen Dieseltriebwagen wird die Strecke Bremen-Farge - Bremen-Vegesack im 30-Minuten-Takt befahren. Auf der Strecke gibt es sieben neue SPNV-Haltestellen. Am Bahnhof Bremen-Vegesack ist - während des Vorlaufbetriebs - ein Umstieg erforderlich. Mit der geplanten Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn-Linie S1 im Jahr 2011 wird die Strecke elektrifiziert sein und eine durchgehende Befahrung von/bis Bremen-Farge möglich.

Als Grundangebot ist auf allen vier Regio-S-Bahn-Linien montags bis sonntags ein Stundentakt geplant. Auf dem Abschnitt Bremen-Farge - Bremen der Linie S1 wird ein Halbstundentakt angeboten. In den Hauptverkehrszeiten soll das Angebot zwischen Bremen - Verden auf einen Halbstundentakt verstärkt werden. Für die Relation Bremen-Vegesack - Bremen wird für die Hauptverkehrszeit optional ein Viertelstundentakt geprüft. Durch die Modernisierung der Streckeninfrastruktur und den beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen sollen die Fahrtzeiten auf allen Regio-S-Bahn-Linien verkürzt werden.

Ebenfalls als Option vorgesehen ist die Verlängerung der Linie S3 über den Hauptbahnhof Oldenburg hinaus zum Bahnhof Bad Zwischenahn im Landkreis Ammerland. Damit werden alle zehn Verbandsglieder des ZVBN an die zukünftige Regio-S-Bahn angeschlossen.

Für den Einsatz auf den Strecken der Regio-S-Bahn sind Elektrotriebwagen mit folgenden Eigenschaften vorgesehen⁸⁷:

- gute Fahreigenschaften / hohe Beschleunigungs- und Bremsvermögen
- Moderne, kundenfreundliche Inneneinrichtung; Mehrzweckräume
- Ebenerdiger Einstieg bei 76 cm hohen Bahnsteigkanten, zusätzlich: Schiebetritte zur Spaltüberbrückung
- Barrierefreie Einrichtungen (Rollstuhlstellplätze, WC)
- Klimatisierung
- Flügelzugkonzepte⁸⁸, Stärken/Schwächen von Zügen möglich

⁸⁷ Quelle: SBUVE-Vortrag „Die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ vom 20.02.2007 beim 1. Arbeitskreis des stationsbüro:RASCH!

⁸⁸ Unter Flügelung versteht man das fahrplanmäßige Aufteilen eines Zuges in mehrere (in der Praxis meistens zwei) Zugteile (Halbzüge), die auf unterschiedlichen Strecken weiterfahren oder von denen einer endet. Im letzteren Falle spricht man beim Aufteilen auch vom „Schwächen“, beim Zusammenführen vom „Verstärken“ von Zügen.

Durch die verbesserte Infrastruktur (Streckenausbau und Modernisierung der Regio-S-Bahn Bahnhöfe⁸⁹), dem verbesserten Angebot und den neuen Fahrzeugen entsteht ein attraktives Gesamtsystem für die Region.

C 8.1.2 Maßnahme Einführung Metropolenbahn

Zurzeit besteht das Angebot auf der SPNV-Achse Bremen - Hamburg aus dem schnellen Angebot der Metronom-Züge, die nicht an allen Unterwegsbahnhöfe halten, sowie aus den RegionalBahn-Linien Bremen - Rotenburg (vergleiche Kapitel A 3.3.2) und Hamburg - Tostedt.

Zum Fahrplanwechsel 2010 soll das neue „Metropolenbahn“-Konzept⁹⁰ umgesetzt werden. Die Planungen für das SPNV-Angebot zwischen den beiden Metropolen Bremen und Hamburg sehen zwei SPNV-Linien (vergleiche Karte C-1) mit unterschiedlichen Halten vor:

Die beiden bisher bestehenden RegionalBahn-Linien Bremen - Rotenburg sowie Hamburg - Tostedt werden zu einem durchgehenden Angebot zwischen Bremen - Hamburg, mit Halt an allen Stationen, verbunden. Die Planungen sehen für das Grundangebot der Metropolenbahn einen Stundentakt vor, am Wochenende und an Tagesrandlagen wird das Fahrtenangebot bedarfsgerecht angepasst⁹¹.

Das Metronom-Angebot, die schnelle Verbindung zwischen Bremen und Hamburg, soll grundsätzlich unverändert bleiben. Das Grundangebot besteht aus einem Stundentakt. Die Anzahl der bedienten Bahnhöfe außerhalb des VBN-Verbundgebietes wird zurzeit vom SPNV-Aufgabenträger überprüft.

Durch die Überlagerung der beiden Angebote entsteht ein 30-Minuten-Takt auf der Relation Bremen - Hamburg im SPNV für die SPNV-Haltepunkte mit Zughalten der beiden Produkte. Im VBN-Verbundgebiet sind dies die Bahnhöfe Bremen und Rotenburg.

Lokbespannte Doppelstockwagen, die jetzt schon auf der Metronom-Linie eingesetzt werden, sollen künftig im Gesamtangebot des SPNV zwischen Bremen und Hamburg eingesetzt werden.

⁸⁹ Beim ZVBN wurde Ende 2006 das „stationsbüro:RASCH!“ zur Unterstützung bei der Modernisierung der zukünftigen Regio-S-Bahn Bahnhöfe gegründet. Mehr Information unter www.stationsbuero-rasch.de.

⁹⁰ Der Begriff „Metropolenbahn“ ist ein Arbeitstitel. Über die Benennung entscheidet der zukünftige Betreiber mit den SPNV-Aufgabenträgern.

⁹¹ Quelle: Bedienungskonzept für die SPNV-Strecke Bremen - Hamburg, LNVG-Präsentation am 17.11.2006 beim ZVBN.

C 8.1.3 Maßnahmen im „RegionalExpress-Netz“

Das „RegionalExpress-Netz“⁹², welches die schnellen Angebote mit dem Schwerpunkt auf Verbindungsfunktionen im SPNV beinhaltet, besteht im Verbundraum aus drei Linien⁹³:

- Linie R1/R7 [Norddeich Mole -] Oldenburg - Bremen - Verden [- Hannover]⁹⁴
- Linie R2/R5 Bremerhaven-Lehe - Bremen Hbf. - Diepholz [- Osnabrück]
- Linie R3 Metronom-Linie Bremen - Rotenburg [- Hamburg]

Auf allen Linien werden moderne lokbespannte Doppelstockzüge eingesetzt. Ziel des Fahrplanangebotes ist ein Stundentakt, der in Tagesrandlage nachfrageorientiert angepasst wird⁹⁵. Da das „RegionalExpress“-Linienkonzept von den beiden SPNV-Aufgabenträgern im Zielzustand zum Fahrplanwechsel 2004 realisiert wurde, sind weitergehende betriebliche Maßnahmen im Grundangebot nicht geplant.

C 8.1.4 Maßnahmen im „RegionalBahn-Netz“

Im Gegensatz zum „RegionalExpress-Netz“ stellt das Regionalbahn-Netz das erschließende und dadurch langsamere Angebot, mit Halt an allen SPNV-Haltestellen der befahrenden Strecke dar. Im Verbundgebiet gibt es - außerhalb des Regio-S-Bahn-Netzes/der Metropolenbahn folgende sechs Regionalbahnangebote:

- R1 Bremen - Langwedel [- Soltau - Uelzen]
- R2 Bremerhaven [- Cuxhaven]
- R4 [Minden - Nienburg -] Verden - Rotenburg
- R6 Bremen - Delmenhorst - Wildeshausen [- Vechta - Osnabrück]
- R9 [Wilhelmshaven -] Oldenburg [- Cloppenburg - Osnabrück]
- R10 Bremerhaven [- Bremervörde - Buxtehude]

Ein Zweistundentakt stellt die Grundlage des Fahrplanangebotes dar, der bei entsprechender Nachfrage zum Stundentakt verdichtet wird.

Der Zielzustand ist aus Sicht der SPNV-Aufgabenträger im RegionalBahn-Netz für die vier Strecken R2, R6, R9 und R10 zum Fahrplanwechsel 2004 erreicht worden. Aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel ist eine Überprüfung einzelner Zugleistungen möglich. Es werden moderne Diesellokomotiven auf den Strecken eingesetzt.

⁹² Dies ist nur ein Arbeitstitel. Siehe auch Kapitel C 3.1.4.

⁹³ Die drei RegionalExpresslinien werden in der Fahrgastinformation des Verkehrsverbundes als fünf Linien vermarktet.

⁹⁴ Durch Angebotsüberlagerung der Produkte RegionalExpress und InterCity entsteht auf der Achse Bremen - Delmenhorst - Oldenburg [- Leer] ein stündliches Fahrtenangebot im RegionalExpress-Netz. Dabei ist zu beachten, dass im InterCity VBN-ZeitTickets - ausgenommen SemesterTickets - mit IC-AufpreisTicket anerkannt werden.

⁹⁵ Quelle: LNVG-Vortrag vom 27.02.2007 „Regionales Planungsgespräch für den SPNV“ in Bremen.

Der Umfang der Leistung auf der Strecke R4 [Minden - Nienburg -] Verden - Rotenburg und auf der Strecke R1 Bremen - Langwedel [- Soltau - Uelzen] wurden von Seiten der SPNV-Aufgabenträger zum Fahrplanwechsel 2007/08 überprüft. Auf der Strecke R1 sind einzelne Zugleistungen entfallen, auf der Strecke R4 bleibt das Angebot am Wochenende beim Status quo. An Werktagen wurde die bisherige durchgehende Verbindung ersetzt durch die Relationen Verden - Rotenburg sowie Nienburg - Minden - Bielefeld.

C 8.2 Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz

Die übergeordneten Maßnahmen im Bereich des SPNV sind in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben worden. Der Maßnahmenbereich Bahnhofsinfrastruktur ist im Kapitel C 5.1.1 dargestellt. Nun folgen Maßnahmen der einzelnen Gebietskörperschaften im SPNV-Netz, die explizit genannt worden sind. Dabei wird unterschieden in Maßnahmen des Landes Bremen, als SPNV-Aufgabenträger, und in Einzelmaßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften, da diese Vorschläge im Einzelnen noch mit der LNVG, dem zuständigen SPNV-Aufgabenträger, abgestimmt werden müssen.

C 8.2.1 Maßnahmen des SPNV-Aufgabenträgers Land Bremen⁹⁶

Bremen

Die Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen einschließlich der Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie S1 nach Bremen-Farge ist das Schwerpunktprojekt im SPNV-Bereich in Bremen. Dafür wurde diese Linie als GVFG-Großvorhabenprojekt beim Bund (vergleiche Karte C-2) angemeldet.

Bremerhaven

Die SPNV-Bedienung (RegionalExpress bzw. künftige Regio-S-Bahn) zwischen Bremerhaven und Bremen soll gesichert und verbessert werden (u. a. Tagesrandverbindungen insbesondere als Zubringer zum Schienenpersonenfernverkehr).

C 8.2.2 Einzelmaßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften

Stadt Delmenhorst

Das zeitliche Angebot im SPNV ist auf der Relation Bremen - Delmenhorst zu vergleichmäßigen und es ist ein vertraktetes Angebot zu schaffen.

⁹⁶ Die bremischen SPNV-Maßnahmen werden im SPNV-Nahverkehrsplan (Veröffentlichung 2008) des Landes Bremen abschließend definiert.

Stadt Oldenburg

Mit Einführung der zukünftigen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen und deren Linie S3 Bremen-Oldenburg soll die Erweiterung des Betriebs in westlicher Richtung bis Bad Zwischenahn oder darüber hinaus unter Einbeziehung eines zusätzlichen Haltepunktes in Wechloy vorgenommen werden.

Landkreis Ammerland

Die Überlagerung des Taktverkehrs der RegionalExpress-Linie Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn [- Norddeich Mole] und des Zweistundentaktes der InterCity-Linie Bremen [- Leer] zu einem Stundentakt im Landkreis Ammerland ist zu verbessern. Gleiche Abfahrtsminuten und die volle Integration des IC in den VBN-Tarif werden angestrebt.

Die Anbindung der bestehenden SPNV-Haltepunkte in Augustfehn, Bad Zwischenahn, und Westerstede-Ocholt an die zukünftige Regio-S-Bahn-Linie S3 ist zu verfolgen. Außerdem soll die Gemeinde Rastede in das Regio-S-Bahn-Netz eingebunden werden.

Landkreis Diepholz

Die bestehende RegionalBahnlinie R5 Bremen - Twistringen soll verlängert werden um den Abschnitt Twistringen - Diepholz.

Die nicht mehr im SPNV genutzten Schienenstrecken Bassum - Sulingen - Rahden, Diepholz - Sulingen - Nienburg, Bremen - Thedinghausen und Syke - Hoya im Landkreis Diepholz sollen - soweit es sich nicht um entwidmete Teilstücke handelt - als Option für künftige Planungen und Nutzungen in ihrem Bestand nicht weiter angetastet werden.

Landkreis Osterholz

Die Schienenstrecke Osterholz-Scharmbeck - Bremervörde, die zurzeit nur für den Güter- und Touristikverkehr genutzt wird, soll als Option für künftige Planungen in Bezug auf eine mögliche Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke (bzw. auf Teilstrecken) in ihrem Bestand gesichert werden.

Landkreis Verden

Von zentraler Bedeutung für die schienenverkehrliche Anbindung des Landkreises Verden ist die Aufrechterhaltung der regulären Einbindung des Bahnhofs Verden in den Schienenpersonenfernverkehr.

Auf der künftigen Regio-S-Bahn-Linie S1 Bremen-Farge - Bremen - Verden ist ganztägig ein Halbstundentakt einzurichten.

Das Angebot auf den SPNV-Strecken R4 und R1 (Bremen - Langwedel - Soltau - Uelzen) soll erhalten bleiben.

Die so genannte Y-Trasse (Neubau der Fernverkehrsverbindung Hannover - Hamburg und Hannover - Bremen) wird zu einer noch stärkeren Belastung des bereits heute stark befahrenen Streckenabschnitts Bremen - Langwedel führen. Ziel ist, zwischen Bremen und Verden auch nach Realisierung der Y-Trasse ein hochwertiges (schnelles, halbstündiges) SPNV-Angebot betrieblich durchführen zu können. Notwendig ist eine Erweiterung der Schieneninfrastruktur im Bereich Bremen - Langwedel um ein oder mehrere zusätzliche Gleise.

Landkreis Wesermarsch

Eine konsequente Bedienung im Stundentakt montags bis samstags auf der zukünftigen Regio-S-Bahn-Linie S4 Bremen - Nordenham (bestehende SPNV-Linie Linie R8) ist umzusetzen.

C 9 Umwelt und Klima

C 9.1 Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung - Nichttechnische Zusammenfassung

Für den Nahverkehrsplan des Zweckverbands Bremen Niedersachsen wurde eine Strategische Umweltprüfung durchgeführt. Dazu wurden die für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes untersucht. Die Ziele ergeben sich aus geltenden rechtlichen Vorgaben (Konventionen, Verordnungen, Richtlinien, Gesetze) auf europäischer, nationaler und bundesstaatlicher Ebene. Das Zielsystem bildete die Grundlage für die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands im Planungsraum. Die Beschreibung erfolgte anhand der Schutzgüter des aktuellen Umweltverträglichkeitsgesetzes (Mensch, Biologische Vielfalt/Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und Sachgüter). Neben dem derzeitigen Umweltzustand wurde die voraussichtliche Veränderung bei Nichtdurchführung des Plans dargestellt. Bei Verzicht auf den Nahverkehrsplan und die darin enthaltenen Verbesserungen für den Öffentlichen Personennahverkehr ist - bei voraussichtlich steigendem Verkehrsaufkommen - tendenziell mit einer Verschlechterung des Umweltzustands zu rechnen.

Der wesentliche Teil der Strategischen Umweltprüfung ist die Prüfung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Nahverkehrsplans. Sie erfolgte in zwei Prüfschritten. Im ersten wurde die generelle Betroffenheit der Schutzgüter untersucht und im zweiten Prüfschritt erfolgte eine Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltwirkungen einzelner Maßnahmen des Plans.

Als Folge des Nahverkehrsplans sind sowohl positive als auch negative Umweltauswirkungen zu erwarten.

Alle negativen Auswirkungen begründen sich im Wesentlichen über die Flächeninanspruchnahme durch bauliche Maßnahmen. Erhebliche negative Auswirkungen werden in Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Biodiversität/Flora und Fauna prognostiziert.

Erhebliche positive Umweltauswirkungen gibt es dagegen für die Schutzgüter Klima/Luft und Mensch, inklusive menschliche Gesundheit. Die Wirkungen begründen sich überwiegend dadurch, dass der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehr steigt. Der Öffentlichen Personennahverkehr verursacht in der Regel weniger Schadstoffemissionen als der motorisierte Individualverkehr, insbesondere wenn - wie es im Nahverkehrsplan vorgesehen ist - das Liniennetz erweitert wird, schadstoffärmere Busse eingeführt werden und Park-and-ride zu einer stärkeren Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs motivieren. Darüber hinaus profitiert die Bevölkerung von einer bedarfsgeordneten Bedienung mit Öffentlichem Personennahverkehr und von qualitativen Verbesserungen.

Insgesamt gesehen überwiegen die positiven Umweltauswirkungen des Nahverkehrsplans. Einzelne negative Auswirkungen müssen in Kauf genommen werden, um das Hauptziel des Nahverkehrsplans zu erreichen: Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen wird eine Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen angestrebt.

Zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von erheblich negativen Umweltauswirkungen wurden Vorschläge unterbreitet.

Der Umweltbericht schließt mit vorhandenen und geplanten Überwachungsmaßnahmen, um unvorhergesehene Umweltwirkungen des Programms frühzeitig zu erkennen. Dazu könnte das bestehende Verkehrsmanagementsystem genutzt werden. Ebenso kann auf bestehende Instrumente der Umweltüberwachung anderer Rechtsvorschriften (Umweltbeobachtung nach Bremischem Naturschutzgesetz, Umweltindikatoren Niedersachsen, Wasserrahmenrichtlinie, Rahmenrichtlinie Luftqualität) zurückgegriffen bzw. eine Kooperation mit diesen angestrebt werden.

Der ausführliche Bericht ist in der Anlage zu C 9 enthalten.

C 9.2 ÖPNV und Luftreinhaltung - ein Beitrag zum Klimaschutz

„Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen durch Aufkommensverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr anzustreben. Unter diesem Gesichtspunkt soll dem Ausbau des ÖPNV (als Teil des Umweltverbundes) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit Vorrang gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden“ (aus Ziele, Grundsätze, Seite C1-1).

C 9.2.1 Maßnahmen zur Luftreinhaltung

In größeren Städten sind Mensch und Umwelt Belastungen durch Luftschadstoffe aus verschiedenen Quellen ausgesetzt. Neben dem Feinstaub sind dies hauptsächlich Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid und Benzol.

Die Europäische Union hat mit ihrer Luftqualitätsrahmenrichtlinie und den Tochterrichtlinien neue verbindliche Grenzwerte für die Luftschadstoffe vorgegeben, die 2002 durch das 7. Gesetz zur Änderung des BImSchG (§§ 40, 47) und die Neufassung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in bundesdeutsches Recht überführt wurden. Bei einer Überschreitung von Grenzwerten wird die Aufstellung eines Luftreinhalteplans erforderlich. Der Luftreinhalteplan soll Maßnahmen zur dauerhaften Minderung von Luftschadstoffkonzentrationen enthalten, sodass nach der Umsetzung der Maßnahmen die Grenzwerte nicht mehr überschritten werden.

Bei der Neubeschaffung von Bussen und Straßenbahnen sollen gemäß VBN-Qualitätskonzept umweltfreundliche Fahrzeuge berücksichtigt werden.

C 9.2.1.1 Bremen

Bremen hat auf Grundlage des § 47 (1) BImSchG einen Aktionsplan wegen des Überschreitens des Immissionsgrenzwerts für Staubpartikel an zwei Straßen im Stadtgebiet und einen Luftreinhalteplan (LRP) wegen des absehbaren Überschreitens des Grenzwerts für NO₂ (Stickstoffdioxid) an zahlreichen Straßen aufgestellt, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt⁹⁷.

Besonders betroffen sind folgende Straßenzüge:

- Gastfeldstraße/Pappelstraße/Bürgermeister-Smidt-Straße (mit Regionalbuslinien aus den Landkreisen Oldenburg, Diepholz und Verden sowie Stadtbuslinien)
- Stresemannstraße/Bismarckstraße (mit Regionalbuslinien aus dem Landkreis Verden und Stadtbuslinien)
- Hohentorsheerstraße, Westerstraße/Osterstraße (Stadtbuslinien)
- Martinistraße/Faulenstraße (Stadtbuslinien).

Da auch Linienbusse in nicht unerheblichem Maße zur Luftschadstoffbelastung beitragen (Busse emittieren das 18-Fache bis hin zum 30-Fachen an Stickoxiden im Vergleich zu Pkw (Multiplikator in Abhängigkeit von Schadstoffklassen) und das 5-Fache bis 20-Fache an Feinstaub im Vergleich zum Pkw), wurde die Emissionsminderung von Linienbussen in den LRP als Maßnahme aufgenommen.

Diese Reduzierung lässt sich nur dann erreichen, wenn in den Straßen mit zu hohen Belastungen, die vom Linienverkehr befahren werden, Busse mit niedriger Emission eingesetzt werden.

Die BSAG hat bereits in 2007 Busse mit dem zurzeit strengsten Abgasstandard „EEV“ beschafft; für 2008 ist ein weiterer Ersatz von älteren Fahrzeugen vorgesehen. Auch wenn Linienbusse im Regionalverkehr seltener als die Fahrzeuge der BSAG Straßen mit hohen Abgasbelastungen befahren, besteht auch für diese Verkehre die Notwendigkeit, Fahrzeuge mit besserem Abgasstandard einzusetzen.

Für 2008 ist die Einrichtung einer Umweltzone in der Bremer Innenstadt geplant⁹⁸. Entsprechend ihrem hohen relativen Beitrag zur Luftschadstoffbelastung sind dann Fahrverbote für Busse mit schlechtem Abgasstandard (Stadt- und Regionalbusse) nicht auszuschließen.

Es wird daher empfohlen, zumindest bei allen Ersatzbeschaffungen mindestens Fahrzeuge (Busse) mit Abgasstandard Euro 5-Standard (besser EEV) zu bestellen.

⁹⁷ Der Luftreinhalteplan ist im Internet unter www.umwelt.bremen.de/de/detail.php?gsid=bremen02.c.2845.de veröffentlicht (Stand: Februar 2008).

⁹⁸ Zur Einrichtung der Umweltzone wird ein Beteiligungsverfahren durchgeführt.

C 9.2.1.2 Bremerhaven

Für Bremerhaven gibt es (Stand: Anfang 2008) bisher keinen Luftreinhalteplan.

Zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit sollen neue Fahrzeugtechnologien einschließlich der notwendigen Infrastruktur umgesetzt werden. Die Stadtbusse wurden alle mit so genannten CRT-Schadstofffiltern (Continuously Regenerating Trap) ausgestattet. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen von Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen fortgeführt (Quelle: Stadt Bremerhaven/siehe Kapitel C 5.1.3.7).

C 9.2.1.3 Delmenhorst

Für Delmenhorst gibt es (Stand: Anfang 2008) bisher keinen Luftreinhalteplan.

Für die Emissionsstandards der Fahrzeuge gilt: Vom Unternehmen neu zu beschaffende Omnibusse entsprechen mindestens dem Euro-IV-Standard hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Einhaltung der entsprechenden geltenden EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten (Quelle: Stadt Delmenhorst/siehe Kapitel C 5.1.3.7).

C 9.2.1.4 Oldenburg

Für Oldenburg gibt es (Stand: Anfang 2008) bisher keinen Luftreinhalteplan.

Neue Busse im Stadtverkehr Oldenburg sollen zukünftig ausschließlich über Erdgasantrieb verfügen. Hierdurch werden - neben wirtschaftlichen Aspekten - die Immissionswerte positiv beeinflusst und die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Luftverunreinigungen (Feinstaub) verringert (Quelle: Stadt Oldenburg/siehe Kapitel C 5.1.3.7).

C 10 Zusammenfassung der Maßnahmen

Wie lassen sich die Maßnahmen für einen bestimmten Landkreis, eine Stadt oder Gemeinde oder ein bestimmtes Thema wie Beschwerdemanagement finden? Der Nahverkehrsplan umfasst das Gebiet von 72 Städten und Gemeinden, ungefähr 400 Buslinien, fast 9.000 Haltestellenmasten, 34 Verkehrsunternehmen und verschiedenen inhaltlichen Schwerpunktsetzungen.

Maßnahmen im Nahverkehrsplan sind entweder räumlich oder inhaltlich einem Kapitel zugeordnet.

Einige Maßnahmen gelten ganz konkret für das Gebiet der jeweiligen Städte oder Landkreise. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen im Kapitel C3 (räumliches und zeitliches Verkehrsangebot), die im Grundsatz unter der Überschrift der jeweiligen Stadt oder des Landkreises dargestellt sind. Grenzüberschreitende Linien (Straßenbahn- oder Buslinien) werden dort beschrieben, wo sie einem Linienbündel zugeordnet sind. Die Straßenbahnverlängerungen nach Lilienthal, Stuhr und Weyhe sind so der Überschrift „Straßenbahnnetz Bremen“ zugeordnet, weil sie aus diesem heraus entwickelt sind. Genauso werden bei den vier Städten im ZVBN-Raum zusammengefasst die Ergebnisse der Regionalbusplanungen aus den umgebenden Landkreisen beschrieben, die Auswirkungen auf die Städte haben. Mit Verweisen zwischen den einzelnen Kapiteln wird auf weitere Fundorte und Bezüge untereinander verwiesen.

Andere Maßnahmen gelten ZVBN-weit. Dies betrifft die Kapitel C4 Linienbündelung, C5 Qualität, C6 Fahrgastinformation, C7 Tarif, C8 SPNV und C9 Umweltbericht zur Strategischen Umweltprüfung. In diesen Kapiteln sind die allgemein gültigen Maßnahmen - beispielsweise die Einführung von VBN-Kundengarantien - beschrieben.

Die folgende Tabelle zeigt im Überblick alle Themen und alle Verbandsglieder des ZVBN zur Orientierung.

C 10.1 Übersicht für die Städte

	Bremen	Bremerhaven	Delmenhorst	Oldenburg
C 3: Räumliches und zeitliches Angebot				
Konzept differenziertes Liniennetz:	C 3.1	C 3.1	C 3.1	C 3.1
Bedienungsebenen und Angebotsstandards, Produkte, Barrierefreiheit	C 3.1.1	C 3.1.1	C 3.1.1	C 3.1.1
Straßenbahn/Stadtbush Angebot, Ausbau, Fahrplan,	C 3.2.1.1	C 3.2.2.1	C 3.2.3.1	C 3.2.4.1

	Bremen	Bremerhaven	Delmenhorst	Oldenburg
Linienwege ...	C 3.2.1.2			
Regionalbus (zwischen den Landkreisen und Städten) Angebot, Ausbau, Fahrplan, Linienwege ...	C 3.2.1.3	C 3.2.2.2	C 3.2.3.2	C 3.2.4.2
Nachtlinien	C 3.2.1.4	C 3.2.2.3	C 3.2.3.3	C 3.2.4.3
Fahrweg: infrastrukturelle Maßnahmen wie Busbeschleunigung, Lichtsignalanlagen	C 3.2.1.5	C 3.2.3.4	C 3.2.3.4	C 3.2.4.4
Verkehrsmanagement	C 3.2.1.6			
Luftreinhaltung	C 3.2.1.7			
C4: Linienbündel				
Linienbündel	C 4.3.1	C 4.3.2	C 4.3.3	C 4.3.4
C 5: Qualität des ÖPNV				
SPNV-Haltestellen: Gestaltung, Barrierefreiheit	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1
Einzelmaßnahmen	C 5.1.1.6	C 5.1.1.6		C 5.1.1.6
ÖPNV-Haltestellen: Gestaltung, Barrierefreiheit	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2
Einzelmaßnahmen	C 5.1.2.2	C 5.1.2.2	C 5.1.2.2	C 5.1.2.2
Fahrzeuge:	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3
Erscheinungsbild, Fahrgastinformation, Umweltstandards, Barrierefreiheit	C 5.1.3.7	C 5.1.3.7	C 5.1.3.7	C 5.1.3.7
Qualitätssicherung und -steuerung: Kundengarantien, Beschwerdemanagement, Qualitätstests, Controlling	C 5.2	C 5.2	C 5.2	C 5.2
C 6: Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb				
Persönlicher ÖPNV-Service vor Ort: zum Beispiel Beratung in Bürgerbüros, Kooperation mit Touristik-Zentralen, ...	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2

	Bremen	Bremerhaven	Delmenhorst	Oldenburg
ÖPNV-Service im Internet: Internetseiten, PendlerPortal, Informationen über barrierefreie Zugänge (barrierefreie Fahrplanauskunft)	C 6.2	C 6.2	C 6.2	C 6.2
Vertrieb: BOB-Ticket, Electronic Commerce	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2
C 7: Tarif				
Tarifstruktur- und Sortiment	C 7.1	C 7.1	C 7.1	C 7.1
Tarifgebiet	C 7.2	C 7.2	C 7.2	C 7.2
Tarifkooperationen	C 7.3	C 7.3	C 7.3	C 7.3
C 8: SPNV Maßnahmen				
Regio-S-Bahn: Betriebskonzept für das Verbundgebiet	C 8.1	C 8.1	C 8.1	C 8.1
Metropolitanbahn: SPNV zwischen Bremen und Hamburg	C 8.1.2			
RegionalExpress-Netz	C 8.1.3	C 8.1.3	C 8.1.3	C 8.1.3
RegionalBahn-Netz	C 8.1.4	C 8.1.4	C 8.1.4	C 8.1.4
Einzelmaßnahmen SPNV	C 8.2			C 8.2
C 9: Strategische Umweltprüfung				
allgemein verständliche Zusammenfassung	C 9	C 9	C 9	C 9

C 10.2 Übersicht für die Landkreise

	Ammer- land	Diepholz	Olden- burg	Oster- holz	Verden	Weser- marsch
C 3: Räumliches und zeitliches Angebot						
Konzept differenzier- tes Liniennetz: Bedienungsebenen und Angebotsstan- dards, Produkte, Bar- rierefreiheit	C 3.1	C 3.1	C 3.1	C 3.1	C 3.1	C 3.1
Straßenbahn/ Stadt- bus Angebot, Ausbau, Fahrplan, Linienwege ...		C 3.2.1.1		C 3.2.1.1	C 3.3.5.2	
Regionalbus (zwi- schen den Landkrei- sen und Städten) Angebot, Ausbau, Fahrplan, Linienwege ...	C 3.3.1	C 3.3.2	C 3.3.3	C 3.3.4	C 3.3.5	C 3.3.6
Nachtlinien	C 3.4.5.1	C 3.4.5.4	C 3.4.5.2	C 3.4.5.3	C 3.4.5.3	C 3.4.5.5
Fahrweg: infrastrukt- turelle Maßnahmen wie Busbeschleunigung, Lichtsignalanlagen	C 3.1.2	C 3.1.2	C 3.1.2	C 3.1.2	C 3.1.2	C 3.1.2
C4: Linienbündel						
Linienbündel	C 4.4.1	C 4.4.2	C 4.4.3	C 4.4.4	C 4.4.5	C 4.4.6
C 5: Qualität des ÖPNV						
SPNV-Haltestellen: Gestaltung, Barrieref- reiheit	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1	C 5.1.1
Einzelmaßnahmen	C 5.1.1.6	C 5.1.1.6	C 5.1.1.6		C 5.1.1.6	C 5.1.1.6
ÖPNV-Haltestellen: Gestaltung, Barrieref- reiheit	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2	C 5.1.2
Einzelmaßnahmen				C 5.1.2.2	C 5.1.2.2	

	Ammer- land	Diepholz	Olden- burg	Oster- holz	Verden	Weser- marsch
Fahrzeuge: Erscheinungsbild, Fahrgastinformation, Umweltstandards, Barrierefreiheit	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3	C 5.1.3
Qualitätssicherung und -steuerung: Kundengarantien, Be- schwerdemanage- ment, Qualitätstests, Controlling	C 5.2	C 5.2	C 5.2	C 5.2	C 5.2	C 5.2
C 6: Fahrgastinfor- mation, -beratung und Vertrieb						
Persönlicher ÖPNV- Service vor Ort: zum Beispiel Beratung in Bürgerbüros, Koo- peration mit Touristik- Zentralen, ...	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2	C 6.1.2
ÖPNV-Service im Internet: Internetseiten, Pend- lerPortal, Informatio- nen über barrierefreie Zugänge (barrierefreie Fahrplanauskunft)	C 6.2	C 6.2	C 6.2	C 6.2	C 6.2	C 6.2
Vertrieb: BOB-Ticket, Electronic Commerce	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2	C 6.3 C 6.3.2
C 7: Tarif						
Tarifstruktur- und Sor- timent	C 7.1	C 7.1	C 7.1	C 7.1	C 7.1	C 7.1
Tarifgebiet	C 7.2	C 7.2	C 7.2	C 7.2	C 7.2	C 7.2
Tarifkooperationen	C 7.3	C 7.3	C 7.3	C 7.3	C 7.3	C 7.3

	Ammer- land	Diepholz	Olden- burg	Oster- holz	Verden	Weser- marsch
C 8: SPNV Maßnah- men						
Regio-S-Bahn: Betriebskonzept für das Verbundgebiet	C 8.1	C 8.1	C 8.1	C 8.1	C 8.1	C 8.1
Metropolenbahn: SPNV zwischen Bre- men und Hamburg					C 8.1.2	
RegionalExpress-Netz	C 8.1.3	C 8.1.3	C 8.1.3	C 8.1.3	C 8.1.3	
RegionalBahn-Netz			C 8.1.4	C 8.1.4	C 8.1.4	
Einzelmaßnahmen SPNV	C 8.2	C 8.2		C 8.2	C 8.2	C 8.2
C 9: Strategische Umweltprüfung						
allgemein verständli- che Zusammenfas- sung	C 9	C 9	C 9	C 9	C 9	C 9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung C-1:	Barrierefreie Fahrgastinformation - Baustein	C 2-7
Abbildung C-2:	BürgerBus Ganderkesee - vollwertiger ÖPNV auch im kleineren Fahrzeug	C 3-6
Abbildung C-3:	Wiederholung der Produktmarke in verschiedenen Medien - Beispiel Nachtschwärmer	C 3-8
Abbildung C-4:	Linienbündel im Landkreis Ammerland	C 3-29
Abbildung C-5:	Lage der Linienbündel im Landkreis Diepholz	C 3-45
Abbildung C-6:	Linienbündel im Landkreis Oldenburg	C 3-61
Abbildung C-7:	Linienbündel im Landkreis Osterholz	C 3-73
Abbildung C-8:	Linienbündel im Landkreis Verden	C 3-86
Abbildung C-9:	Linienbündel im Landkreis Wesermarsch	C 3-100
Abbildung C-10:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Ammerland (Übersicht)	C 4-19
Abbildung C-11:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Diepholz (Übersicht)	C 4-24
Abbildung C-12:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Oldenburg	C 4-30
Abbildung C-13:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Osterholz (Übersicht)	C 4-34
Abbildung C-14:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Verden (Übersicht)	C 4-38
Abbildung C-15:	Räumliche Abgrenzung der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch (Übersicht)	C 4-41
Abbildung C-16:	Barrierefreier Zugang am Bahnhof Achim	C 5-3
Abbildung C-17:	Barrierefreier Zugang am Bahnhof Wüstring	C 5-4
Abbildung C-18:	Informationsvitriolen am Bahnhof Bremen-Lesum	C 5-5
Abbildung C-19:	moderne Wartesituation am Bahnhof Bremerhaven-Lehe	C 5-5
Abbildung C-20:	Überdachte Bike-and-ride-Anlage in unmittelbarer Nähe am Hausbahnsteig am Bahnhof Barnstorf	C 5-6
Abbildung C-21:	Park-and-ride-Anlage in unmittelbarer Nähe am Hausbahnsteig am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck	C 5-6
Abbildung C-22:	Attraktives Bahnhofsumfeld am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck	C 5-7
Abbildung C-23:	renoviertes Empfangsgebäude am Bahnhof Barnstorf	C 5-7

Abbildung C-24: Vitrinenplakat A1 Hochformat	C 5-17
Abbildung C-25: Die VBN-Kundengarantien - Darstellung für die Fahrgäste	C 5-26
Abbildung C-26: Qualitätssichernde Verfahren - mehrstufiges System im Überblick C	5-28
Abbildung C-27: Alternative: ÖPNV oder Mitfahrgelegenheit?	C 6-10
Abbildung C-28: Ohne Tarif- und Ticketkenntnisse bargeldlos den ÖPNV nutzen. Das BOB-Ticket macht es möglich	C 6-12

Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1:	Übersicht von Regionalbusverbesserungsmaßnahmen von und nach Bremen.....	C 3-18
Tabelle C-2:	Einstufung der Regionalbuslinien im Raum Bremerhaven in das System der Bedienungsebenen - Einschätzung aus Sicht des ZVBN	C 3-23
Tabelle C-3:	Übersicht von Regionalbusverbesserungsmaßnahmen von und nach Oldenburg	C 3-27
Tabelle C-4:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Bremen	C 4-6
Tabelle C-5:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen-Nord...	C 4-7
Tabelle C-6:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Nordwest....	C 4-7
Tabelle C-7:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Südwest	C 4-8
Tabelle C-8:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Nordost	C 4-8
Tabelle C-9:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Linienbündel Bremen Südost	C 4-9
Tabelle C-10:	Zuordnung der Linien in Bremen zum Nachtlinienbündel	C 4-9
Tabelle C-11:	Straßenbahnlinienbündel	C 4-10
Tabelle C-12:	Linien in Bremen mit anderen Zuordnungen	C 4-11
Tabelle C-13:	Zuordnung der Linien zum Linienbündel Bremerhaven	C 4-14
Tabelle C-14:	Linien in Bremerhaven mit anderer Zuordnung	C 4-14
Tabelle C-15 :	Zuordnung der Linien zum Linienbündel Delmenhorst.....	C 4-15
Tabelle C-16:	Linien in Delmenhorst mit anderer Zuordnung	C 4-16
Tabelle C-17:	Zuordnung der Linien zum Linienbündel Oldenburg Stadt.....	C 4-17
Tabelle C-18:	Linien in der Stadt Oldenburg mit anderer Zuordnung	C 4-18
Tabelle C-19:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Ammerland	C 4-19
Tabelle C-20:	Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel Ost....	C 4-20
Tabelle C-21:	Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel West .	C 4-21
Tabelle C-22:	Zuordnung der Linien im Landkreis Ammerland zum Linienbündel Süd...	C 4-22

Tabelle C-23:	Linien im Landkreis Ammerland mit anderen Zuordnungen	C 4-23
Tabelle C-24:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Diepholz	C 4-24
Tabelle C-25:	Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Northwest	C 4-25
Tabelle C-26:	Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Nordost.	C 4-26
Tabelle C-27:	Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Südost ..	C 4-27
Tabelle C-28:	Zuordnung der Linien im Landkreis Diepholz zum Linienbündel Südwest	C 4-28
Tabelle C-29:	Linien im Landkreis Diepholz mit anderen Zuordnungen	C 4-29
Tabelle C-30:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Oldenburg	C 4-29
Tabelle C-31:	Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel West ..	C 4-31
Tabelle C-32:	Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel Nord...	C 4-32
Tabelle C-33:	Zuordnung der Linien im Landkreis Oldenburg zum Linienbündel Südost	C 4-33
Tabelle C-34:	Linien im Landkreis Oldenburg mit anderen Zuordnungen	C 4-34
Tabelle C-35:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Osterholz	C 4-34
Tabelle C-36:	Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel West....	C 4-35
Tabelle C-37:	Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel Mitte	C 4-35
Tabelle C-38:	Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel Ost	C 4-37
Tabelle C-39:	Linien im Landkreis Osterholz mit anderen Zuordnungen	C 4-38
Tabelle C-40:	vorgesehene Zeitpunkte für das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Verden	C 4-38
Tabelle C-41:	Zuordnung der Linien im Landkreis Verden zum Linienbündel Nord	C 4-39
Tabelle C-42:	Zuordnung der Linien im Landkreis Verden zum Linienbündel Süd	C 4-40
Tabelle C-43:	Linien im Landkreis Verden mit anderen Zuordnungen	C 4-41

Tabelle C-44:	vorgesehene Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch	C 4-41
Tabelle C-45:	Zuordnung der Linien im Landkreis Wesermarsch zum Linienbündel Nord	C 4-42
Tabelle C-46:	Zuordnung der Linien im Landkreis Wesermarsch zum Linienbündel Süd	C 4-43
Tabelle C-47:	Linien im Landkreis Wesermarsch mit anderen Zuordnungen.....	C 4-44
Tabelle C-48:	Zuordnung der Linien zum Nachtschwärmerbündel.....	C 4-45
Tabelle C-49:	Zuordnung der Linien zum Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)	C 4-45
Tabelle C-50:	Zuordnung der Linien zum Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg).....	C 4-46
Tabelle C-51:	Übersicht über die Harmonisierungszeitpunkte und die Anzahl der Linienbündel.....	C 4-49

Kartenverzeichnis

Karte C-1:	Regionales Zielnetz Bedienungsebene 1 und 2
Karte C-2:	Planung ÖPNV/SPNV Raum Bremen
Karte C-3:	Landkreis Ammerland Zielnetz
Karte C-4:	Landkreis Diepholz Zielnetz
Karte C-5:	Landkreis Oldenburg Zielnetz
Karte C-6:	Landkreis Osterholz Zielnetz
Karte C-7:	Landkreis Verden Zielnetz
Karte C-8:	Landkreis Wesermarsch Zielnetz
Karte C-9:	Zielnetz VBN-Nachtschwärmer
Karte C-10:	Linienbündel (allgemein)
Karte C-11:	Linienbündel (Nachtverkehre)
Karte C-12:	Haltestellenschild gemäß Qualitätskonzept
Karte C-13:	Fahrzeugdesign gemäß Qualitätskonzept

Anlagenverzeichnis

Anlage: zu C2 Bilanz: Bilanz der Einzelmaßnahmen
 zu C9 Umweltbericht im Rahmen SUP

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch

Nahverkehrsplan 2008 – 2012

Fortschreibung 2009

Kapitel C-4 Linienbündelung

Beschlussfassung: 22.09.09

Herausgeber:

Zweckverband Verkehrsverbund
Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Willy-Brandt-Platz 7

28215 Bremen

www.zvbn.de

0421/46 05 29 - 0

C	Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV	C 4-1
C 4	Linienbündelung.....	C 4-1
C 4.1	Hintergrund.....	C 4-1
C 4.2	Vorgehensweise.....	C 4-2
C 4.2.1	Beteiligung der Verkehrsunternehmen	C 4-2
C 4.2.2	Linienbündelungsbeschlüsse der Verbandsversammlung	C 4-2
C 4.2.3	Kriterien für die Bildung der Linienbündel.....	C 4-3
C 4.2.3.1	Verkehrliche und raumstrukturelle Kriterien	C 4-3
C 4.2.3.2	Betriebswirtschaftliche und wirtschaftliche Kriterien	C 4-4
C 4.2.3.3	Harmonisierung der Laufzeiten	C 4-5
C 4.3	Linienbündel in den kreisfreien Städten	C 4-5
C 4.3.1	Bremen	C 4-5
C 4.3.1.1	Linienbündel Bremen	C 4-6
C 4.3.1.2	Linienbündel Straßenbahn	C 4-8
C 4.3.1.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-9
C 4.3.2	Bremerhaven	C 4-10
C 4.3.2.1	Linienbündel Bremerhaven	C 4-10
C 4.3.2.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-12
C 4.3.3	Delmenhorst	C 4-13
C 4.3.3.1	Linienbündel Delmenhorst	C 4-13
C 4.3.3.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-14
C 4.3.4	Stadt Oldenburg.....	C 4-14
C 4.3.4.1	Linienbündel Oldenburg Stadt.....	C 4-14
C 4.3.4.2	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-15
C 4.4	Linienbündel in den Landkreisen.....	C 4-17
C 4.4.1	Landkreis Ammerland.....	C 4-17
C 4.4.1.1	Linienbündel AM Ost.....	C 4-17
C 4.4.1.2	Linienbündel AM West	C 4-18
C 4.4.1.3	Linienbündel AM Süd	C 4-19
C 4.4.1.4	Linien mit anderer Zuordnung	C 4-20
C 4.4.2	Landkreis Diepholz	C 4-21

C 4.4.2.1	Linienbündel DH Nord.....	C 4-21
C 4.4.2.2	Linienbündel DH Süd	C 4-23
C 4.4.2.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-24
C 4.4.3	Landkreis Oldenburg	C 4-25
C 4.4.3.1	Linienbündel OL West.....	C 4-25
C 4.4.3.2	Linienbündel OL Nord	C 4-26
C 4.4.3.3	Linienbündel OL Südost.....	C 4-27
C 4.4.3.4	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-27
C 4.4.4	Landkreis Osterholz.....	C 4-28
C 4.4.4.1	Linienbündel OHZ West.....	C 4-28
C 4.4.4.2	Linienbündel OHZ Mitte	C 4-29
C 4.4.4.3	Linienbündel OHZ Ost.....	C 4-30
C 4.4.4.4	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-31
C 4.4.5	Landkreis Verden	C 4-32
C 4.4.5.1	Linienbündel VER Nord.....	C 4-32
C 4.4.5.2	Linienbündel VER Süd	C 4-33
C 4.4.5.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-34
C 4.4.6	Landkreis Wesermarsch.....	C 4-34
C 4.4.6.1	Linienbündel WM Nord.....	C 4-35
C 4.4.6.2	Linienbündel WM Süd	C 4-35
C 4.4.6.3	Linien mit anderen Zuordnungen	C 4-36
C 4.5	Linienbündel Nachtverkehr.....	C 4-37
C 4.5.1	Nachtschwärmer.....	C 4-37
C 4.5.2	Regionales Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)	C 4-38
C 4.5.3	Regionales Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg).....	C 4-39
C 4.5.4	Nachtlinien Stadt Bremen.....	C 4-39
C 4.5.5	Nachtlinien Stadt Bremerhaven.....	C 4-39
C 4.5.6	Nachtliniennetz Stadt Oldenburg (Nachtexpress)	C 4-39
C 4.5.7	Zusammenfassung	C 4-40
Tabellenverzeichnis		1
Kartenverzeichnis.....		1

C Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

C 4 Linienbündelung

„Vor dem Hintergrund der bereits im PBefG enthaltenen Wettbewerbselemente und der sich abzeichnenden Entwicklung des Rechtsrahmens für den ÖPNV auf europäischer Ebene, die eine noch stärkere Berücksichtigung wettbewerblicher Verfahren vorsehen, sind sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen im Interesse der Fahrgäste gefordert, sich auf diese Entwicklungen rechtzeitig vorzubereiten.“ (siehe Ziele, Kapitel C 1.1)

C 4.1 Hintergrund

Im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung wird als zentrales Ziel in § 8 PBefG die Integration der Nahverkehrsbedienung genannt. Dieses zentrale Ziel soll insbesondere durch Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und die Abstimmung der Fahrpläne erreicht werden. Hierbei ist auch auf eine wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrs zu achten, sodass dessen Kosten durch die Erträge so weit wie möglich gedeckt und die öffentlichen Haushalte so wenig wie möglich belastet werden, wie es erläuternd in der Gesetzesbegründung heißt.

Die Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung ist den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ein wichtiges Anliegen. Mit der Neufassung der Verbundverträge¹, dem einheitlichen VBN-Tarif, den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Qualitätskonzepten zu verschiedenen Aspekten der Verkehrsgestaltung wird dieses Anliegen unterstrichen.

Vor dem Hintergrund des europäischen Rechtsrahmens sowie den im PBefG enthaltenen Wettbewerbselemente sind sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen gefordert, sich auf diese Entwicklungen rechtzeitig vorzubereiten.

Ein wichtiges Element im Rahmen der Vorbereitung auf wettbewerbliche Vergabeverfahren ist die im PBefG enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung (§ 9 Abs. 2 PBefG), mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Mit diesem Instrument können insbesondere die Ergebnisse der in den letzten Jahren bereits umgesetzten Maßnahmen zur Erreichung der in § 8 PBefG genannten Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung gesichert

¹ Zum 4. Oktober 2005 (Rahmenvertrag) und zum 31. Mai 2006 (Durchführungsvertrag).

werden. Die Linienbündelung ist auch für die weitere Optimierung der Nahverkehrsbedien-
nung ein unverzichtbares Instrument.

Die in der Gesetzesbegründung aufgezeigte Möglichkeit, mit dem Instrument der Linien-
bündelung „auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit
einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken“ zu erreichen, ist bei einem Ver-
zicht auf Linienbündel nicht möglich und wird im Ergebnis zu höheren Belastungen der öf-
fentlichen Haushalte führen. So gilt es in Vorbereitung auf die Vergabe von Verkehrslei-
stungen darauf zu achten, dass sich Verkehrsunternehmen nicht auf einzelne ertragsstarke
Linien beschränken („Rosinenpickerei“) und die Gebietskörperschaften Linien mit gerin-
gem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ohne dass ein Ausgleich
mit ertragsstarken Linien möglich ist.

C 4.2 Vorgehensweise

C 4.2.1 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

In der im März 2000 zwischen ZVBN und VBN GmbH geschlossenen Vereinbarung über
die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde verabredet, Linienbündelungsvorschlä-
ge für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu erarbeiten.

Entsprechend dieser Vereinbarung wurden im Grundsatz zunächst von der VBN GmbH
Linienbündelungsvorschläge für die einzelnen Verbandsglieder erarbeitet und mit den
Verkehrsunternehmen erörtert. Im Anschluss daran wurden diese Linienbündel mit dem
ZVBN und dem jeweiligen Verbandsglied diskutiert und teilweise sowohl hinsichtlich ihres
Zuschnittes als auch der vorgesehenen Harmonisierungszeitpunkte überarbeitet. Die hie-
raus resultierenden Vorschläge wurden dann in gemeinsamen Gesprächen mit den Ver-
kehrsunternehmen abschließend beraten.

Im Dezember 2001 wurden die Linienbündel schließlich erstmals im Nahverkehrsplan
aufgenommen. Im Rahmen der seit diesem Zeitpunkt stattgefundenen Fortschreibungen
des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen ebenfalls regelmäßig beteiligt wor-
den.

C 4.2.2 Linienbündelungsbeschlüsse der Versammlung

Im Jahr 2001 wurde die unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen erarbeitete Linien-
bündelung erstmals im NVP - als Teilfortschreibung des ersten NVP vom 16. Dezember
1997 - aufgenommen (Beschluss der Versammlung vom 21. Dezember 2001).

Im Jahr 2002 wurden - mit der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans - Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und ergänzend bis dahin nicht zugeordnete Nachtlinien berücksichtigt (Beschluss vom 18. Dezember 2002).

Im Jahr 2004 wurden zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Mai 2004).

Im Jahr 2006 wurden aktuelle Entwicklungen seit der vorhergehenden Fortschreibung vom 19. Mai 2004 aufgenommen. Dies betraf die Genehmigung von Linien und daraus resultierende neue Genehmigungszeitpunkte, den Wegfall von Linien, die Neuordnung von Linien sowie die Aufnahme der Linienbündel im Landkreis Verden (Beschluss vom 22. September 2006).

Im Jahr 2007 wurden – mit Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplanes - zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Dezember 2007).

Die Fortschreibung des Kapitels C-4 2009 beinhaltet im Wesentlichen Anpassungen, die sich aus der angestrebten Direktvergabe der Verkehrsleistungen in Bremen und Anpassungen des Bündelzuschnitts in Landkreis Diepholz ergeben (Beschluss vom 22. September 2009)..

C 4.2.3 Kriterien für die Bildung der Linienbündel

Unter Berücksichtigung der im PBefG sowie den in der Gesetzesbegründung enthaltenen Ausführungen zur Linienbündelung sind bei der Bildung der Linienbündel insbesondere verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Kriterien herangezogen worden, die im Folgenden näher erläutert werden.

C 4.2.3.1 Verkehrliche und raumstrukturelle Kriterien

Verkehrliche Funktionen der Linien (Netzhierarchie)

Die Linien des ÖPNV können innerhalb eines Bedienungsraumes unterschiedliche Funktionen innehaben. Aufbauend auf dem Konzept eines mehrstufig differenzierten Liniennetzes lassen sich Linien mit verschiedenen verkehrlichen Funktionen unterscheiden:

- Linien mit Verbindungsfunktion zeichnen sich durch schnelle und direkte Verbindung von Zentren, in der Regel Mittel- und Oberzentren, bzw. innerhalb von Oberzentren auch der Stadtteile, aus. Das vertaktete Angebot gewährleistet besonders in den Hauptverkehrszeiten mindestens eine stündliche Bedienung. Im differenzierten Liniennetz sind dies Linien, die der Bedienungsebene 1 zugeordnet sind. Diese gelten gemeinsam mit den SPNV-Linien als Grundnetz oder Rückgrat des ÖPNV (vergleiche dazu Kapitel 3.1.1). Ergänzend können auch Linien der Bedienungsebenen 2 Verbindungsfunktionen übernehmen.
- Das Grundnetz wird - besonders in Bezug auf die Flächenerschließung - durch Linien der Bedienungsebene 2 ergänzt. Diese ermöglichen zunächst die Anbindung von

Grund- und Mittelzentren an das ÖPNV-Netz. Darüber hinaus dienen sie der Verbindung der Grundzentren untereinander und mit den Mittel- und Oberzentren. Diese Linien übernehmen auch Erschließungsfunktionen innerhalb der bedienten Orte und der Region. Häufig dienen sie auch als Zubringer zum SPNV bzw. zu Linien mit Verbindungsfunktion. Ergänzend können auch Linien der Bedienungsebenen 1 Erschließungsfunktion übernehmen.

- Besondere Funktionen haben Schülerverkehre, deren Fahrtzeiten und -häufigkeiten sich an den Stundenplänen der Schulen orientieren und somit für andere Kundengruppen kaum attraktiv sind. Dennoch können sie für die Erschließung innerhalb der Ortschaften eine Bedeutung haben. Bei der Zuordnung dieser Linien zu einzelnen Bündeln werden auch Schuleinzugsbereiche berücksichtigt, um verkehrliche Zusammenhänge zwischen den Linien eines Schulstandortes erhalten zu können.
- Nachtverkehre unterliegen aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften - eng definiertes Betriebszeitfenster, Orientierung an besonderen Fahrtzwecken und Zielgruppen, teilweise vom Tagesverkehr unabhängigen Linienverläufe – im Grundsatz einer separaten Betrachtung.

Die Linienbündel werden so geschnitten, dass sie raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge sowie die verkehrlichen Funktionen berücksichtigen. Linien mit Verbindungsfunktion und die auf diese Linien abgestimmten Zubringerlinien werden in einem Bündel zusammengefasst.

Verknüpfungspunkte

Im NVP sind - sowohl im SPNV wie auch im straßengebundenen ÖPNV - Haltestellen definiert, an denen fahrplanmäßig Verknüpfungen stattfinden. Diese Verknüpfungspunkte werden bei der Linienbündelung berücksichtigt, indem miteinander verknüpfte Linien mit nachweisbaren Umsteigebeziehungen in der Regel in einem Bündel zusammengefasst werden. Damit wird auch die Aufgabenteilung zwischen Hauptlinien und - soweit vorhanden - Zubringerlinien berücksichtigt.

C 4.2.3.2 Betriebswirtschaftliche und wirtschaftliche Kriterien

In der Gesetzesbegründung zu der im Rahmen der PBefG-Novelle 1996 eingeführten Möglichkeit der Linienbündelung wird darauf hingewiesen, dass das Instrument der Linienbündelung „auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken“ ermöglicht. Dieser Aspekt ist für den ZVBN und die Verbandsglieder bei der Bildung von Linienbündeln von besonderer Bedeutung. Um zu verhindern, dass sich Unternehmen nur auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken („Rosinenpickerei“) und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ist der Ausgleich von ertragsschwachen und ertragsstarken Linien mit dem Instrument der Linienbündelung zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erarbeitung der Linienbündel mitgewirkt und in diesem Rahmen insbesondere ihre Erfahrungen hinsichtlich betrieblich und betriebswirt-

schaftlich möglichst optimal gestalteter Linienbündel eingebracht. Auch durch die Zusammenfassung von Linien mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und Bedienungsebenen in den jeweiligen Linienbündeln ist dem Ziel, betrieblich und betriebswirtschaftlich optimal gestaltete Linienbündel zu erarbeiten, Rechnung getragen worden.

C 4.2.3.3 Harmonisierung der Laufzeiten

Im Grundsatz wurde für die einzelnen Linienbündel als Harmonisierungszeitpunkt die Laufzeit der längstlaufenden Genehmigung in dem jeweiligen Linienbündel gewählt. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schülerverkehre als Zeitpunkt der 31. Juli des jeweiligen Jahres (in der Regel zum Ende der Sommerferien) vorgesehen.

Bei den kreisfreien Städten ist im Grundsatz als Zeitpunkt der 31. Dezember vorgesehen (in Orientierung am Fahrplanwechsel zum Jahresende).

So weit neue Linien eingerichtet werden, die verkehrlich oder wirtschaftlich zu bestehenden Linien in einem Linienbündel zugeordnet werden können, ist als Genehmigungslaufzeit dafür die des zuzuordnenden Linienbündels maßgeblich.

Da in den meisten Bündeln bereits eine Harmonisierung der Laufzeiten erreicht wurde, wird hier nur noch der Zeitpunkt für die Neuerteilung einer gebündelten Genehmigung genannt.

C 4.3 Linienbündel in den kreisfreien Städten

C 4.3.1 Bremen

Im Stadtgebiet Bremen gelten folgende Linienbündel:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
Bremen	31.12.2010	01.01.2011
Straßenbahn	31.12.2020	01.01.2021

Tabelle C-1: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Bremen

C 4.3.1.1 Linienbündel Bremen

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.01.2011.

Die Tabelle C-2 zeigt die Zusammenstellung der im Bündel Bremen zusammengefassten Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	20	2	Nedderland	Universität	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
2	21	2	Mercedes-Benz	Fultonstraße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
3	22	2	Kattenturm	Horn-Lehe	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
4	24	2	Rablinghausen	Neue Vahr Nord	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
5	25	2	Weidedamm	Weserpark	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
6	26	2	Huckelriede	Emder Str./ Hochschule für Künste	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
7	27	2	Huckelriede	Findorff-Weidedamm III	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
8	28	2	Universität	Hohweg	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
9	29	2	Kattenturm	Neue Vahr Nord	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
10	30 ²	2	Borgfeld	Lilienthal-Falkenberg	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
11	32	2	Borgfeld	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
12	33	2	Horn	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
13	34	2	Sebaldsbrück	Horn	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
14	37	2	Sebaldsbrück	Kuhkamp	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
15	38	2	Sebaldsbrück	Mahndorf	Stadt Bremen, Landkreis Verden	§ 42	31.12.2010
16	40	2	Weserwehr	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
17	41	2	Weserwehr	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
18	41S	2	Weserwehr	Bahnhof Mahndorf	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
19	42	2	Weserwehr/Bahnhof Sebaldsbrück	Gewerbepark Hansalinie	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
20	44	2	Sebaldsbrück	Mahndorf	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
21	51	2	Huckelriede	Kattenturm	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
22	52	2	Huchting	Kattenturm	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

² Die Linie 30 ist ein Vorlaufbetrieb der Straßenbahnlinie 4, die voraussichtlich 2012 über Borgfeld hinaus den Betrieb nach Lilienthal-Falkenberg aufnehmen wird. Zu diesem Zeitpunkt wird die Linie 30 den Betrieb einstellen.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
23	53	2	Huckelriede	Brinkum-Nord	Stadt Bremen, Landkreis Diepholz	§ 42	31.12.2010
24	55 ³	2	Huchting	Brinkum	Stadt Bremen, Landkreis Diepholz	§ 42	31.12.2010
25	57	2	Kirchhuchting	Kirchhuchting	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
26	58	2	Kirchhuchting	Kirchhuchting	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
27	61	2	Rablinghausen	Sandhausen	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.12.2010
28	61/62 ⁴	2	Rablinghausen	Rablinghausen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
29	62	2	Hauptbahnhof	Hasenbüren	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
30	63S	2	Hauptbahnhof	GVZ	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
31	64	2	Hauptbahnhof	Hasenbüren	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
32	70S	2	Vegesack	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
33	71	2	Gröpelingen	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
34	73	2	Gröpelingen	Marßeler Feld	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
35	74	2	Marßel	Ostlandstraße	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
36	74S	2	Vegesack	Ostlandstraße	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
37	75	2	Ermlandstraße	Gröpelingen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
38	76	2	Vegesack	Ermlandstraße	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
39	77 (neu) ⁵	2	Bremen St. Magnus	Schwanewede Beckedorf	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	
40	78	2	Bf Vegesack	Bf Vegesack	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
41	79	2	Bf Vegesack	Bf Vegesack	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
42	80/81	2	Gröpelingen	Bf Oslebshausen	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
43	N2		Sebaldsbrück	Tenever	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
44	N3		Rablinghausen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
45	N5		Domsheide	Tenever	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010
46	N6		Kirchhuchting	Kirchhuchting	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

³ Die Linie 55 verläuft im wesentlichen auf dem Linienweg der Straßenbahnverlängerung der Linie 8 nach Weyhe. Die Linie wird daher zur Betriebsaufnahme der Linie 8 - voraussichtlich 2013 - eingestellt.

⁴ Gemeinsamer Wochenendverkehr der Linien 61 und 62

⁵ Die Linie 77neu beinhaltet den Stadtverkehrsanteil bis Schwanewede/Beckedorf der heutigen Linie 677

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
47	N7		Bremen Hbf.	Neuenkirchen	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
48	N8		Bf-Blumenthal	Schwanewede	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.12.2010
49	N9		Neue Vahr Nord	Huckelriede	Stadt Bremen	§ 42	31.12.2010

Tabelle C-2: Linien im Linienbündel Bremen

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel enthält Linien mit Genehmigungslaufzeiten bis zum 31.12.2010. Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Ab dem 01.01.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.3.1.2 Linienbündel Straßenbahn

Die Straßenbahnlinien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	1	1	Huchting	Osterholz	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
2	N1	1	Huchting	Osterholz	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
3	1S/E	1	Osterholz	Hauptbahnhof	Stadt Bremen	§ 9	07.11.2021
4	2	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
5	3	1	Gröpelingen	Weserwehr	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
6	3S	1	Gröpelingen	Humboldtstraße	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
7	4 ⁶	1	Arsten	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
8	N4	1	Arsten	Borgfeld	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
9	4S	1	Borgfeld	Arsten	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
10	5	1	Arsten	Horner Mühle	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
11	6	1	Hünefeldstraße	Universität	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
12	8 ⁷	1	Huchting	Kulenkampffallee	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
13	10	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020
14	N10	1	Gröpelingen	Sebaldsbrück	Stadt Bremen	§ 9	31.12.2020

Tabelle C-3: Linien im Bündel Straßenbahn

⁶ Die Linie 4 wird voraussichtlich 2012 über Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg verlängert.

⁷ Die Linie 8 wird voraussichtlich 2013 über Huchting hinaus nach Weyhe verlängert.

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel Straßenbahn enthält derzeit Linien mit Laufzeiten bis zum 31.12.2020 und eine einzige Linie bis zum 07.11.2021. Als spätester Harmonisierungszeitpunkt ist der Beginn der Osterferien 2021 (Fahrplanwechsel Bremen Stadt) vorgesehen.

C 4.3.1.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Weitere Buslinien, die im Gebiet der Stadt Bremen verkehren, sind nicht in das Teilnetz Bremen einbezogen. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung anderen Linienbündeln im Zweckverbandsgebiet oder dem Nachtschwärmerbündel zugeordnet.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Zugeordnet
1	101	2	Bassum	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Diepholz
2	102	2	Syke	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Diepholz
3	120	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Diepholz
4	121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Diepholz
5	150	1	Hoya	Bremen Hbf	Landkreis Diepholz
6	201	2	Huchting, Roland-Center	Deichhorst, Hilversumer Straße	Delmenhorst
7	204	2	Huchting, Roland-Center	Annenheide	Delmenhorst
8	214	2	Bahnhof/ZOB	Roland-Center/Huchting	Delmenhorst
9	226	2	Wildeshausen	Bremen Hbf	Landkreis Oldenburg
10	227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting, Roland Center	Landkreis Oldenburg
11	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
12	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
13	630	1	Heeslingen - Zeven	Bremen	Landkreis Osterholz
14	644	3	Schwanewede	Hagen	Landkreis Osterholz
15	660	2	Hagen	Bremen Hbf	Landkreis Osterholz
16	662	3	Ritterhude/ Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz
17	665	2	OHZ-Sandhausen	Bremen	Landkreis Osterholz
18	670	1	Worpswede	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Osterholz
19	677 (neu)	2	Bremen	Uthlede	Landkreis Osterholz
20	680	2	Vollersode-Giehlermühlen	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Osterholz
21	730	2	Ottersberg	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Verden
22	739	3	Posthausen	Bremen Hbf/ZOB	Landkreis Verden
23	740	2	Verden, ZOB	Bremen, Hauptbahnhof	Landkreis Verden
24	750	2	Thedinghausen	Bremen	Landkreis Verden
25	N12		Bremen	Kirchweyhe	Nachtschwärmer
26	N23		Bremen	Wildeshausen	NachtEule Oldenburg
27	N61		Bremen	Hagen	Nachtschwärmer
28	N62		Bremen	Osterholz-Scharmbeck	Nachtschwärmer
29	N63		Bremen-Borgfeld	Zeven	Nachtschwärmer
30	N67		Bremen-Borgfeld	Worpswede	Nachtschwärmer
31	N72		Bremen	Achim-Baden	Nachtschwärmer
32	N73		Bremen	Ottersberg	Nachtschwärmer
33	N74		Bremen	Achim-Baden	Nachtschwärmer

Tabelle C-4: Linien in Bremen mit anderen Zuordnungen

Das bedarfsgesteuerte VBN-PLUS in Bremen-Nord wird den Linienbündeln nicht zugeordnet.

C 4.3.2 Bremerhaven

C 4.3.2.1 Linienbündel Bremerhaven

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.01.2017.

Alle Stadtbuslinien in Bremerhaven sind zu einem Linienbündel zusammengefasst worden. In der folgenden Tabelle sind die Linien des Bündels Bremerhaven zusammengestellt:

Lfd. Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	ML	800 (Moon-Liner)		Langen	Klinikum Bremerhaven	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
2	NL	801 (Night-Liner)		Carsten-Börger Straße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
3	501	501 (Schnellbus)	2	Heinrich-Plett-Straße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
4	501	501HIN01 (Schnellbus)		Heinrich-Plett-Straße	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
5	502	502	2	Heinrich-Plett-Straße	Auerstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
6	502	502HIN01		Heinrich-Plett-Straße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
7	502	502HIN02		Auerstraße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
8	502	502HIN03		Heinrich-Plett-Straße	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	09.06.2016
9	502	502RÜCK 04		Ludwig-Börne-Straße	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
10	502	502RÜCK 07		Bahnhofstraße	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
11	503	503	2	Heinrich-Plett-Straße	Tiroler Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
12	504	504	2	Hauptbahnhof	Wulsdorf Mitte	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
13	504	504HIN01		Hauptbahnhof	Hornbach	Stadt Bremerhaven	§ 42	09.06.2016
14	505	505	2	Hornbach	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
15	505	505HIN18		Bahnhofstraße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
16	505	505RÜCK 05		Carsten-Börger-Straße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
17	505	505RÜCK 19		Hornbach	Gewerbegebiet Debstedt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
18	506	506	2	Bahnhofstraße	Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
19	506	506-08	2	Bahnhofstraße	Debstedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016

Lfd. Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
20	507	507	2	Spaden	Bramel	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
21	508	508	2	Heinrich-Plett-Straße	Klinikum Bremerhaven	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
22	509	509	2	Tiroler Straße	GS am Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
23	510	510	2	Hauptbahnhof	Am Seedeich	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
24	511	511 (Schnellbus)	2	Heinrich-Plett-Straße	Carsten-Börger-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
25	512	512	2	Überseering	Rotersand	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
26	E 01	221HIN00		Goethestraße	Bahnhofstraße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
27	E 02	221RÜCK 00		Hochschule Bremerhaven	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
28	E 03	222HIN00		Königsheide	Hauptbahnhof	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
29	E 04	222HIN01		Hauptbahnhof	Spaden Weißdornweg	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
30	E 05	222HIN02		Hauptbahnhof	Schulzentrum Langen	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
31	E 06	222RÜCK 00		Auerstraße	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
32	E 07	222RÜCK 05		Am Luneort (über Grünhöfe)	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
33	E 08	222RÜCK 06		Am Luneort (über Heidacker)	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
34	E 09	222RÜCK 07		Carsten-Lücken-Straße	SZ Geschw. Scholl	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
35	E 10	222RÜCK 08		SZ Geschw. Scholl	Schiffdorf Bohlenstraße	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
36	E 11	223-0-1		Gymnasium Wesermünde	Debestedt Markt	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
37	E 12	223-2-1		Spaden Weißdornweg	Schule Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
38	E 13	223RÜCK 02		Gymnasium Wesermünde	Friedhof Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
39	E 14	224HIN00		Heinrich-Plett-Str. (über Mitte)	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
40	E 15	224HIN01		Königsheide	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
41	E 16	224-2-1		Heinrich-Plett-Str. (über BAB)	SZ C.v.Ossietzky	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
42	E 17	224HIN03		Freizeit-/Arbeitsagentur	Friedhof Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
43	E 18	224RÜCK 02		SZ C.v.Ossietzky	Heinrich-Plett-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
44	E 19	225RÜCK 00		Hochschule Bremerhaven	EKZ Spaden	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
45	E	201HIN 00		Schule Spaden	Schulzentrum Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016

Lfd. Nr.	Linie	interne Bezeichnung	Stufe im Netz	von Haltestelle	bis Haltestelle	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
46	E	201RÜCK00		Schulzentrum Schiffdorf	Spaden Deutsche Straße	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
47	E 20	226HIN00		Schulzentrum Langen	Schule Schiffdorf	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
48	E 21	226HIN01		SZ C.v.Ossietzky	Imsum Ort	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
49	E 22	226HIN03		Klinikum Bremerhaven	Spaden Weißdornweg	Stadt Bremerhaven, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2016
50	513	513		Plätternweg	Louise-Schröder-Straße	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016
51	515	515		Buschkämpen	Stadtverwaltung	Stadt Bremerhaven	§ 42	31.12.2016

Tabelle C-5: Linien im Linienbündel Bremerhaven

Bei künftigen Genehmigungsanträgen sollen im Bündel Bremerhaven Leistungen mit überwiegend gleichen Linienwegen aber derzeit abweichenden Liniennummern in die Kernlinien reintegriert werden.

C 4.3.2.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden zehn Linien, die Bremerhaven bedienen, nicht dem Linienbündel Bremerhaven zugeordnet. Aufgrund ihrer Lage wie ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie mit Ausnahme der Linien 440 und 495 Bestandteil von Teilnetzen im Zuständigkeitsbereich des benachbarten Aufgabenträgers Landkreis Cuxhaven. Die Streckenführung der Linie 495 berührt den Bereich verschiedener Aufgabenträger.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz ⁸	von	nach	zugeordnet
1	440	1	Oldenburg	Nordenham-Blexen / Bremerhaven	Landkreis Wesermarsch
2	495		Wilhelmshaven	Bremerhaven Hbf	ohne Zuordnung
3	525		Lintig/Meckelstedt	Bremerhaven Hbf	Landkreis Cuxhaven
4	526		Dorum	Bremerhaven Hbf	Landkreis Cuxhaven
5	528		Otterndorf	Bremerhaven Hbf	Landkreis Cuxhaven
6	530		Bremerhaven	Dedesdorf	Landkreis Cuxhaven
7	531		Uthlede	Bremerhaven	Landkreis Cuxhaven
8	550		Cuxhaven	Bremerhaven	Landkreis Cuxhaven

⁸ Im Landkreis Cuxhaven gibt es keine Zuordnung zu Bedienungsebenen.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz ⁸	von	nach	zugeordnet
9	570		Bremerhaven Hbf.	Sandstedt	Landkreis Cuxhaven
10	575*		Schiffdorf	Wellen	Landkreis Cuxhaven

Tabelle C-6: Linien in Bremerhaven mit anderer Zuordnung

* verkehrt von Schiffdorf über Bremerhaven nach Wellen

C 4.3.3 Delmenhorst

C 4.3.3.1 Linienbündel Delmenhorst

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.06.2015.

Alle Stadtbuslinien in Delmenhorst sind zu einem Linienbündel zusammengefasst worden. In der folgenden Tabelle sind die Linien des Bündels Delmenhorst zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	201	2	Huchting, Roland-Center	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
2	202	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Dreilinen, Schwalbenflucht/Hasbergen, Grüner Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
3	203	2	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
4	204	2	Huchting, Roland-Center	Annenheide	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz	§ 42	31.05.2015
5	205	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof/Sandhausen	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
6	206	2	Bungerhof	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
7	208	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
8	212	2	Schwalbenflucht	Annenheide	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
9	213	2	Fridtjof-Nansen-Straße	Hoher Weg	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
10	214	2	Bahnhof/ZOB	Roland-Center	Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz	§ 42	31.05.2015
11	215	2	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof, Friedhof	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
12	216	2	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße	Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015
13	218	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.05.2015

Tabelle C-7: Linien im Linienbündel Delmenhorst

C 4.3.3.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden zehn Linien, die Delmenhorst bedienen, nicht diesem Linienbündel zugeordnet. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie Bestandteil anderer Linienbündel der benachbarten Landkreise oder separater Nachtlinienbündel (siehe u. a. Kapitel C 4.5.3).

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	61	2	Rablinghausen	Sandhausen	Stadt Bremen
2	221	3	Schierbrok	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg
3	222	3	Rethorn	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg
4	229	3	Delmenhorst	Harpstedt	Landkreis Oldenburg
5	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
6	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
7	240	3	Ganderkesee	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg
8	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	Landkreis Oldenburg
9	450	2	Berne	Delmenhorst	Landkreis Wesermarsch
10	N23		Bremen	Wildeshausen	NachtEule Oldenburg

Tabelle C-8: Linien in Delmenhorst mit anderer Zuordnung

C 4.3.4 Stadt Oldenburg

C 4.3.4.1 Linienbündel Oldenburg Stadt

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 02.06.2018.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Oldenburg besteht aus 17 Buslinien im Tagesverkehr, die zu einem Linienbündel zusammengefasst worden sind. Auch die in der Stadt Oldenburg verkehrenden fünf städtischen Nachtlinien N36 - N40 (Nachtexpress) sind in dem Linienbündel Oldenburg Stadt integriert. Die Linien des Bündels Oldenburg Stadt sind in Tabelle C-9 abgebildet.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	301	2	Eversten	Ofenerfeld	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06.2018
2	302	2	BBS Wechloy	Borchersweg	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
3	303	2	Krusenbusch	Ofenerfeld/Heidkamp/Am Alexanderhaus	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06. 2018

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
4	304	2	Ofenerdiek	Bümmerstede	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
5	306	2	Universität	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
6	307	2	Drielake	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
7	308	2	BBS Wechloy/Rauhehorst	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
8	309	2	Bloherfelde/Petersfehn/Wildenloh	Ohmstede/Wahnbeck	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06. 2018
9	310	2	Wehnen/Famila	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Ammerland	§ 42	01.06. 2018
10	311	2	Weser-Ems-Halle	Lappan	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
11	312	2	Kreyenbrück	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
12	314	2	Am Vogelbusch/Kanalbrücke	Rennplatz/Patentbusch	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
13	315	2	Hatterwüstring	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
14	316	2	Wüstring/Kloster Blankenburg	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
15	317	2	IKEA	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
16	322	2	Rauehorst	Thomasburg	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
17	324	2	Infantrieweg	Patentbusch	Stadt Oldenburg, Landkreis Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
18	N36		Lappan	Donnerschwee/Alexandersfeld	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
19	N37		Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
20	N38		Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
21	N39		Lappan	Bümmerstede/Kreyenbrück	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018
22	N40		Lappan	Osternburg/Krusenbusch	Stadt Oldenburg	§ 42	01.06. 2018

Tabelle C-9: Linien im Linienbündel Oldenburg Stadt

C 4.3.4.2 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 24 Linien, welche die Stadt Oldenburg bedienen, nicht diesem Linienbündel zugeordnet. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sind sie Bestandteil anderer Linienbündel der benachbarten Landkreise oder der separaten Nachtlinienbündel (vergleiche Kapitel C 4.5).

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	252	3	Oldenburg	Hude	Landkreis Oldenburg
2	254	3	Oldenburg	Hude	Landkreis Oldenburg
3	255	3	Tweelbäke	Hude	Landkreis Oldenburg
4	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	Landkreis Oldenburg
5	266	3	Huntlosen	Oldenburg	Landkreis Oldenburg
6	270	1	Oldenburg	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg
7	280	2	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Oldenburg
8	289	3	Oldenburg	Wardenburg	Landkreis Oldenburg
9	330	2	Oldenburg	Conneforde	Landkreis Ammerland
10	340	2	Oldenburg	Jaderberg	Landkreis Ammerland
11	348	3	Oldenburg	Zetel	Keine Zuordnung
12	S35	1	Oldenburg	Westerstede	Landkreis Ammerland
13	350	2	Oldenburg	Westerstede	Landkreis Ammerland
14	380	2	Oldenburg	Barßel	Landkreis Ammerland
15	389	3	Oldenburg	Westerstede	Landkreis Ammerland
16	440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen / Bremerhaven	Landkreis Wesermarsch
17	460	3	Oldenburg	Großenmeer	Landkreis Wesermarsch
18	910	2	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Cloppenburg
19	N21		Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhat- ten	NachtEule Oldenburg
20	N25		Oldenburg	Wildeshausen über Großen- kneten	NachtEule Oldenburg
21	N31		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
22	N32		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
23	N34		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
24	N35		Oldenburg	Friesoythe	NachtEule Ammerland

Tabelle C-10: Linien in der Stadt Oldenburg mit anderer Zuordnung

C 4.4 Linienbündel in den Landkreisen

C 4.4.1 Landkreis Ammerland

Im Landkreis Ammerland sind drei Linienbündel im Tagesverkehr und ein Linienbündel im Nachtverkehr gebildet worden (Tabelle C-11). Für Aussagen zum Regionalen Nachtliniennetz im Landkreis Ammerland vergleiche Kapitel C 4.5.2.

Bezeichnung	Wiedererteilung der Genehmigungen
AM Ost	01.08.2014
AM West	01.08.2015
AM Süd	01.08.2016
Regionales Nachtliniennetz AMM	01.08.2014

Tabelle C-11: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen im Landkreis Ammerland

C 4.4.1.1 Linienbündel AM Ost

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2014.

Die Tabelle C-12 zeigt die im Linienbündel AM Ost zusammengefassten Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	330	2	Oldenburg	Conneforde	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2014
2	331	3	Conneforde	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2014
3	332	3	Wiefelsteder Moor	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
4	333	3	Ofenerfeld	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
5	334	3	Wemkendorf	Wiefelstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
6	335	3	Borbeck	Metjendorf	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
7	336	3	Bokel	Rastede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
8	337	3	Wiefelstede	Jaderberg	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07. 2014
9	338	3	Wiefelstede	Varel	Landkreis Ammerland, Landkreis Friesland	§ 42	31.07. 2014
10	340	2	Oldenburg	Jaderberg	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07. 2014

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
11	341	3	Rastede	Bekhausen	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07. 2014
12	342	3	Barghorn	Rastede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
13	343	3	Rastede	Nethen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
14	344	3	Rastede	Südbäke	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014
15	345	3	Jaderberg	Varel	Landkreis Ammerland, Landkreis Friesland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07. 2014
16	349 ⁹	3	Wiefelstede	Rastede	Landkreis Ammerland	s. Fußnote	s. Fußnote
17	370	3	Rastede	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2014

Tabelle C-12: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel Ost

C 4.4.1.2 Linienbündel AM West

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2015.

Die Tabelle C-13 zeigt eine Gesamtübersicht über die dem Linienbündel West zugehörigen Linien.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/Kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	S 35	1	Westerstede	Oldenburg	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2015
2	350	2	Westerstede	Oldenburg	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07. 2015
3	351	3	Westerstede	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
4	353	3	Halsbek	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
5	355	3	Garnholterdamm	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
6	356	3	Ramsloh	Rostrup	Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07. 2015
7	357	3	Ocholt	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
8	358	3	Westerstede	Westerstede	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
9	360	2	Westerstede	Barßel	Landkreis Ammerland, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07. 2015
10	361	3	Augustfehn	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015

⁹ Unter der Liniennummer 349 sind die Fahrten zu den Berufsbildenden Schulen am Schulzentrum Wiefelstede aus den Räumen Rastede/Loy sowie Kleibrok/Delfshausen zusammengefasst. Das Angebot wird im freigestellten Schülerverkehr abgewickelt, dies ist in den Linienverkehr zu überführen.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/Kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
11	362	3	Nordloh	Augustfehn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
12	363	3	Aperberg	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
13	364	3	Vreschen-Bokel	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
14	365	3	Ocholt	Apen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
15	366	3	Westerstede	Augustfehn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
16	371	3	Westerstede	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07. 2015
17	389	3	Oldenburg	Westerstede	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07. 2015

Tabelle C-13: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel West

C 4.4.1.3 Linienbündel AM Süd

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2016.

In der Tabelle C-14 ist eine Gesamtübersicht über die dem Linienbündel Süd zugehörigen Linien dargestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	372	3	Westerholzfelde	Ofen	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
2	373	3	Petersfehn/Ofen	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
3	374	3	Edeweicht	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
4	375	2	Bad Zwischenahn	Süddorf	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
5	376	3	Willbroksmoor	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
6	377	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
7	379	3	Bad Zwischenahn	Bloh	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
8	380	2	Oldenburg	Barßel	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Land-kreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2016
9	381	3	Jeddeloh	Rostrup	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
10	382	3	Husbäke	Friedrichsfehn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
11	383	3	Portsloge	Edeweicht	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
12	384	3	Wildenloh	Edeweicht	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
13	385	3	Wittenriede	Edeweicht	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
14	386	3	Husbäke	Osterscheps	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
15	387	3	Wildenloh	Edeweicht	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
16	388	3	Wildenloh	Jeddeloh II	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
17	395	3	Dänikhorst	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
18	396	3	Langebrügge	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
19	397	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
20	398	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	Landkreis Ammerland	§ 42	31.07.2016
21	399	3	Edeweicht	Jaderberg	Landkreis Ammerland, Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2016

Tabelle C-14: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel Süd

C 4.4.1.4 Linien mit anderer Zuordnung

Insgesamt werden 25 Linien (Tabelle C-15), die im Gebiet des Landkreises Ammerland verkehren, anderen als den im Folgenden beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes zugeordnet. Die beiden Linien 348 und 378 verkehren nur zum Anlass des Zeteler Marktes im Landkreis Friesland an einem Tag im Jahr. Deshalb findet keine Zuordnung für die beiden Linien statt.

Zur Einordnung der vier Linien der NachtEule Ammerland siehe Kapitel C 4.5.2.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	252		Westerstede	Zetel	Landkreis Friesland
2	261		Westerstede	Idagroden	Landkreis Friesland
3	266		Westerstede	Breddehorn	Landkreis Friesland
4	267		Westerstede	Altjürden	Landkreis Friesland
5	301	2	Eversten	Ofenerfeld	Stadt Oldenburg
6	303	2	Ofenerfeld/Heidkamp/Am Alexanderhaus	Krusenbusch	Stadt Oldenburg
7	309	2	Bloherfelde/Petersfehn/Wildenloh	Ohmstede/Wahnbeek	Stadt Oldenburg
8	310	2	Wehnen/Famila	Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg
9	348		Oldenburg	Zetel	Keine Zuordnung
10	354		Westerstede	Veenhusen	Landkreis Leer
11	378		Bad Zwischenahn	Zetel	Keine Zuordnung
12	440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen / Bremerhaven	Landkreis Wesermarsch
13	623		Leer	Augustfehn	Landkreis Leer
14	625		Leer	Meinersfehn	Landkreis Leer
15	673		Apen	Veenhusen	Landkreis Leer
16	689		Ocholt	Veenhusen	Landkreis Leer
17	910		Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Cloppenburg
18	917		Gemeindeverkehr Bösel		Landkreis Cloppenburg
19	N31		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
20	N32		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
21	N34		Oldenburg	Tange	NachtEule Ammerland
22	N35		Oldenburg	Friesoythe	NachtEule Ammerland
23	N37		Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	Stadt Oldenburg
24	N38		Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn	Stadt Oldenburg
25	N63		Bühren	Tange	Landkreis Leer

Tabelle C-15: Linien im Landkreis Ammerland mit anderen Zuordnungen

C 4.4.2 Landkreis Diepholz

Für den Landkreis Diepholz werden zwei Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
DH Nord	31.07.2018	01.08.2018
DH Süd	31.07.2019	01.08.2019

Tabelle C-16: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Diepholz

Diejenigen Linien, die im Landkreis Diepholz verkehren, aber diesen zwei Linienbündeln nicht zugeordnet werden, sind im Kapitel C 4.4.2.3 dargestellt.

C 4.4.2.1 Linienbündel DH Nord

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2018.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nord zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	101	2	Bassum	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2017
2	102	2	Syke	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2017
3	103	3	Ristedt	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
4	104	3	Nienstedt	Bassum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
5	105	3	Bassum	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
6	105-T	3	Heiligenfelde	Henstedt	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
7	106	3	Seckenhausen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
8	107	3	Martfeld	Syke	Landkreis Diepholz, Landkreis Verden	§ 42	31.07.2012
9	109	3	Brinkum	Brinkum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
10	116	3	Melchiorshausen	Jeebel	Landkreis Diepholz	§ 42	30.04.2010
11	117	3	Erichshof	Sudweyhe	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2011
12	118	3	Leeste	Ahausen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
13	119	3	Dreye	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
14	120	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2017
15	121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2017
16	134	3	Sulingen	Asendorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
17	150	1	Hoya	Bremen Hbf.	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen, Landkreis Nienburg	§ 42	31.07.2017

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
18	151	3	Hoya-Graue	Syke	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	31.07.2017
19	152	3	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
20	153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
21	154	3	Asendorf	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
22	157	3	Twistringen	Bassum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
23	159	3	Twistringen	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
24	161	3	Twistringen	Twistringen	Landkreis Diepholz, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
25	162	3	Anstedt	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
26	163	3	Twistringen	Syke	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
27	164	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
28	165	3	Schwarne	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
29	173	3	Varrel	Brinkum	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
30	175	3	Twistringen	Vechta	Landkreis Diepholz, Landkreis Vechta	§ 42	31.07.2017
31	177	3	Uepsen	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012
32	178	3	Steinborn	Bruchhausen-Vilsen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012
33	179	3	Essen	Asendorf	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2012
34	181	3	Bassum	Nordwohde	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
35	182	3	Bassum	Ringmar	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
36	183	3	Bassum	Neubuchhausen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
37	184	3	Bassum	Groß Bramstedt	Landkreis Diepholz	§ 42	
38	185	3	Syke	Syke (über Risetdt)	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
39	186	3	Syke	Syke (über Okel)	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
40	187	3	Syke	Syke (über Gödestorf)	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2017
41	193		Seckenhausen	Melchiorshausen	Landkreis Diepholz	§ 43	31.07.2017
42	228	3	Syke	Harpstedt	Landkreis Diepholz, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017

Tabelle C-17: Linien im Landkreis Diepholz - Linienbündel Nord

Harmonisierung der Laufzeiten

Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Diepholz Nord wird als Termin dafür der 31.07.2018 festgelegt.

C 4.4.2.2 Linienbündel DH Süd

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2019.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Süd zusammengestellt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	122	3	Sulingen	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
2	123	1	Bassum	Sulingen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
3	125	3	Twistringen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 25	27.05.2016
4	126	3	Harbergen	Nienburg	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	31.05.2017
5	127	3	Uchte	Uchte	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	27.05.2016
6	128	3	Sulingen	Borstel	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
7	129	3	Brockum	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
8	131	3	Barnstorf	Drebber	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
9	132	3	Freistatt	Kirchdorf	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2016
10	133	2	Sulingen	Rahden	Landkreis Diepholz, Nordrhein-Westfalen	§ 42	27.05.2016
11	135	3	Sudwalde	Brelloh	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
12	136	3	Mellinghausen	Ehrenburg	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
13	137	2	Sulingen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
14	138	2	Sulingen	Nienburg	Landkreis Diepholz, Landkreis Nienburg	§ 42	27.05.2016
15	140	3	Diepholz	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
16	141	3	Lembruch	Brockum	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
17	142	3	Drentwede	Barnstorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
18	143	3	Drentwede	Brockmannshausen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
19	144	3	Barnstorf	Barnstorf	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
20	145	3	Wagenfeld-Ströhen	Wagenfeld-Ströhen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
21	146	3	Diepholz	Aschen	Landkreis Diepholz	§ 42	27.05.2016
22	158	3	Sulingen	Twistringen	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2011
23	167	3	Bokel	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
24	168	3	Barver	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
25	169	3	Wetschen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
26	170	2	Ströhen	Diepholz	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
27	171	3	Förlingen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010
28	172	3	Haßlingen	Wagenfeld	Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-18: Linien im Landkreis Diepholz - Linienbündel Süd

Harmonisierung der Laufzeiten

Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Diepholz Süd wird als Termin dafür der 31.07.2019 festgelegt.

C 4.4.2.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 18 Linien, die im Gebiet des Landkreises Diepholz verkehren, anderen als den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes zugeordnet.

Die Nachtschwärmerlinie N12 wurde dem landkreisgrenzenüberschreitenden Nachtschwärmerlinienbündel zugeordnet, vergleiche Kapitel C 4.5.

Das VBN-PLUS in Stuhr ist nicht Bestandteil der Teilnetze.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	21		Harbergen	Nienburg	Landkreis Nienburg
2	53	2	HB-Huckelriede	Brinkum-Nord	Stadt Bremen
3	55	2	HB-Huchting	Brinkum	Stadt Bremen
4	108		Hoya	Verden/Aller	Landkreis Nienburg
5	139		Lohne – Vechta	Diepholz	Landkreis Vechta
6	204	2	Roland-Center/Huchting	Annenheide	Stadt Delmenhorst
7	214	2	Roland-Center/Huchting	Bahnhof ZOB	Stadt Delmenhorst
8	226	2	Wildeshausen über Brinkum	Bremen Hbf.	Landkreis Oldenburg
9	227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting	Landkreis Oldenburg
10	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
11	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg
12	621		Lübbecke	Lemförde	Kreis Minden-Lübbecke
13	623		Rahden	Lemförde	Kreis Minden-Lübbecke
14	720	2	Thedinghausen	Verden	Landkreis Verden
15	750	2	Thedinghausen	Bremen Hbf.	Landkreis Verden
16	N12		Bremen	Kirchweyhe	Nachtschwärmer
17	F4		Barnstorf	Vechta	keine Zuordnung
18	X200		Diepholz	Osnabrück	keine Zuordnung

Tabelle C-19: Linien im Landkreis Diepholz mit anderen Zuordnungen

C 4.4.3 Landkreis Oldenburg

Für den Landkreis Oldenburg wurden drei Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Wiedererteilung der Genehmigungen
OL West	01.08.2017
OL Nord	01.08.2018
OL Südost	01.08.2016

Tabelle C-20: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Oldenburg

Im Landkreis Oldenburg verkehrenden Linien, die diesen Bündeln nicht zugeordnet wurden, sind im Kapitel C 4.4.3.4 dargestellt.

C 4.4.3.1 Linienbündel OL West

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2017.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OL West zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	260	3	Ahlhorn	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
2	261	3	Ahlhorn	Ahlhorn	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
3	262	3	Huntlosen	Großenkneten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
4	263	3	Wildeshausen	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
5	264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle	Landkreis Oldenburg, Landkreis Vechta	§ 42	31.07.2017
6	265	3	Wildeshausen	Großenkneten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
7	266	3	Oldenburg	Huntlosen	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2017
8	267	3	Ahlhorn	Lethe	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
9	268	3	Ahlhorn	Huntlosen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
10	269	3	Ahlhorn	Großenkneten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
11	270	1	Oldenburg	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2017
12	271	3	Oelmühle	Vossberg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
13	272	3	Wildeshausen	Neerstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
14	273	3	Neerstedt	Ostrittrum	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
15	274	3	Neerstedt	Neerstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
16	275	3	Kirchhatten	Kirchhatten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
17	276	3	Kirchhatten	Kirchhatten	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
18	277	3	Kirchhatten	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
19	278	3	Sandkrug	Sandkrug	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
20	279	3	Sandkrug	Hatterwüstring/Wiemerslande	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
21	280	2	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Oldenburg,	§ 42	31.07.2017

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
					Stadt Oldenburg, Land-kreis Cloppenburg		
22	285	3	Wildeshausen	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
23	286	3	Wardenburg	Achternmeer	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
24	287	3	Wardenburg	Wardenburg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2017
25	288	3	Wardenburg	Garrel	Landkreis Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 42	31.07.2017
26	289	3	Oldenburg	Wardenburg	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2017

Tabelle C-21: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel West

C 4.4.3.2 Linienbündel OL Nord

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2010.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Oldenburg Nord zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	Von	Nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	220	3	Rethorn	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
2	221	3	Schierbrok	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
3	222	3	Rethorn	Delmenhorst	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
4	237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2010
5	238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2010
6	240	3	Delmenhorst	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
7	241	3	Ganderkesee	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
8	242	3	Bookholzberg	Heide	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
9	243	3	Bookholzberg	Heide	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
10	244	3	Hengsterholz	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
11	245	3	Heide	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
12	246	3	Hude	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
13	247	3	Ganderkesee	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
14	248	3	Ganderkesee	Ganderkesee	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
15	249	3	Almsloh	Bookholzberg	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
16	250	3	Hude	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
17	251	3	Lintel	Hude	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
18	252	3	Hude	Oldenburg	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
19	253	3	Holle	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
20	254	3	Oldenburg	Hude	Landkreis Oldenburg,	§ 42	31.07.2010

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	Von	Nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
					Stadt Oldenburg		
21	255	3	Tweelbäke	Hude	Landkreis Oldenburg Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
22	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	Landkreis Oldenburg, Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
23	257	3	Hemmelsberg	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
24	258	3	Maibusch	Hude	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
25	259	3	Hurrel	Wüstring	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-22: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel Nord

C 4.4.3.3 Linienbündel OL Südost

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2016.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Südost zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Land-kreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	226	2	Wildeshausen über Brinkum	Bremen Hbf.	Landkreis Oldenburg, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2016
2	227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting	Landkreis Oldenburg, Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2016
3	229	3	Delmenhorst	Harpstedt	Landkreis Oldenburg, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2016
4	230	3	Kirchseelte	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016
5	231	3	Hackfeld	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016
6	232	3	Spradau	Harpstedt	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016
7	233	3	Holzhausen	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016
8	234	3	Ortholz	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016
9	235	3	Schulenberg	Wildeshausen	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2016

Tabelle C-23: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel Südost

C 4.4.3.4 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden 13 Linien, die im Gebiet des Landkreises Oldenburg verkehren, anderen als den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet (siehe Tabelle C-24).

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 600 und 930) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 161, 208, 218, 228, 314, 315 und 316) zugeordnet. Auch die Linien der NachtEule sind den genannten Bündeln nicht zugeordnet siehe dazu Kapitel C 4.5.3.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	161	3	Twistringen	Twistringen	Landkreis Diepholz
2	208	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Stadt Delmenhorst
3	218	2	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	Stadt Delmenhorst
4	228	3	Syke	Harpstedt	Landkreis Diepholz
5	314	2	Am Vogelbusch/Kanalbrücke	Rennplatz/Patentbusch	Stadt Oldenburg
6	315	2	Hatterwüstring	Oldenburg Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg
7	316	2	Wüstring/Kloster Blankenburg	Oldenburg Hbf./ZOB	Stadt Oldenburg
8	600		Ahlhorn	Lohne	Landkreis Vechta
9	930		Löningen	Ahlhorn	Landkreis Cloppenburg
10	N21		Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhatten	NachtEule Oldenburg
11	N23		Bremen	Wildeshausen	NachtEule Oldenburg
12	N24		Groß Ippener	Wildeshausen	NachtEule Oldenburg
13	N25		Oldenburg	Wildeshausen über Großenkneten	NachtEule Oldenburg

Tabelle C-24: Linien im Landkreis Oldenburg mit anderen Zuordnungen

C 4.4.4 Landkreis Osterholz

Im Landkreis Osterholz werden drei Linienbündel gebildet:

Bezeichnung	Wiedererteilung der Genehmigungen
OHZ West	01.08.2015
OHZ Mitte	01.08.2017
OHZ Ost	01.08.2017

Tabelle C-25: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Osterholz

C 4.4.4.1 Linienbündel OHZ West

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2015.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ West zusammengestellt.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	641	3	Schwanewede	Schwanewede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
2	642	3	Schwanewede	Schwanewede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
3	643	3	Harriersand	Neuenkirchen	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
4	644	3	Schwanewede	Hagen	Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.07.2015
5	645	3	Schwanewede	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
6	646	3	Schwanewede	Dreienkamp	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
7	650	2	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2015
8	677 neu	2	Bremen Hbf	Uthlede	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§ 42	31.12.2010 ¹⁰

Tabelle C-26: Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel West

Die Linie 677 neu beinhaltet den Regionalbusanteil der heutigen Linie 677.

C 4.4.4.2 Linienbündel OHZ Mitte

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2017.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ Mitte zusammengestellt.

Lfd. Nr.	Linie		Von	nach			Genehmigt bis
1	656	3	Ritterhude-Stendorf, Stundenweg	Ritterhude, Schulzentrum	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
2	657	3	Ritterhude-Stendorf, Gasthaus Walde	Platjenwerbe, Schule	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
3	658	3	Ihlpohl, Schule	Ihlpohl, Schule	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
4	659	3	Platjenwerbe, Schule	Ritterhude, Grundschule	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
5	660	2	Hagen, Busbahnhof	Bremen Hbf	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen, Landkreis Cuxhaven	§42	31.07.2017
6	661	3	Osterholz-Scharmbeck, Teufelsmoor	Buschhausen, Schulzentrum	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
7	662	3	Platjenwerbe, Schule	Buschhausen, Schulzentrum	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§42	31.07.2017
8	665	2	OHZ-Sandhausen	Bremen Hbf	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§42	31.07.2017
9	680	2	Vollersode-Giehlermühlen	Bremen Hbf	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§42	31.07.2017

¹⁰ Die Laufzeit bezieht sich auf die heutige Linie 677.

Lfd. Nr.	Linie		Von	nach			Genehmigt bis
10	681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Cuxhaven	§42	31.07.2017
11	682	3	Hambergen	Hambergen	Landkreis Osterholz	§42	31.07.2017
12	683		Ohlenstedt, Spielkreis	Ohlenstedt, Spielkreis	Landkreis Osterholz	§43	31.07.2017

Tabelle C-27: Linien im Landkreis Osterholz - Linienbündel Mitte

C 4.4.4.3 Linienbündel OHZ Ost

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2017.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels OHZ-Ost zusammengestellt.

Lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	608	3	Ostersode	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
2	609	3	Hüttendorf	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
3	610	3	Neu St. Jürgen	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
4	611	3	Bergedorf	Worpswede	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
5	613	3	Ostersode	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
6	614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
7	615	3	Heudorf	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
8	617	3	Grasberg	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
9	618	3	Eickedorf	Grasdorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
10	619	3	Grasberg	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
11	620	3	Rautendorf	Grasberg	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
12	621	3	Grasberg	Rautendorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
13	622	3	Grasberg	Rautendorf	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
14	630 ¹¹	1	Zeven - Tarmstedt	Bremen Hbf	Landkreis Rotenburg, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2017
15	632	3	Buchholz	Lilienthal	Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg, Landkreis Verden	§ 42	31.07.2017
16	633	3	Heidelberg	Lilienthal	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
17	636	3	Ottersberg/Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Verden	§ 42	31.03.2017
18	640 ¹²	2	Bremervörde - Worpswede	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Landkreis Rotenburg	§ 42	31.07.2017

¹¹ Die Linie 630 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 630 / 1 Heeslingen – Grasberg ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz 3 zugeordnet und bis zum 31.07.2014 genehmigt. Der Abschnitt 630 / 2 Tarmstedt – Bremen ist bis zum 31.07.2017 genehmigt.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
19	668	2	Lilienthal	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017
20	670	1	Kuhstedt	Bremen Hbf	Stadt Bremen, Landkreis Osterholz	§ 42	31.07.2017

Tabelle C-28: Linien im Landkreis Osterholz - Linienbündel Ost

C 4.4.4.4 Linien mit anderen Zuordnungen

Folgende Linien, die im Gebiet des Landkreises Osterholz verkehren, in anderen als in den zugehörigen Teilnetzen gebündelt.

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes zugeordnet.

Die Linien des Nachtschwärmers werden anderen als den hier aufgeführten Linienbündeln OHZ West, Mitte und Ost zugeordnet. Die AST-Systeme (VBN-PLUS) in Schwanewede und Lilienthal sind nicht Bestandteil der Linienbündel.

Für die Nachtschwärmerlinien wurde eine Zuordnung zu einem landkreisgrenzen-überschreitenden Nachtschwärmerlinienbündel geprüft, zum Ergebnis vergleiche Kapitel C 4.5.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	Von	nach	zugeordnet
1	30	2	Borgfeld	Falkenberg	Stadt Bremen
2	70S	2	Bahnhof Vegesack	Neuenkirchen	Stadt Bremen
3	71	2	Gröpelingen	Neuenkirchen	Stadt Bremen
4	74	2	Helsingborger Platz	Schwanewede/Ostlandstraße	Stadt Bremen
5	74S	2	Bf-Vegesack	Schwanewede/Ostlandstraße	Stadt Bremen
6	77neu	2	Schwanewede	Bremen St. Magnus, Blumenkamp	Stadt Bremen
7	N61		Bremen	Hagen	Nachtschwärmer
8	N62		Bremen	Osterholz-Scharmbeck	Nachtschwärmer
9	N63		Bremen-Borgfeld	Tarmstedt	Nachtschwärmer
10	N67		Bremen-Borgfeld	Worpswede	Nachtschwärmer
11	N68		Osterholz-Scharmbeck	Hagen	Nachtschwärmer
12	N7		Bremen Hbf	Neuenkirchen	Stadt Bremen
13	N8		Bremen Vegesack	Schwanewede	Stadt Bremen

Tabelle C-29: Linien im Landkreis Osterholz mit anderen Zuordnungen

¹² Die Linie 640 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 640 / 1 Bremervörde – Karlshöfen ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz 4 zugeordnet und bis zum 31.07.2014 genehmigt. Der Abschnitt 640 / 2 Osterholz-Scharmbeck – Worpswede ist bis zum 31.07.2017 genehmigt.

C 4.4.5 Landkreis Verden

Im Landkreis Verden sind zwei Linienbündel gebildet worden:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
VER Nord	31.07.2017	01.08.2017
VER Süd	31.07.2018	01.08.2018

Tabelle C-30: Zeitpunkte für das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Verden

C 4.4.5.1 Linienbündel VER Nord

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2017.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nord zusammengestellt:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	703	3	Achim	Bassen	Landkreis Verden	§ 42	31.03.2010
2	704	3	Völkersen	Langwedel	Landkreis Verden	§ 42	13.10.2012
3	722	3	Ortsverkehr Oyten		Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.01.2013
4	723	3	Ortsverkehr Oyten		Landkreis Verden	§ 42	31.01.2013
5	726	3	Ortsverkehr Langwedel		Landkreis Verden	§ 42	31.07.2013
6	730	2	Ottersberg	Oyten – Bremen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2013
7	733	3	Stadtverkehr Achim		Landkreis Verden	§ 42	31.07.2013
8	739	3	Bremen	Posthausen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.05.2013
9	740	2	Bremen	Verden	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.05.2017
10	745	2	Achim	Zeven	Landkreis Verden, Landkreis Rotenburg	§ 42	31.05.2010
11	760	2	Fischerhude	Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.10.2012

Tabelle C-31: Linien im Landkreis Verden - Linienbündel Nord

Harmonisierung der Laufzeiten

Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Nord wurde als Termin dafür der 31.07.2017 festgelegt.

C 4.4.5.2 Linienbündel VER Süd

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2018.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Linien des Linienbündels Süd:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	701	2	Verden	Kirchlinteln-Otersen	Landkreis Verden	§ 42	31.03.2010
1a	701	2	Kirchlinteln	Walsrode	Landkreis Verden, Landkreis Soltau-Fallingbostal	§ 42	31.12.2014
2	702	2	Thedinghausen	Achim	Landkreis Verden	§ 42	31.08.2011
3	711	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
4	712	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
5	713	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
6	714	2	Stadtverkehr Verden		Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
7	715	3	Bendingbostal	Brunsbrock-Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.07.2012
8	716	3	Bendingbostal	Verden	Landkreis Verden	§ 42	31.07.2012
9	717	3	Rieda	Verden – Dauelsen	Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
10	718	3	Eissel	Verden – Scharnhorst	Landkreis Verden	§ 42	31.05.2013
11	720	2	Thedinghausen	Verden	Landkreis Verden, Landkreis Diepholz	§ 42	31.07.2014
12	721	3	Ortsverkehr Thedinghausen		Landkreis Verden	§ 42	31.07.2014
13	725	2	Rotenburg	Verden	Landkreis Verden, Landkreis Rotenburg	§ 42	31.05.2011
14	735	2	Verden	Hoya/Eystrup	Landkreis Verden, Landkreis Nienburg	§ 42	31.07.2014
15	750	2	Morsum	Bremen	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	31.07.2014
16	765	2	Verden	Rethem	Landkreis Verden, Landkreis Soltau-Fallingbostal	§ 42	31.07.2014
17	781	3	Kirchlinteln	Kirchlinteln	Landkreis Verden	§ 42	18.10.2017
18	782	3	Kirchlinteln	Kirchlinteln	Landkreis Verden	§ 42	18.10.2017
19	783	3	Kirchlinteln	Kirchlinteln	Landkreis Verden	§ 42	18.10.2017
20	784	3	Kirchlinteln	Kirchlinteln	Landkreis Verden	§ 42	18.10.2017

Tabelle C-32: Linien im Landkreis Verden - Linienbündel Süd

Harmonisierung der Laufzeiten

Um im Rahmen der Genehmigung Linien bündeln zu können, ist die Harmonisierung der Laufzeiten aller zugehörigen Linien erforderlich. Für das Linienbündel Süd wird als Termin dafür der 31.07.2018 festgelegt. Ab dem 01.08.2018 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erteilt werden.

C 4.4.5.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt werden neun Linien (Tabelle C-33), die im Gebiet des Landkreises Verden verkehren, anderen als den oben genannten Linienbündeln zugeordnet.

Diese Linien werden aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung entweder dem Zuständigkeitsbereich an das Zweckverbandsgebiet angrenzender Gebietskörperschaften (Linien 108) oder anderen Teilnetzen des Zweckverbandsgebietes (Linien 107, 632 und 636) zugeordnet.

Die Linien des VBN-Nachtschwärmers werden dem Nachtschwärmerbündel (vergleiche Kapitel C 4.5.1) zugeordnet. Die AST-Systeme (VBN-PLUS) gehören nicht zu den Linienbündeln.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	38	2	Sebaldsbrück	Bahnhof Mahndorf	Stadt Bremen
2	107	3	Syke	Martfeld	Landkreis Diepholz
3	108	3	Verden	Hoya	Landkreis Nienburg
4	632	3	Buchholz	Lilienthal	Landkreis Osterholz
5	636	3	Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz
6	729	3	Rotenburg	Ottersberg	Landkreis Rotenburg
7	N72		Bremen	Achim	Nachtschwärmer
8	N73		Bremen	Ottersberg	Nachtschwärmer
9	N74		Bremen	Achim-Baden	Nachtschwärmer

Tabelle C-33: Linien im Landkreis Verden mit anderen Zuordnungen

C 4.4.6 Landkreis Wesermarsch

Für den Landkreis Wesermarsch wurden zwei Bündel gebildet:

Bezeichnung	Harmonisierungszeitpunkt	Inkrafttreten des Linienbündels am
WM Nord	31.07.2011	01.08.2011
WM Süd	31.07.2010	01.08.2010

Tabelle C-34: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch

C 4.4.6.1 Linienbündel WM Nord

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2011.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Nord zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	Nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	401	2	Nordenham	Blexen-Fähre	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
2	402	2	Moorsee Mühle	Nordenham	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
3	403	3	Nordenham Bf	Eckwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
4	404	3	Nordenham	Schwei	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
5	406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
6	407	3	Blexen	Blexen-Fähre	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
7	408	2	Nordenham Bf	Eckwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
8	409	3	Burhave	Tossens	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
9	410	3	Seefeld	Seefeld	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
10	411	3	Seefeld	Rodenkirchen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
11	414	3	Reitland	Schwei	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
12	416	3	Nordenham Bf	Kleinensiel	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
13	419	3	Burhave	Tossens	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2011
14	421*	2	Golzwarden	Oberhammelwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
15	422*	2	Brake	Oberhammelwarden	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-35: Linien im Landkreis Wesermarsch - Linienbündel Nord

* Die Linien 421 und 422 wurden aus dem Linienbündel Wesermarsch Süd herausgenommen und neu dem Linienbündel Wesermarsch Nord zugeordnet. Ein Antrag auf Verlängerung der Genehmigung beider Linien bis zum 31.07.2011 wird derzeit vorbereitet (Stand: 30.09.09).

Harmonisierung der Laufzeiten

Das Linienbündel Wesermarsch Nord beinhaltet Linien mit unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten. Ab dem 01.08.2011 soll für das Linienbündel eine Genehmigung nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 bis zum 31.07.2019 erteilt werden.

C 4.4.6.2 Linienbündel WM Süd

Eine Genehmigung bzw. Wiedererteilung für das Linienbündel nach § 42 PBefG in Verbindung mit § 9 Absatz 2 erfolgt ab dem 01.08.2010.

In der folgenden Tabelle sind die Linien des Linienbündels Süd zusammengefasst:

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	430	2	Varel	Rodenkirchen	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Friesland	§ 42	31.07.2010
2	431	3	Brake	Jaderberg	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	Linie im Landkreis/ kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
3	432	3	Jaderberg	Wapetersiel	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
4	436	3	Rodenkirchen	Kötermoor	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
5	440	1	Oldenburg	Nordenham – Bleken / Bremerhaven	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Stadt Bremerhaven	§ 42	31.07.2010
6	446	3	Großenmeer	Brake	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
7	447	3	Brake	Oldenbrok	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
8	448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
9	450	2	Berne	Delmenhorst	Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
10	451	3	Berne	Brake	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
11	452	3	Huntebrück	Berne	Landkreis Wesermarsch, Landkreis Oldenburg	§ 42	31.07.2010
12	453	3	Brake	Nordenham Bf	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
13	455	3	Berne	Lemwerder	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
14	458	3	Berne	Bardenfleth	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
15	459	3	Lemwerder	Sandhausen	Landkreis Wesermarsch, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.07.2010
16	460	3	Oldenburg	Großenmeer	Landkreis Wesermarsch, Stadt Oldenburg	§ 42	31.07.2010
17	461	3	Elsfleth	Moorhausen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
18	462	3	Lienen	Lienen	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010
19	463	3	Elsfleth	Großenmeer	Landkreis Wesermarsch	§ 42	31.07.2010

Tabelle C-36: Linien im Landkreis Wesermarsch - Linienbündel Süd

C 4.4.6.3 Linien mit anderen Zuordnungen

Insgesamt sind zehn Linien (Tabelle C-37), die im Gebiet des Landkreises Wesermarsch verkehren, nicht den oben beschriebenen Linienbündeln zugeordnet. Die beiden Linien 340 und 341 haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt im Landkreis Ammerland und sind deshalb in dortige Linienbündel integriert.

Das Anruf-Sammeltaxi-System Lemwerder wird keinem Teilnetz zugewiesen.

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
1	254		Jaderberg	Varel	Landkreis Friesland
2	256		Idagroden	Jaderberg	Landkreis Friesland

lfd. Nr.	Linie	Stufe im Netz	von	nach	zugeordnet
3	256	3	Delmenhorst	Oldenburg	Landkreis Oldenburg
4	257		Borgstede	Jaderberg	Landkreis Friesland
5	337	3	Jaderberg	Wiefelstede	Landkreis Ammerland
6	340	2	Oldenburg	Jaderberg	Landkreis Ammerland
7	341	3	Rastede	Bekhausen	Landkreis Ammerland
8	345	3	Jaderberg	Varel	Landkreis Ammerland
9	399	3	Edeweicht	Jaderberg	Landkreis Ammerland
10	495		Wilhelmshaven	Bremerhaven	Ohne Zuordnung

Tabelle C-37: Linien im Landkreis Wesermarsch mit anderen Zuordnungen

C 4.5 Linienbündel Nachtverkehr

Die Nachtverkehre zeichnen sich dadurch aus, dass sie während der ganzen Nacht (zeitlich über Mitternacht hinaus), zum Teil auf bestimmte Nächte beschränkt (beispielsweise Samstag auf Sonntag), verkehren. Im Verbundgebiet gibt es nach dieser Definition insgesamt sechs verschiedene städtische und regionale Nachtverkehre (siehe dazu auch Teil A). Im Gegensatz zum Tagesangebot verkehren diese auf davon zum Teil abweichenden Linienwegen, sie orientieren sich am überwiegenden Fahrtzweck Freizeitverkehr.

C 4.5.1 Nachtschwärmer

Das Nachtschwärmerbündel umfasst alle Nachtschwärmerlinien in den Landkreisen Cuxhaven, Diepholz, Rotenburg, Verden und Osterholz und der Stadt Bremen, die bereits heute Bestandteil des Nachtschwärmerangebotes sind (im Einzelnen zu den Linien siehe Tabelle C-38). Die Genehmigung für den Nachtschwärmer ist bereits nach § 42 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 PBefG, also gebündelt, erteilt worden. Es wird eine Konzessionsverlängerung um acht Jahre bis zum 13.12.2017 angestrebt.

lfd. · Nr. ·	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N12	Bremen	Kirchweyhe	Landkreis Diepholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
2	N61	Bremen	Hagen	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
3	N62	Bremen	Osterholz-Scharmbeck	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
4	N63	Bremen-Borgfeld	Zeven	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
5	N67	Bremen-Borgfeld	Worpswede	Landkreis Osterholz, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
6	N68	Osterholz-Scharmbeck	Hagen	Landkreis Cuxhaven, Landkreis Osterholz	§ 42	13.12.2009
7	N72	Bremen	Achim	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
8	N73	Bremen	Ottersberg	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
9	N74	Bremen	Achim-Baden	Landkreis Verden, Stadt Bremen	§ 42	13.12.2009
10	N83	Rotenburg (Wümme)	Wehldorf	Landkreis Rotenburg	§ 42	13.12.2009
11	N84	Rotenburg (Wümme)	Wehldorf	Landkreis Rotenburg	§ 42	13.12.2009

Tabelle C-38: Linien im Nachtschwärmerbündel

C 4.5.2 Regionales Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)

Das Linienbündel Nachtliniennetz Landkreis Ammerland umfasst die vier Linien der NachtEule Ammerland. Die vier Linien bilden ein Netz und erschließen den Landkreis Ammerland mit der Stadt Oldenburg. Eine Linie stellt die Verbindung zu einer Diskothek in Friesoythe (Landkreis Cloppenburg) her.

Das regionale Nachtliniennetz Landkreis Ammerland ist mit einheitlichen Laufzeiten bis zum 31.07.2014 konzessioniert.

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N31 ¹³	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	31.07.2014
2	N32	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	31.07.2014
3	N34	Oldenburg	Tange	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg	§ 43	31.07.2014
4	N35	Oldenburg	Friesoythe	Landkreis Ammerland, Stadt Oldenburg, Landkreis Cloppenburg	§ 43	31.07.2014

¹³ Die Linie N31 ist in zwei Linien (N31 A, N31 B) konzessioniert.

Tabelle C-39: Linien im Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland)

C 4.5.3 Regionales Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg)

Das regionale Nachtlinienetz im Landkreis Oldenburg ist als eigenständiges Linienbündel festgelegt. Das Netz besteht zurzeit aus vier Linien. Das bestehende Netz ist bis zum 31.12.2011 konzessioniert.

lfd. Nr.	Linie	von	nach	im Landkreis/kreisfreie Stadt	genehmigt nach	genehmigt bis
1	N21	Oldenburg	Wildeshausen über Kirchhatten	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.12.2011
2	N23	Wildeshausen	Bremen	Landkreis Oldenburg, Stadt Bremen, Stadt Delmenhorst	§ 42	31.12.2011
3	N24	Wildeshausen	Groß Ippener	Landkreis Oldenburg	§ 42	31.12.2011
4	N25	Oldenburg	Wildeshausen über Großenkneten	Landkreis Oldenburg, Stadt Oldenburg	§ 42	31.12.2011

Tabelle C-40: Linien im Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg)

C 4.5.4 Nachtlinien Stadt Bremen

Die Nachtlinien in Bremen sind in das Bündel Bremen integriert und im Kapitel C 4.3.1.1 dargestellt.

C 4.5.5 Nachtlinien Stadt Bremerhaven

Die Nachtlinien in Bremerhaven sind in das Bündel Bremerhaven integriert und im Kapitel C 4.3.2.1 dargestellt.

C 4.5.6 Nachtliniennetz Stadt Oldenburg (Nachtexpress)

Das Nachtliniennetz der Stadt Oldenburg ist in das Bündel Oldenburg Stadt integriert und ist im Kapitel C 4.3.4.1 dargestellt.

C 4.5.7 Zusammenfassung

Im Sinne der in § 8 PBefG genannten Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsgestaltung sind auf der Grundlage der mit den Verbandsgliedern und Verkehrsunternehmen geführten Abstimmungsgespräche für das Gebiet des Zweckverbandes insgesamt 23 Linienbündel gem. § 9 Abs. 2 PBefG erarbeitet worden.

Nachstehende Tabelle zeigt im Überblick, welche Linienbündel in welchem Jahr genehmigungsrechtlich wirksam werden sollen bzw. in welchem Jahr der genehmigungsrechtliche Harmonisierungszeitpunkt für die in den jeweiligen Linienbündeln enthaltenen Genehmigungen vorgesehen ist. Vergleiche dazu die Karten C-10 und C-11 im Anhang mit einer Gesamtübersicht der Linienbündel.

Jahr	Wiedererteilung bzw. erstmalige Erteilung einer gebündelten Genehmigung	Bezeichnung der Linienbündel	im Landkreis bzw. kreisfreier Stadt
2009	14.12.2009	Nachtschwärmer	
2010	01.08.2010	OL Nord	Landkreis Oldenburg
	01.08.2010	WM Süd	Landkreis Wesermarsch
2011	01.01.2011	HB Stadt	Stadt Bremen
	01.08.2011	WM Nord	Landkreis Wesermarsch
2012	01.01.2012	NachtEule Oldenburg	Landkreis Oldenburg
2014	01.08.2014	NachtEule Ammerland	Landkreis Ammerland
	01.08.2014	AM Ost	Landkreis Ammerland
2015	01.06.2015	DEL	Delmenhorst
	01.08.2015	AM West	Landkreis Ammerland
	01.08.2015	OHZ West	Landkreis Osterholz
2016	01.08.2016	AM Süd	Landkreis Ammerland
	01.08.2016	OL Südost	Landkreis Oldenburg
2017	01.01.2017	BHV	Stadt Bremerhaven
	01.08.2017	VER Nord	Landkreis Verden
	01.08.2017	OHZ Ost	Landkreis Osterholz
	01.08.2017	OHZ Mitte	Landkreis Osterholz
	01.08.2017	OL West	Landkreis Oldenburg
2018	02.06.2018	OL Stadt	Stadt Oldenburg
	01.08.2018	DH Nord	Landkreis Diepholz
	01.08.2018	VER Süd	Landkreis Verden
2019	01.08.2019	DH Süd	Landkreis Diepholz
2021	03.2021 (Beginn der Osterferien)	HB Straßenbahn	Stadt Bremen

Tabelle C-41: Übersicht über die Linienbündel im ZVBN

Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Bremen	C 4-5
Tabelle C-2: Linien im Linienbündel Bremen.....	C 4-8
Tabelle C-3: Linien im Bündel Straßenbahn.....	C 4-8
Tabelle C-4: Linien in Bremen mit anderen Zuordnungen.....	C 4-9
Tabelle C-5: Linien im Linienbündel Bremerhaven.....	C 4-12
Tabelle C-6: Linien in Bremerhaven mit anderer Zuordnung	C 4-13
Tabelle C-7: Linien im Linienbündel Delmenhorst.....	C 4-13
Tabelle C-8: Linien in Delmenhorst mit anderer Zuordnung.....	C 4-14
Tabelle C-9: Linien im Linienbündel Oldenburg Stadt	C 4-15
Tabelle C-10: Linien in der Stadt Oldenburg mit anderer Zuordnung.....	C 4-16
Tabelle C-11: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen im Landkreis Ammerland.....	C 4-17
Tabelle C-12: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel Ost	C 4-18
Tabelle C-13: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel West.....	C 4-19
Tabelle C-14: Linien im Landkreis Ammerland - Linienbündel Süd.....	C 4-19
Tabelle C-15: Linien im Landkreis Ammerland mit anderen Zuordnungen	C 4-20
Tabelle C-16: Zeitpunkte für die Harmonisierung und das Inkrafttreten der Linienbündel in Diepholz	C 4-21
Tabelle C-17: Linien im Landkreis Diepholz - Linienbündel Nord.....	C 4-22
Tabelle C-18: Linien im Landkreis Diepholz - Linienbündel Süd	C 4-23
Tabelle C-19: Linien im Landkreis Diepholz mit anderen Zuordnungen.....	C 4-24
Tabelle C-20: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Oldenburg.....	C 4-25
Tabelle C-21: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel West	C 4-26
Tabelle C-22: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel Nord.....	C 4-27
Tabelle C-23: Linien im Landkreis Oldenburg - Linienbündel Südost	C 4-27
Tabelle C-24: Linien im Landkreis Oldenburg mit anderen Zuordnungen.....	C 4-28
Tabelle C-25: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Osterholz	C 4-28

Tabelle C-26: Zuordnung der Linien im Landkreis Osterholz zum Linienbündel West ..C 4-29	
Tabelle C-27: Linien im Landkreis Osterholz - Linienbündel Mitte	C 4-30
Tabelle C-28: Linien im Landkreis Osterholz - Linienbündel Ost	C 4-31
Tabelle C-29: Linien im Landkreis Osterholz mit anderen Zuordnungen	C 4-31
Tabelle C-30: Zeitpunkte für das Inkrafttreten der Linienbündel im Landkreis Verden ..C 4-32	
Tabelle C-31: Linien im Landkreis Verden - Linienbündel Nord.....	C 4-32
Tabelle C-32: Linien im Landkreis Verden - Linienbündel Süd	C 4-33
Tabelle C-33: Linien im Landkreis Verden mit anderen Zuordnungen	C 4-34
Tabelle C-34: Zeitpunkte für die Wiedererteilung der Genehmigungen der Linienbündel im Landkreis Wesermarsch	C 4-34
Tabelle C-35: Linien im Landkreis Wesermarsch - Linienbündel Nord	C 4-35
Tabelle C-36: Linien im Landkreis Wesermarsch - Linienbündel Süd.....	C 4-36
Tabelle C-37: Linien im Landkreis Wesermarsch mit anderen Zuordnungen	C 4-37
Tabelle C-38: Linien im Nachtschwärmerbündel.....	C 4-38
Tabelle C-39: Linien im Nachtliniennetz Landkreis Ammerland (NachtEule Ammerland).. C 4-39	
Tabelle C-40: Linien im Nachtliniennetz Landkreis Oldenburg (NachtEule Oldenburg).C 4-39	
Tabelle C-41: Übersicht über die Linienbündel im ZVBN.....	C 4-40

Kartenverzeichnis

Karte C-10: Linienbündel (allgemein)

Karte C-11: Linienbündel (Nachtverkehre)