

Nahverkehrsplan 2023 – 2027

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch

Impressum

Beschlossen in der Versammlungsversammlung des ZVBN am
12. Dezember 2022

Herausgeber

Zweckverband Verkehrsverbund
Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
0421.460529-0
info@zvbn.de
www.zvbn.de

Bearbeitung/Layout

BPW Stadtplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw-stadtplanung.de

Stand Februar 2023

Vorwort

Die Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr sind in den vergangenen Jahren gewachsen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind immer noch zu spüren; auch wenn die Fahrgastzahlen wieder steigen, ist das Niveau der Vorjahre noch nicht erreicht. Kostensteigerungen im Energiebereich und fehlende Fachkräfte führen zu steigenden Kosten und Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung des Angebotes. Auf der anderen Seite hat der Nahverkehr als wichtiger Baustein in der Verkehrswende hin zu einer klimaverträglichen Mobilität an Stellenwert gewonnen. Der Nahverkehrsplan (NVP) 2023 – 2027 stellt nun die Weichen für die kommenden Jahre.

Zunächst gilt allen mein Dank, die an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligt waren. So haben sich beispielsweise über 70 Institutionen, Einzelpersonen, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen mit über 700 Anmerkungen im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens aktiv eingebracht. Besonders bedanken möchte ich mich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ZVBN-Geschäftsstelle für ihr großes Engagement bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans.

Die Stärkung des Angebots, der Ausbau der Infrastruktur und eine bessere Fahrgastinformation bilden Schwerpunkte in den kommenden Jahren. Viele Vorhaben zum weiteren Ausbau des Angebots in den Städten und der Region sind im NVP verankert. So soll auf vielen Linien der 30-Minuten-Takt zum Standard werden, um so die Flexibilität für den Fahrgast zu steigern, bessere Anschlüsse zu schaffen und letztendlich den Verzicht auf das Auto zu erleichtern.

Auch werden die Weichen für eine Antriebswende gestellt werden; 2035 sollen weitgehend alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben unterwegs sein.

Im Bereich Barrierefreiheit sind Fortschritte erzielt und wesentliche Grundlagen mit dem Gutachten zur Barrierefreiheit geschaffen worden. Jedoch hat die Analyse gezeigt, dass die Anstrengungen für das Ziel vollständiger Barrierefreiheit verstärkt werden müssen. Auch hier setzen viele Maßnahmen des Plans an. Ergänzend zum NVP erfolgt nun eine jährliche Bilanz zum Stand der Umsetzung.

Bernd Lütjen

Inhaltsverzeichnis – gesamt

Verzeichnisse, Literatur	V-2
---------------------------------	------------

Teil A – Bestandsaufnahme und Bewertung

A 1 Abgrenzung und räumliche Struktur des Planungsgebietes.....	A-3
A 2 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation.....	A-6
A 2.1 Haltestellen.....	A-6
A 2.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV.....	A-11
A 2.3 Fahrgastinformation.....	A-14
A 3 Verkehrsangebot.....	A-18
A 3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	A-19
A 3.1.1 Zeitliches und räumliches Verkehrsangebot SPNV.....	A-19
A 3.1.2 Bahnstationen im Verbundgebiet.....	A-23
A 3.2 Straßengebundener ÖPNV.....	A-32
A 3.2.1 Linienbündel.....	A-32
A 3.2.2 Landesbuslinien.....	A-33
A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremen.....	A-36
A 3.2.4 Stadtgemeinde Bremerhaven.....	A-43
A 3.2.5 Stadt Delmenhorst.....	A-48
A 3.2.6 Stadt Oldenburg.....	A-53
A 3.2.7 Landkreis Ammerland.....	A-59
A 3.2.8 Landkreis Diepholz.....	A-63
A 3.2.9 Landkreis Oldenburg.....	A-68
A 3.2.10 Landkreis Osterholz.....	A-74
A 3.2.11 Landkreis Verden.....	A-77
A 3.2.12 Landkreis Wesermarsch.....	A-84
A 3.3 Fernbusangebot.....	A-88
A 4 Tarif und Vertrieb.....	A-88
A 5 Qualitätsmanagement im VBN.....	A-90
A 6 Anlage: Karten.....	A-92

Teil B – Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen	B-3
B 2 Bestandsaufnahme.....	B-3
B 2.1 Strukturdaten.....	B-3
B 2.1.1 Einwohnende	B-3
B 2.1.2 Altersstruktur	B-5
B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	B-5
B 2.1.4 Pendler- und Pendlerinnenströme	B-6
B 2.1.5 Pkw-Bestand	B-7
B 2.2 Fahrgastaufkommen	B-8
B 2.2.1 ÖPNV-Aufkommen im VBN (gesamt)	B-8
B 2.2.2 SPNV-Fahrgastzahlen an Bahnhöfen	B-10
B 2.2.3.1 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen	B-12
B 2.2.3.2 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven	B-14
B 2.2.3.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst	B-15
B 2.2.3.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg	B-16
B 2.2.3.5 Fahrgastaufkommen der Landkreise	B-17
B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen	B-21
B 3.1 Bevölkerungsprognose	B-21
B 3.2 Marktdurchdringung und mögliche Potenziale	B-22
B 4 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung...	B-23

Teil C – Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

C 1 Ziele	C-4
C 1.1 Grundsätze.....	C-4
C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit	C-5
C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot	C-6
C 1.4 Qualität des ÖPNV	C-8
C 1.5 Tarif und Vertrieb	C-8
C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen	C-10
C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot	C-10
C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes	C-10
C 2.2 Produkte.....	C-12
C 2.3 Die VBN-BürgerBusse	C-12
C 2.4 Bedienungsangebot in den Gebietskörperschaften	C-15
C 2.4.1 Stadtgemeinde Bremen	C-15
C 2.4.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven	C-25
C 2.4.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst.....	C-30
C 2.4.4 Zielnetz Stadt Oldenburg	C-34
C 2.4.5 Zielnetz Landkreis Ammerland.....	C-39
C 2.4.6 Zielnetz Landkreis Diepholz.....	C-44
C 2.4.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg	C-56
C 2.4.8 Zielnetz Landkreis Osterholz	C-63
C 2.4.9 Zielnetz Landkreis Verden	C-68
C 2.4.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch	C-76

C 3 Linienbündelung	C-81
C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung	C-81
C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften	C-84
C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen	C-84
C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven	C-87
C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst	C-88
C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg	C-89
C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland	C-90
C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz	C-93
C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg	C-96
C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz	C-99
C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden	C-101
C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch	C-103
C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation	C-103
C 4.1 Haltestellen	C-105
C 4.1.1 Barrierefreiheit	C-105
C 4.1.2 Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften	C-106
C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	C-112
C 4.3 Fahrgastinformation	C-113
C 5 SPNV im Verbundgebiet	C-119
C 5.1 Bahnstationen im Verbundgebiet	C-119
C 5.1.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen	C-119
C 5.1.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung	C-124
C 5.1.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld	C-136
C 5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz	C-143
C 6 Barrierefreiheit	C-147
C 6.1 Definition Ausnahmen vollständige Barrierefreiheit	C-147
C 6.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit	C-147
C 7 Qualitätsmanagement im VBN	C-150
C 8 Tarif und Vertrieb	C-150
C 9 Vermarktung	C-151

Teil D – Finanzierung

Teil D – Finanzierung.....	D-1
-----------------------------------	------------

D 1 Verkehrsangebot	D-3
D 2 Fahrzeuge	D-4
D 3 ÖPNV-Haltestellen	D-5
D 4 SPNV-Haltestellen	D-6
D 5 Fahrweg	D-7
D 6 Fahrgastinformation, -beratung, Vermarktung und Vertrieb	D-7
D 7 Tarif	D-8

Teil E – Prioritäten für das gesamte ZVBN-Gebiet	E-1
---	------------

Nahverkehrsplan 2023 – 2027

Teil A Bestandsaufnahme und Bewertung

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch

Inhaltsverzeichnis Teil A

A 1 Abgrenzung und räumliche Struktur des Planungsgebietes	A-3
A 2 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation	A-6
A 2.1 Haltestellen	A-6
A 2.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	A-11
A 2.3 Fahrgastinformation	A-14
A 3 Verkehrsangebot	A-18
A 3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	A-19
A 3.1.1 Zeitliches und räumliches Verkehrsangebot SPNV	A-19
A 3.1.2 Bahnstationen im Verbundgebiet	A-23
A 3.2 Straßengebundener ÖPNV	A-32
A 3.2.1 Linienbündel	A-32
A 3.2.2 Landesbuslinien	A-33
A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremen	A-36
A 3.2.4 Stadtgemeinde Bremerhaven	A-43
A 3.2.5 Stadt Delmenhorst	A-48
A 3.2.6 Stadt Oldenburg	A-53
A 3.2.7 Landkreis Ammerland	A-59
A 3.2.8 Landkreis Diepholz	A-63
A 3.2.9 Landkreis Oldenburg	A-68
A 3.2.10 Landkreis Osterholz	A-74
A 3.2.11 Landkreis Verden	A-77
A 3.2.12 Landkreis Wesermarsch	A-84
A 3.3 Fernbusangebot	A-88
A 4 Tarif und Vertrieb	A-88
A 5 Qualitätsmanagement im VBN	A-90
A 6 Anlage: Karten	A-92

A 1 Abgrenzung und räumliche Struktur des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet des vorliegenden Nahverkehrsplanes ist deckungsgleich mit dem Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN). Hier leben auf rund 6.600 km² knapp 1,74 Mio. Menschen. Der ZVBN ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Planungsgebiet liegt bei den Ländern Bremen und Niedersachsen.

*Abgrenzung des
Planungsgebietes*

Das Planungsgebiet wird von den folgenden Landkreisen begrenzt:

- Im Norden von den Landkreisen Friesland und Cuxhaven,
- im Osten/Südosten von den Landkreisen Rotenburg (Wümme) und Heidekreis,
- im Süden von den Landkreisen Nienburg und Osnabrück und dem Kreis Minden-Lübbecke sowie
- im Südwesten/Westen von den Landkreisen Vechta, Cloppenburg und Leer.

Der ZVBN wird durch vier kreisfreie Städte und sechs Landkreise gebildet (vgl. Karte A-1). Im Einzelnen sind dies:

*Verwaltungsstrukturelle
Gliederung*

- die bremischen Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven mit insgesamt 681.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2019),
- die niedersächsischen kreisfreien Städte Delmenhorst und Oldenburg mit etwa 247.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2019) sowie
- die niedersächsischen Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch mit insgesamt rund 813.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2019).

Auf der Grundlage der mit dem ZVBN abgeschlossenen Assoziierungsverträge erstreckt sich das Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) auch auf Teilgebiete der Landkreise Cuxhaven, Nienburg und Rotenburg (Wümme). Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV dieser Gebiete und die damit verbundene nahverkehrsplanerische Verantwortung liegt bei den genannten Landkreisen.

Zusammenarbeit ZVBN-VBN

Die Zusammenarbeit des ZVBN mit der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH, dem Zusammenschluss der im VBN-Gebiet ÖPNV und SPNV betreibenden Verkehrsunternehmen, ist in einem Rahmen- und Durchführungsvertrag geregelt. In diesen Verträgen sind insbesondere die Regularien zu den Bereichen Tarifentwicklung, Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, Erarbeitung und Verabschiedung von Qualitätsstandards sowie die jeweiligen Zustimmungserfordernisse festgelegt.

Gebiet des ZVBN sowie angrenzende Verkehrsverbünde und -gemeinschaften



Verwaltungseinheiten

Diepholz Sitz der Kreisverwaltung

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- ⊙ Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen

Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN)

Tarifgebiet des VBN mit überlappender Gültigkeit weiterer Tarife

Verden Verbandsglieder ZVBN

Grenze des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Kreisgrenze

Gemeinde-/Samtgemeindegrenze

hvv Benachbarte Verkehrsverbünde und -gemeinschaften

Karte A-1

[Stand: Dezember 2022]

Nach dem niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP) (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz 2017) ist die regionale Siedlungsentwicklung auf ein System von Zentralen Orten (Ober-, Mittel- und Grundzentren) ausgerichtet.

Zentralörtliche Gliederung

Ober- und Mittelzentren werden im LROP ausgewiesen. Grundzentren sind in den jeweiligen regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) der Landkreise festgelegt. Das Netz der Ober- und Mittelzentren bildet die Basis für eine ausgeglichene und nachhaltige Siedlungs- und Versorgungsstruktur in allen Teilen des Planungsgebietes.

Die zentralörtliche Funktion der Oberzentren haben im Planungsgebiet die Städte Bremen, Bremerhaven und Oldenburg.

Oberzentren

Die zentralörtliche Funktion der Mittelzentren haben im Planungsgebiet 14 Städte (vgl. Tabelle A-1). Davon besitzt die Stadt Delmenhorst die Teilfunktion eines Oberzentrums. Mittelzentren, die bereits jetzt in einzelnen Teilbereichen neben ihrer mittelzentralen Versorgungsfunktion oberzentrale Aufgaben wahrnehmen oder diesbezüglich eine besondere Spezialisierung aufweisen, sollen in Einzelfällen durch Stärkung dieser Funktionen einen besonderen Beitrag zur Landes- und Regionalentwicklung leisten.

Mittelzentren

Ober- und Mittelzentren sind im Planungsgebiet die folgenden Städte (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz 2017):

Raumstrukturelle Gliederung	Stadt/Stadtteil	Land/Landkreis
Oberzentren	Bremen, Bremerhaven	Land Bremen
	Stadt Oldenburg	Land Niedersachsen
Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion	Stadt Delmenhorst*	Land Niedersachsen
Mittelzentren	Bad Zwischenahn, Rastede, Westerstede	LK Ammerland
	Diepholz, Stuhr, Sulingen, Syke	LK Diepholz
	Wildeshausen	LK Oldenburg
	Osterholz-Scharmbeck	LK Osterholz
	Achim, Verden	LK Verden
	Brake, Nordenham	LK Wesermarsch

* Teilfunktion eines Oberzentrums

Tabelle A-1: Raumstrukturelle Gliederung des Planungsgebietes

Grundzentren haben einen auf das Gemeinde- bzw. Samtgemeindegebiet ausgerichteten Versorgungsauftrag für die allgemeine, tägliche Grundversorgung. Hierfür sollen sie über lokal bedeutsame Bevölkerungszahlen und Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen und Dienste, Geschäfte und Betriebe, Angebote der schulischen, medizinischen und sozialen Grundversorgung und ÖPNV-Anbindungen zu den nächstgelegenen größeren Zentren verfügen.

Grundzentren

A 2 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

Die Verkehrsinfrastruktur, bestehend aus Haltestellen und Fahrzeugen, sowie die Fahrgastinformation bilden wichtige Grundlagen für einen attraktiven und barrierefreien Nahverkehr im Zweckverbandsgebiet.

Grundlage für einen attraktiven Nahverkehr

In den folgenden Kapiteln werden die für das VBN-Gebiet beschlossenen Haltestellen-, Fahrzeug- und Fahrgastinformationskonzepte in ihren Grundzügen dargestellt.

A 2.1 Haltestellen

An den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV findet für die Fahrgäste der erste Kontakt mit dem Nahverkehr statt. Da die Haltestellen in der Öffentlichkeit immer präsent sind, auch wenn weder Bus noch Bahn fahren, sind sie in gewisser Weise eine Visitenkarte und nehmen eine wichtige Rolle im Gesamtsystem des ÖPNV ein.

Visitenkarte: Haltestellen

Im Zweckverbandsgebiet gibt es rund 5.500 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit rund 10.100 Haltestellenmasten.¹

Der Standard der Haltestellen im Verbundgebiet soll stetig verbessert werden. Aus diesem Grund wird das 1998 von der VBN GmbH und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen erstmalig beschlossene Konzept "Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen – Qualitätsanforderungen" ständig weiterentwickelt und fortgeschrieben (vgl. www.zvbn.de/bibliothek). Die aktuelle Fortschreibung wurde 2021 beschlossen und beinhaltet auch die Erkenntnisse aus dem Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit (vgl. ZVBN 2021).

*Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV
Qualitätskonzept*

Darüber hinaus werden auch die nach Beschluss des Haltestellenkonzeptes veröffentlichten DIN-Normen beim Um- und Ausbau der Haltestelleninfrastruktur, gerade im Bereich der Barrierefreiheit, berücksichtigt und angewandt.

¹ Im VBN-Gebiet sind es etwa 6.520 Haltestellen mit 11.870 Masten (Stand Mai 2022)
Quelle Haltestellenkataster des ZVBN.



Abb. A-1: Deckblatt "Haltestellen im VBN", Qualitätsanforderungen
(Quelle: ZVBN)

Das Haltestellenkonzept bildet eine gemeinsame, praxisorientierte Arbeitsgrundlage für Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und den Verbund sowie für mitwirkende Planungsbüros. Es beinhaltet das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet zu erlangen. Entsprechend sind wichtige Qualitätskriterien und Standards festgelegt, die die Planung und Umsetzung von Maßnahmen vereinfachen und vereinheitlichen sollen.

*Arbeitsgrundlage
für die Praxis*

Im Haltestellenkonzept werden Ausführungen zur Lage der Haltestellen im Bedienungsgebiet gemacht sowie einzelne Haltestellentypen, die empfohlene Ausstattung der Haltestelle nebst Barrierefreiheit und das Haltestellenmanagement beschrieben. Beispielsweise wird im Sinne einer barrierefreien Gestaltung der Haltestelle die Ausführung als Haltestellenkap empfohlen, da dieses in der Regel geradlinig anfahrbar ist. Haltestellen sollen barrierefrei in das Fußwegenetz eingebunden werden und ausreichende Aufstellflächen aufweisen.

*Inhalte des Haltestellen-
konzeptes*

Darüber hinaus beinhaltet das Haltestellenkonzept Aussagen zu Fahrgastinformationen und Erreichbarkeit sowie zu Fahrradabstellanlagen (Bike-and-ride) und Park-and-ride-Anlagen. Ebenfalls wird auf die Umsetzung von Maßnahmen mit den jeweiligen Zuständigkeiten und auf die Finanzierung eingegangen.

Entsprechend den Qualitäts- und Gestaltungskriterien des Haltestellenkonzeptes wird die Ausstattung der Haltestellen in Bezug auf Barrierefreiheit, Attraktivität und Kundenorientierung auch weiterhin umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgt in Zusammenarbeit zwischen dem Verbund, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen. Für die Weiterentwicklung des Bereiches Barrierefreiheit wurde durch den ZVBN das Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit erstellt. Auch wurden weitere Merkmale wie Tiefe der Haltestelle und Neigung bei der Aufnahme von Daten für das Haltestellenkataster berücksichtigt. Diese Daten liegen jedoch noch nicht flächendeckend vor.

Die Verteilung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Verbandsgebiet sowie deren Ausstattung mit zentralen – insbesondere auch für den Aspekt der Barrierefreiheit – wichtigen Elementen ist in der Tabelle A-2 auf der folgenden Seite dargestellt.

*Ausstattung der Haltestellen
Haltestellenkataster*

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Fahrzeuginfrastruktur wurde gemäß Haltestellenkonzept, in Abhängigkeit vom Haltestellentyp, bisher in den Landkreisen und den Städten Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg eine Bordhöhe von 16 – 18 cm angestrebt. In der Fortschreibung 2021 wurde unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens zur vollständigen Barrierefreiheit die Bordhöhe auf 22 cm angepasst. Diese Höhe ermöglicht den Einstieg ohne Nutzung von Einstiegshilfen wie Rampe oder Lift.

Bordhöhen

Bei Straßenbahnhaltestellen in Bremen ist die Bordhöhe derzeit noch auf 10 cm begrenzt, um ein Überstreichen der breiten Bahnen zu gewährleisten. Durch den kompletten Ersatz der schmalere Bahnen des Typs GT8N kommen ab Ende 2023 nur noch Straßenbahnfahrzeuge mit einer einheitlichen Fahrzeugbreite von 2,65 m zum Einsatz. Dies ermöglicht den Ausbau von Haltestellen, so dass hier die Einstiegshilfe nicht mehr zum Einsatz kommen muss. Mit Inbetriebnahme der Umstiegsanlage Gröpelingen im Juni 2022 wurde in Bremen die erste Anlage mit hohen Borden umgesetzt.

Bordhöhe in Bremen



*Abb. A-2 Bushaltestelle mit Kasseler Sonderbord und einer Bordhöhe mit 22 cm
Bremen Gröpelingen (Quelle: ZVBN)*

Neue Haltestellen werden nach den aktuellen Normen sowie weiteren einschlägigen Vorgaben mit entsprechenden Leitsystemen für Blinde und Sehbehinderte geplant und erstellt (Auffindestreifen sowie ein Einstiegsfeld vor Tür 1). Haltestellen, die vor 2013 erstellt wurden, erfüllen nicht immer die aktuellen Vorgaben.

Leitsysteme

In Bremen sind nahezu alle Straßenbahnhaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet. Durch den Einsatz von batteriebetriebenen Anzeigern wurden in den vergangenen Jahren auch sehr viele Bushaltestellen in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und der Region mit Echtzeitanzeigern ausgestattet. Es handelt sich hier insgesamt um 450 Standorte. In Oldenburg gibt es 50 dynamische Anzeiger, in Bremerhaven 110. In Delmenhorst sind an 27 Standorten Anzeiger aufgestellt.

*Dynamische
Fahrgastinformation*

Im Rahmen des Aufbaus des Echtzeitinformationssystem im VBN (vgl. Kap. A 2.3) sind dynamische Fahrgastinformationsanzeigen bisher an sechszwanzig Standorten außerhalb der kreisfreien Städte in allen Landkreisen aufgestellt worden. Zudem wurden in der Region über das Förderprogramm des Bundes „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ 50 Standorte mit batteriebetriebenen Anzeigern ausgerüstet.

Um den Fahrgästen einen Umstieg vom Individualverkehr in den öffentlichen Verkehr zu erleichtern, befinden sich nicht nur an allen 87 Bahnstationen im Verbundgebiet (vgl. Kap. A 3.1.2), sondern auch an wichtigen Busstationen, die eine Verknüpfungsfunktion übernehmen, Bike- und Park-and-ride-Anlagen. Eine Übersicht ausgewiesener/wichtiger Bike- und Park-and-ride Anlagen an ÖPNV-Haltestellen und Verknüpfungspunkten enthält Tabelle A-3 auf der Folgeseite.

lfd. Nummer	Stadt/LK	Anzahl Haltestellen	Anzahl Masten	Fahrgast- unterstand		davon transparent		Bordhöhe * mind. 18 cm		Einstiegfeld		Auffindestreifen	
				Anzahl	%**	Anzahl	%**	Anzahl	%**	Anzahl	%**	Anzahl	%**
1	HB	589	1364	986	72%	934	95%	21	2%	409	30%	105	8%
2	BHV	172	369	189	51%	188	99%	195	56%	181	49%	189	51%
3	DEL	187	417	178	43%	175	98%	142	37%	118	28%	109	26%
4	OL	328	678	350	52%	340	97%	452	67%	512	76%	508	75%
5	AMM	581	1063	502	47%	257	51%	200	19%	210	20%	93	9%
6	DH	1054	1720	854	50%	432	51%	198	12%	178	10%	45	3%
7	OL (LK)	760	1318	635	48%	227	36%	216	16%	216	16%	87	7%
8	OHZ	550	938	509	54%	224	44%	129	14%	156	17%	110	12%
9	VER	691	1133	502	44%	294	59%	248	22%	270	24%	159	14%
10	WM	587	1092	399	37%	173	43%	132	12%	184	17%	114	10%
Summe		5.499	10.092	5.104	50%	3.234	63%	1.933	19%	2.434	24%	1.519	15%

* Straßenbahnhaltestellen wurden bisher aufgrund der technischen Gegebenheiten bei allen Neubaustrecken, bei Erneuerungsarbeiten und bei Straßenumgestaltungen mit einer Bordsteinhöhe von 10 cm gebaut. Erhöhungen von Haltestellen erfolgen überwiegend im Rahmen von Straßenaus- und Straßenneubaumaßnahmen. Verbleibende Höhenunterschiede beim Ein- und Aussteigen werden durch den Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen ausgeglichen.

** Die Prozentangaben beziehen sich jeweils auf die Masten.

Tabelle A-2: Haltestellen und Ausstattung im Verbandsgebiet

(Quelle: Haltestellenkataster des VBN/ZVBN, Datenstand 24.05.2022)

Stadt/Landkreis	Standort/Haltestelle	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bremen	Am Stern/Schwachhausen		36
	Gröpelingen (zurzeit im Umbau)		
	Borgfeld	180	156
	Weserpark Süd		38
	Universität Nord	150	
	Sielhof/Obervieland	500	70
	Roland-Center (zurzeit im Umbau)	200	90
	Norderländer Str./Grolland	240	56
	Kopernikusstraße		54
	Kattenturm Mitte	80	48
	Sebaldsbrück		68
	Am Lehester Deich/Borgfeld		98
	Horner Mühle		74
	Riensberg		40
	Mahndorf	182	462
Bremerhaven	Hauptbahnhof*	220	275
	Bahnhof Lehe*	237	242
	Wulsdorf (noch im Bau 03/2022)		20
Delmenhorst	ZOB	104	420
	Sandhausen	13	34
	Bf. Heidkrug	53	90
	Stadion		16
Oldenburg***	Weser-Ems-Halle	400	
	P+R Landwehrstraße	127	
	P+R-Marschweg, OLantis Huntebad	555	
	ZOB	408	1500**
	Lappan		30
Ammerland	Westerstede ZOB	100	76
Diepholz	Stuhr-Brinkum, Markt (ab Frühjahr 2023)		100
	Stuhr, Weyher Straße		34
	Busplatz Leeste	40	10
Oldenburg (LK)	Kirchhatten Marktplatz	18	16
	Wardenburg, ZUH	15	44
	Harpstedt Markt	30	38
Osterholz	Lilienthal, Falkenberg	80	80
	Grasberg, Kreuzung	41	46
Verden	Thedinghausen, Marktplatz	44	84
	Ottersberg Busbahnhof	70	
	Oyten Busbahnhof		44

* In Bremerhaven gibt es nur an den Bahnhöfen Verknüpfungsanlagen, deshalb sind sie hier dargestellt.

** Zwei Fahrradstationen und Abstellanlagen

*** Die Angebote im Bereich P+R und B+R werden gutachterlich untersucht und entsprechend der Ergebnisse kurz- bis mittelfristig modifiziert.

Tabelle A-3: Wichtige Haltestellen und Verknüpfungsanlagen an Busstationen; Aussagen zu P+R und B+R an Bahnstationen sind immer aktuell in den Stationssteckbriefen zu finden. Ausnahme sind Bremerhaven und Delmenhorst

A 2.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Busse und Bahnen stellen – ebenso wie die Haltestellen – eine Visitenkarte des öffentlichen Personennahverkehrs dar.

*Busse und Bahnen
als Visitenkarten*

Ein leichtes Erkennen (Erscheinungsbild und Fahrgastinformation) und die einfache und bequeme Nutzung (Ein- und Ausstiegskomfort, Innenausstattung und –aufteilung) sind für die Fahrgäste sehr wichtig.

Grundlage für die Anforderungen an die im VBN eingesetzten Fahrzeuge ist das Qualitätskonzept für Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeugkonzept).

*Fahrzeugkonzept formuliert
Qualitätsanforderungen*

In diesem werden Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen formuliert. Die aktuelle Fortschreibung (sechste Auflage) wurde 2021 beschlossen (vgl. www.zvbn.de/bibliothek).



Abb. A-3: Deckblatt "Fahrzeuge im VBN", Qualitätsanforderungen (Quelle: ZVBN)

Das Fahrzeugkonzept beinhaltet Anforderungen für vier Bereiche: Das Erscheinungsbild, die Fahrgastinformation, den Ein- und Ausstiegskomfort, inklusive der Anforderungen zur barrierefreien Zugänglichkeit, sowie die Innenausstattung und –aufteilung. Außerdem wird das Thema Förderung kurz erläutert. Die verbundweite Umsetzung der gemeinsam formulierten Ziele und Vorstellungen erfordert eine langfristig wirkende Strategie.

Das neue Konzept berücksichtigt auch Änderungen, die sich seit der letzten Auflage beispielsweise durch den Stand der Technik ergeben haben (z.B. Komponenten im Fahrzeug zur Echtzeitdatengewinnung). Da die einzelnen Bereiche im Fahrzeugkonzept sehr detailliert beschrieben werden, wird an dieser Stelle nur kurz darauf eingegangen.

In einem Verkehrsverbund ist es wichtig, ein einprägsames und einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen. Die Fahrgäste können sich besser orientieren. Auch wird durch das Erscheinungsbild allen anderen Verkehrsteilnehmenden signalisiert: "Hier kommt der Bus/die Bahn".

Erscheinungsbild

Die Möglichkeit der Werbung für den Nahverkehr in der Öffentlichkeit und die Wiedererkennung, eine Voraussetzung für den Gewinn von Kundschaft, werden durch einen einheitlichen Auftritt begünstigt.

Eine gute Fahrgastinformation ist für die Fahrgäste von großer Bedeutung. Deshalb befinden sich Informationen am und im Fahrzeug. Auch hier sind barrierefreie Aspekte, wie in einer kontrastreichen Schrift geschriebene Informationen, wichtig. Ebenso haben akustische Informationen eine hohe Bedeutung. In Bezug auf die Barrierefreiheit wird konsequent daran gearbeitet, dass die Informationen mit dem Zwei-Sinne-Prinzip übermittelt werden. Das Fahrzeugkonzept formuliert entsprechende Hinweise zur barrierefreien Innen- und Außeninformation:

Fahrgastinformation

Inneninformation: Optische und akustische Informationen (Ansagegeräte) zur Ankündigung der nächsten Haltestelle und von Umsteigemöglichkeiten (Haltestellenanzeige und -ansage) sowie ein Bordmikrofon zur Ansage von Informationen werden grundsätzlich gefordert. Darüber hinaus gibt es eine Kennzeichnungspflicht von Rollstuhlaufstellplatz und Sitzplätzen für Menschen mit Behinderungen sowie Empfehlungen zu Farben und Größen von Schriftzügen. In vielen Fahrzeugen wird bereits über eine Perlschnur eine Liste der nächsten weiteren Haltestellen angezeigt. Auch werden die aktuelle Fahrplanlage und Hinweise zu Umstiegsmöglichkeiten im Fahrzeug dargestellt.

Außeninformation: Eine zusätzliche individuelle Ansage der Liniennummern und Fahrziele über Außenlautsprecher wird angestrebt. Außerdem werden akustische Anpeilhilfen für das Auffinden von Türen empfohlen. Informationen zu Linie und Richtung sind in ausreichender Größe und Kontrast darzustellen.

Der Ein- und Ausstiegskomfort für alle Fahrgäste soll durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen, in Kombination mit barrierefrei ausgebauten Haltestellen, bzw. einem Kneeling von Bussen erreicht werden. Durch diese Kombination wird der Höhenunterschied (Abstand zwischen Fahrzeug und Bord) geringer. Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (Rampe oder Hublift) erleichtern die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Fahrzeug und Bord und der Zugang wird auch für Rollstuhlfahrende gewährleistet. Künftig wird eine Bordhöhe von 22 cm angestrebt, dies ermöglicht den nahezu stufenlosen Einstieg bei einem abgesenkten Fahrzeug.

Ein- und Ausstiegskomfort

Gute Festhaltungsmöglichkeiten für die Fahrgäste sowie eine ausreichende Zahl an Knöpfen zum Signalisieren des Ausstiegswunsches gehören ebenfalls zu einem guten Ein- und Ausstiegskomfort.

In den städtischen Verkehren der Oberzentren sowie in den Stadtverkehren in Delmenhorst, Verden und Nordenham werden ausschließlich niederflurige Fahrzeuge mit Einstiegshilfen und Kneelingfunktion eingesetzt.

*Fahrzeuge im Stadtverkehr
Niedersachsen*

Im Regionalbusverkehr kommen zurzeit noch unterschiedliche Fahrzeugtypen zum Einsatz. Dadurch ergibt sich hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit der Fahrzeuge ein uneinheitliches Bild. Jedoch sind auch in der Region nur noch wenige Fahrzeuge in Hochflurbauweise unterwegs.

Fahrzeuge im Regionalverkehr

Bei den Regionalbussen der Bedienungsebenen 1 und 2 werden durchgängig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt. Eine Klapprampe ermöglicht Rollstuhlfahrenden den barrierefreien Zugang. An der umgestalteten Umstiegsanlage in Bremen Gröpelingen ist erstmals im VBN der Einstieg ins Fahrzeug ohne die Nutzung einer Einstiegshilfe möglich. Durch die Verwendung des Kasseler Sonderbordes mit einer Höhe von 22 cm für Busse wurden Reststufe und -spalt deutlich reduziert.

Für die Fahrzeuge der Bedienungsebene 3 wurde in den wettbewerblichen Ausschreibungen vorgegeben, dass ab Betriebsstart 50 % der Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge sein müssen und fünf Jahre später 85 %.

Für Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland kommt der Hublift an Tür 1 zum Einsatz. Dieser gewährleistet Rollstuhlfahrenden auch bei geringen Bordhöhen einen Zugang zum Fahrzeug. Jedoch kann der Hublift nicht von anderen mobilitätseingeschränkten Personen, wie beispielsweise Personen, die auf einen Rollator angewiesen sind, genutzt werden. Im Juni 2022 wurde die umgebaute Umsteiganlage in Gröpelingen in Betrieb genommen, die erstmalig den Zugang zum Fahrzeug ohne Einstiegshilfe ermöglicht.

Fahrzeuge im Stadtverkehr Bremen

Die Fahrzeuge mit Niederflurtechnik verfügen über einen Mehrzweckplatz, der u.a. Rollstuhlfahrenden zur Verfügung steht. Die Anforderungen des Fahrzeugkonzeptes sind dann erfüllt, wenn die Größe des Mehrzweckplatzes eine Länge von 1,50 m bei einem Platz auf der rechten Seite neben der Tür bzw. 2,00 m bei Anordnung gegenüber der Tür aufweist. Bei dieser Größe kann neben dem Rollstuhl auch ein Kinderwagen befördert werden.

Mehrzweckplatz

Zur Umsetzung des Fahrzeugkonzeptes werden für das Erscheinungsbild, die Fahrgastinformationseinrichtungen und die Ausstattung der Fahrzeuge, im Rahmen der mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsverträge und in den Ausschreibungsunterlagen für die Linienbündel konkrete Zielwerte zur Erfüllung der im oben genannten Qualitätskonzept verankerten Anforderungen vereinbart.

Vorgaben im Rahmen der Ausschreibungen

In den vergangenen Jahren hat im Raum des ZVBN die Umstellung auf alternative Antriebe begonnen. In folgenden Städten und Regionen sind bereits Fahrzeuge im Einsatz bzw. sind Stand Juni 2022 Förderanträge zur Beschaffung bewilligt:

Alternative Antriebe

- Stadtgemeinde Bremen: bis Anfang 2023 20 batteriebetriebene Solobusse
- Bremerhaven: ab Ende 2022 sieben Wasserstoffbusse
- Delmenhorst: 2024/25 die ersten Elektrobusse
- Stadt Oldenburg: ab Ende 2022 vier Wasserstoffbusse
- Stadt Verden: bis Ende 2022 fünf Elektrobusse

Weitere Förderanträge sind in den Gebietskörperschaften gestellt.

A 2.3 Fahrgastinformation

Die umfassende, verlässliche Fahrgastinformation ist eine zentrale Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine ganzheitliche Fahrgastinformation beginnt damit, dass Kunden und Kundinnen sich vor Fahrtantritt umfassend, leicht verständlich und schnell darüber informieren können, wie sie von Ort A nach Ort B kommen.

Bei jeder Art der Informationsvermittlung ist von Bedeutung, dass die Information verständlich, umfassend und korrekt ist. Insbesondere müssen die Informationen auf den verschiedenen Kanälen harmonisiert sein, d.h. es sollten zum Beispiel keine Widersprüche zwischen dem Haltestellenaushang und der Internetauskunft auftreten.

Gleichzeitig sollte angestrebt werden, dass der Informationsumfang auf allen Kanälen gleich ist. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, z.B. bei Darstellungen auf DFI, sind die Informationen entsprechend anzupassen bzw. auf weitergehende Quellen zu verweisen. Die Kundschaft muss sicher sein, dass sie stets gut informiert wird, unabhängig davon wie sie sich informieren.

Grundsätze



Abb. A-4: Deckblatt "Fahrgastinformation im VBN", Qualitätsanforderungen (Quelle: ZVBN)

Analog zu den beiden in Kapitel A 2.1 und A 2.2 beschriebenen Qualitätskonzepten hat der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen auch für den Bereich Fahrgastinformation Qualitätsanforderungen formuliert. Die Gesellschafterversammlung des VBN und die Verbandsversammlung des ZVBN haben die erste Auflage des Konzeptes zur Fahrgastinformation im Jahr 2013 verabschiedet (vgl. zvbn.de/bibliothek) und 2019 fortgeschrieben.

Die Informationen an der Haltestelle und im Fahrzeug spielen eine zentrale Rolle, insbesondere für kurzfristig geplante Fahrten und den Überblick über das Angebot vor Ort. In den Haltestellen- und Fahrzeugkonzepten sind die Anforderungen an Gestaltung und Qualität der Fahrgastinformation umfassend beschrieben (vgl. Kap. A 2.1 und A 2.2). Von zentraler Bedeutung ist hier, dass die Informationen klar und übersichtlich präsentiert werden, so dass sich auch ungeübte Fahrgäste schnell zurechtfinden.

Haltestelle und Fahrzeug

Bei der BSAG kommen darüber hinaus Außenansagen zum Einsatz, um auch Menschen mit Sehbehinderungen eine ausreichende Information (Angabe der Linie und Richtung) an der Haltestelle zu ermöglichen.

Durch die Ausstattung der Fahrzeuge mit modernen Bordrechnern erfolgt die Information im Fahrzeug nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. die nächste Haltestelle wird automatisiert optisch angezeigt und angesagt. Immer mehr Fahrzeuge werden mit Bildschirmen ausgestattet, so dass auch die nachfolgenden Haltestellen und zum Teil Umstiegsinformationen angezeigt werden. Automatische Anzeigen und Ansagen sind im Stadtverkehr und den Fahrzeugen der Bedienungsebenen 1 und 2 vertraglich vorgegeben.

*Fahrgastinformation
im Fahrzeug*

Im Rahmen einer persönlichen Beratung vor Ort nehmen die Kundencenter der Verkehrsunternehmen, die VBN-Servicecenter, die Mobilitätszentralen (z.B. in Oldenburg und Westerstede), die Verkaufsstellen, Bürgerbüros und Touristeninformationen eine wichtige Rolle ein, auch zur Verteilung des Informationsmaterials.

Information vor Ort

Gedruckte Informationen findet der Fahrgast in folgender Form:

- Leporellos (Fahrplaninformationen für einzelne Linien),
- Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen,
- Verschiedene Flyer zu besonderen Verkehrs- und Tarifangeboten und anderen Angeboten des VBN.

Bei der Einrichtung oder Umgestaltung von Servicecentern wird darauf geachtet, dass diese auch für Personen, die in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, nutzbar sind (vgl. Kap. C 4.3).

VBN und ZVBN unterstützen die Gemeinden bei der Verbesserung der Fahrgastinformation vor Ort in Form von persönlicher Beratung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VBN und ZVBN sowie durch die Bereitstellung von Materialien.

Weiterhin werden Maßnahmen zur Verbesserung der dezentralen Mobilitätsinformation, etwa in Form von allgemeinen oder zielgruppenspezifischen Mobilitätstrainings, (weiter-)entwickelt und umgesetzt.

In Bürgerbüros bzw. Touristeninformationen werden die persönliche ÖPNV-Beratung und der Vertrieb von Tickets in die Palette der bereits angebotenen Dienstleistungen integriert.

ÖPNV-Beratung im Bürgerbüro oder in der Touristeninformation

Die Einbindung privater Dienstleistungs- und Einzelhandelsunternehmen ergänzt das oben genannte Angebot. In der Regel können sich Kunden dort vorrangig mit Tickets versorgen. Aufgrund der Überschneidung mit dem übrigen Kundenverkehr werden Auskünfte über Tarife und Fahrpläne jedoch meist nur in begrenztem Maße gegeben.

Private Vorverkaufsstellen

Die VBN-Serviceauskunft bietet an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr unter der Telefonnummer 0421 / 59 60 59 telefonische Auskunft zu Fahrplänen, Verkehrsmeldungen und Tarifen im VBN-Gebiet und ist somit wichtiger Teil der persönlichen Beratung. Das Personal nimmt darüber hinaus Beschwerden, Lob und Kritik entgegen, stellt Kundenkarten aus und übernimmt den Versand von Informationsmaterial. Auch für spezielle Fragestellungen, wie zum Beispiel Auskünfte für mobilitätseingeschränkte Personen, Auffinden von verlorenen Gegenständen, Sonderfahrpläne usw. ist die Serviceauskunft eine Anlaufstelle. Die Anrufe werden außerhalb der Betriebszeiten der VBN-Serviceauskunft an BSAG, BremerhavenBus oder VWG weitergeleitet.

Telefonische ÖPNV-Auskunft

Die personell besetzten Informations- und Beratungseinrichtungen sowie die Serviceauskunft und die Verkehrsunternehmen sind in das System des VBN-Beschwerdemanagements einbezogen. Durch die systematische Bearbeitung von Beschwerden soll die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. In weiteren Schritten sollen auch andere Stellen wie die Träger des schulorientierten Verkehrs in das Beschwerdemanagement einbezogen werden.

Beschwerdemanagement

Über das Internet, unter der Adresse www.vbn.de, und mobile Endgeräte können Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie Echtzeitinformationen und Informationen über Abweichungen im Verkehrsablauf abgerufen werden.

Internet und mobile Endgeräte

Darüber hinaus finden ÖPNV-Kunden dort u.a. die Auflistung aller VBN-Vorverkaufsstellen, aktuelle Fahrplanänderungen sowie das Ticketsortiment. Die elektronische Fahrplanauskunft informiert u.a. über Verkehrsverbindungen und Preise. In der elektronischen Auskunft werden die Fahrten gekennzeichnet, die mit Niederflurfahrzeugen geleistet werden. Kunden können auch Informationen über Verbindungen abrufen und erhalten über Push-Nachrichten Informationen zu Abweichungen. Die Anwendungen und der Internetauftritt werden so eingerichtet, dass sie für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen nutzbar sind.

Die Fahrpläne sind auch über Portale wie „bahn.de“ abrufbar. Zudem werden die Fahrplandaten über Connect als offene Daten zur Verfügung gestellt und sind so z.B. in Portalen wie „maps.google.de“ und in mobilen Anwendungen nutzbar. Über die deutschlandweite Zusammenarbeit im Rahmen von Delfi ist auch künftig in allen Portalen eine deutschlandweite Fahrplanauskunft inklusive Echtzeit verfügbar.

An Bahnhöfen liefert der Stationssteckbrief (vgl. Kap. A 3.1.2) wichtige Informationen zur Barrierefreiheit der Bahnstationen und anderer Haltestellen. Der Steckbrief ist auch über die mobile Anwendung „Fahrplaner“ abrufbar. Er wird kontinuierlich weiterentwickelt. So wird seit Ende 2016 auch der Betriebszustand der Aufzüge an Bahnhalten angezeigt. Mittlerweile sind alle SPNV-Haltestepunkte in Niedersachsen mit Ausnahme der Regionen Hannover und Braunschweig enthalten.

Stationssteckbrief

Aus der Nutzung neuer Technologien ergeben sich weitere Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit, der Standardisierung und der Aktualität der dargereichten Inhalte.

Seit 2011 sind für das Gebiet des VBN Echtzeitinformationen über Verspätungen und Ausfälle verfügbar. Kern des Projektes ist eine zentrale Datendrehscheibe, die Meldungen und Prognosen der angeschlossenen Verkehrsunternehmen entgegennimmt, bündelt und an Systeme zur Kundeninformation weiterleitet. Ausgetauscht werden Verspätungsprognosen, Daten zu Fahrausfällen und Zusatzfahrten sowie zu Anschlussverbindungen. Durch das System Regio-RBL werden auch kleine und mittlere Busunternehmen aus dem Regionalbusbereich des VBN in die Lage versetzt, Echtzeitdaten zu generieren und Anschlussicherung zu anderen Unternehmen zu tätigen. Durch die Vernetzung der Systeme ist es auch für den Kunden möglich, Daten über Verspätungen etc. für die gesamte Reisekette zu erhalten. Die ausgetauschten Echtzeitdaten werden zur Kundeninformation im FahrPlaner, in anderen angeschlossenen Auskunftssystemen, an DFI-Anzeigern an Haltestellen und in Fahrzeuginnenanzeigen eingesetzt.

Echtzeitinformation

Die Daten zur Anschlussicherung fließen zusätzlich in die Leitsysteme der beteiligten Verkehrsunternehmen ein. Mittlerweile sind alle Stadtverkehre, der gesamte SPNV sowie die Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 vollständig integriert. Auch viele Linien der Bedienungsebene 3 werden mit Echtzeit beauskunftet. In den Ausschreibungen ist die Ausstattung mit einem Echtzeitinformationssystem Vorgabe.

A 3 Verkehrsangebot

Orientierungsgrundlage für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im ZVBN ist das erstmals im Nahverkehrsplan 2003–2007 verankerte Konzept des differenzierten Liniennetzes. Das Konzept beinhaltet derzeit im Kern ein dreistufiges Ebenenmodell, das aus einem hochwertigen Grundnetz (Bedienungsebene 1+ und 1), einem Ergänzungsnetz (Bedienungsebene 2) und dem schulorientierten Angebot (Bedienungsebene 3) besteht.

*Konzept des
differenzierten Liniennetzes*

Linien der Bedienungsebene 1+ umfassen die Linien mit einem sehr dichten Angebot im regionalen Busverkehr. Dieses wird um Busachsen insbesondere zur Verbindung von Mittel- und Oberzentren ergänzt. Als Mindestangebot wird für Linien der Bedienungsebene 1+ im Grundsatz ein Stundentakt Montag bis Sonntag angeboten. Diese Linien umfassen die Angebote der landesbedeutsamen Buslinien.

Linien der Bedienungsebene 1 erweitern das Angebot des SPNV und der Ebene 1+. Dieses wird um Busachsen insbesondere zur Verbindung von Mittel- und Oberzentren ergänzt. Als Mindestangebot wird für Linien der Bedienungsebene 1 im Grundsatz ein Stundentakt von Montag bis Freitag angestrebt.

Mit der Bedienungsebene 2 wird das Netz der Bedienungsebene 1 insbesondere im Hinblick auf die Flächenerschließung ergänzt. Grundzentren, die keine Anbindung durch Linien der Bedienungsebene 1 haben, sollen über die Bedienungsebene 2 an das Grundnetz angeschlossen werden. Die Angebote verkehren ganzjährig, d.h. auch in den Schulferien.

In der Bedienungsebene 3 werden vor allem ÖPNV-Verkehre zusammengefasst, deren räumliches und zeitliches Angebot insbesondere am "Fahrtzweck Schule" ausgerichtet ist.

Das Konzept des differenzierten Liniennetzes wurde überarbeitet und ist im Kapitel C 2.1 dargestellt.

Nachfolgend werden zunächst für das ZVBN-Gebiet das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur im SPNV dargestellt (vgl. Kap. A 3.1). Im Anschluss werden das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV sowie die Linienbündel für jedes Verbandsmitglied aufgezeigt (vgl. Kap. A 3.2.1).

A 3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet das Rückgrat des ÖPNV-Netztes im Bereich des ZVBN.

SPNV als Rückgrat

Gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) sind die Bundesländer für die Bestellung und Finanzierung des SPNV verantwortlich. Für das Verbandsgebiet, das Teile von Niedersachsen sowie das gesamte Bundesland Bremen umfasst, sind die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) sowie die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Bremen (SKUMS) als SPNV-Aufgabenträger zuständig.

SPNV-Aufgabenträger

Der ZVBN unterstützt seit dem Jahr 2006 durch das Stationsbüro die Gebietskörperschaften bei deren Bemühen, die Bahnhöfe und Haltepunkte im Gebiet des VBN zu attraktiven, fahrgastfreundlichen und barrierefreien Verkehrsstationen zu entwickeln. Ebenfalls daran beteiligt sind verschiedene Akteure der "Deutschen Bahn AG", der „Farge-Vegesacker-Eisenbahn“ und der „Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH“ sowie die SPNV-Aufgabenträger.

Stationsbüro des ZVBN

A 3.1.1 Zeitliches und räumliches Verkehrsangebot SPNV

Das SPNV-Verkehrsangebot konnte im Verbandsgebiet in den letzten Jahren auf hohem Niveau kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Weiterentwicklung des Angebots

Mit der Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen sowie den beiden durchgehenden Nahverkehrsverbindungen auf der Relation Bremen – Hamburg in den Jahren 2010/11 wurde im Großraum Bremen ein SPNV-Grundsystem entwickelt, mit dem auf vielen Strecken ein sehr gutes Nahverkehrsangebot auf der Schiene geschaffen werden konnte. Es ergänzt die beiden im Hauptbahnhof Bremen kreuzenden Regionalexpresslinien Hannover – Emden/ Norddeich und Osnabrück/Hannover – Bremerhaven.

Das System wird durch einzelne Regionalbahnlinien ergänzt, die vor allem auf den nicht elektrifizierten Bahnstrecken verkehren.

Folgende drei Produktkategorien bilden das SPNV-System im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (vgl. Karte A-2):

„*Regionalexpresslinien*“: Linien, die mit kurzer Reisezeit die aufkommensstarken Zentren verbinden und daher in der Regel nicht an allen Stationen halten. Dies sind im Zweckverbandsgebiet die Linien RE1, RE4, RE8, RE9 und RE18.

Studentakt auf allen SPNV-Strecken von/nach Bremen

„*Regio-S-Bahnlinien*“: Linien, die im Großraum Bremen die Naherschließung übernehmen und an allen Stationen halten. Es handelt sich um die Linien mit den Bezeichnungen RS1 bis RS6. Die Linie RS30 ergänzt das Angebot der Linie RS3 und hält nicht an allen Stationen, um die Fahrzeit zwischen Bremen und Oldenburg zu verkürzen.

„*Regionalbahnlinien*“: Linien, die die Bedienung auch außerhalb der Verdichtungsräume sicherstellen und alle Unterwegsbahnhöfe anfahren. Im VBN-Gebiet sind das die Linien RB33, RB37, RB41 und RB58.

Der Bedienungsgrundtakt sowie die eingesetzten Fahrzeuge für alle im Gebiet des ZVBN verkehrenden SPNV-Linien sind der Tabelle A-4 zu entnehmen.

Linie	Linienverlauf	Bedienungstakt (Grundtakt)			Fahrzeuge*
		Mo – Fr	Sa	So	
RE1	Emden – Oldenburg – Bremen**	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE1/8	Bremen – Verden – Hannover	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE4	Bremen – Hamburg	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE8/9	Bremerhaven – Lehe – Bremen	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE9	Bremen – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE18	Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	VT
RS1	Bremen – Farge – Bremen – Vegesack	30-min	30-min	30-min	ET
	Bremen – Vegesack – Bremen Hbf	15–30-min	15–30-min	30-min	ET
	Bremen Hbf – Verden	60-min	60-min	60-min	ET
RS2	Bremerhaven – Lehe – Bremen – Twistringen	60-min	60-min	60-min	ET
RS3	Bremen – Oldenburg	60-min	60-min	60-min	ET
	Oldenburg – (Wilhelmshaven)	Fahrten- angebot	Fahrten- angebot		ET
RS30	Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn	60-min	60-min	60-min	ET
RS4	Nordenham – Bremen	60-min	60-min	60-min	ET
RS6	Rotenburg (W.) – Verden	60–120-min	120-min	120-min	ET
RB33	Cuxhaven – Bremerhaven	60-min	60-min	60-min	WT
	Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	60-min	60-min	60-min	WT
RB37	Bremen – Soltau (– Uelzen)	60–120-min	120-min	120-min	VT
RB41	Bremen – Rotenburg (W.) – Hamburg	60-min	60-min	60-min	DoSto
RB58	Bremen – Vechta – Osnabrück	60-min	60-min	60-min	VT

* Folgende Abkürzungen werden verwendet: DoSto = Doppelstock-Züge, ET = Elektrotriebwagen, VT = Verbrennungstriebwagen (Dieselbetrieb), WT = Brennstoffzellentriebwagen (Wasserstoff)

** Auf diesem Streckenabschnitt verkehren die Züge der Linie RE1 im 2-Stundentakt. Durch Ergänzung der ebenfalls im 2-Stundentakt verkehrenden IC-Züge ergibt sich ein durchgehender 60-Minutentakt für alle Nahverkehrskunden, da die im VBN-Gebiet verkehrenden IC-Züge von Bremen bis Augustfehn mit sämtlichen VBN-Tickets genutzt werden können. Darüber hinaus gilt bis Norddeich Mole der Niedersachsen-Tarif.

Tabelle A-4: Bestehendes Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet (Quelle: Fahrplan VBN ab Dez. 2022)

SPNV Netz Bestandsnetz



Legende

RegionalExpress

- RE1 Hannover* - Emden/Norddeich*
- RE4 Bremen - Hamburg*
- RE8 Bremerhaven-Lehe - Hannover*
- RE9 Bremerhaven-Lehe - Osnabrück*
- RE18 Wilhelmshaven* - Osnabrück*
- IC**

REGIOBAHN - schnell

- RS30 Bremen - Bad Zwischenahn

REGIOBAHN

- RS1 Bremen-Farge - Verden
- RS2 Bremerhaven-Lehe - Twistringen
- RS3 Bremen - Wilhelmshaven*
- RS4 Bremen - Nordenham
- RS6 Rotenburg (W) - Verden

RegionalBahn

- RB33 Cuxhaven* - Buxtehude*
- RB37 Bremen - Uelzen*
- RB41 Bremen - Hamburg*
- RB58 Bremen - Vechta/Osnabrück*

VBN-Land

Nicht barrierefrei erreichbare Bahnsteige.

Stand: Dezember 2022. Alle Rechte beim VBN. Änderungen vorbehalten.

* Start- bzw. Zielbahnhof außerhalb des VBN

** Nutzbar mit VBN-Ticket (Bremen - Augustfehn)

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

RS1 Bremen-Nord



Karte A-2

[Stand: Dezember 2022]

Die obenstehende Tabelle A-4 zeigt, dass auf allen von/nach Bremen Hbf führenden Strecken ein SPNV-Angebot mit täglich mindestens jeweils stündlichen Verbindungen sowohl im Regionalbahn-/Regio-S-Bahn- als auch im Regionalexpress-/IC-Verkehr besteht.

Stundentakt auf allen SPNV-Strecken von/nach Bremen

Die meisten Ober- und Mittelzentren im Zweckverbandsgebiet sind mindestens im Stundentakt an das Oberzentrum Bremen angebunden. Ausnahmen bilden nur die Mittelzentren Sulingen, Stuhr (Landkreis Diepholz) und Westerstede (Landkreis Ammerland), die jeweils abseits von SPNV-Strecken liegen.

Gute Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen

Durch kurze Umsteigezeiten in Bremerhaven Hbf sowie Oldenburg ist das Oberzentrum Bremen bzw. der Bremer Hauptbahnhof als wichtigster Nah- und Fernverkehrsbahnhof im Bereich des VBN auch von denjenigen Stationen stündlich gut zu erreichen, die keine Direktverbindung nach Bremen haben.

Da Bremen Hbf von insgesamt 12 SPNV-Linien angefahren wird, sind kurze Umsteigezeiten nicht zwischen allen Linien möglich. Die nachfragestärksten Übereckverbindungen (Hannover – Bremen – Bremerhaven und Oldenburg – Bremen – Bremerhaven) können jedoch weiterhin stündlich mit rund 15-minütiger Umsteigezeit in Bremen Hbf genutzt werden.

Der Anschluss an den Fernverkehr ist im Zweckverbandsgebiet bis auf die IC-Halte an der Linie Hannover – Bremen – Emden (dies sind die Bahnhöfe Verden, Bremen Hbf, Delmenhorst, Hude, Oldenburg Hbf, Bad Zwischenahn, Westerstede-Ocholt und Augustfehn) vor allem am Hbf Bremen gewährleistet. Hier gibt es stündliche IC-Verbindungen nach Hamburg und weiter in Richtung Nord- oder Ostsee sowie entgegengesetzt über Münster, Dortmund und Köln nach Süddeutschland. Weiterhin verkehren stündlich IC- bzw. ICE-Züge (im Wechsel) nach Hannover und weiter in Richtung Braunschweig, Halle (Saale) und Leipzig (IC) bzw. Kassel, Würzburg und München (ICE).

Da auf allen Zulaufstrecken nach Bremen mehrere SPNV-Linien pro Stunde verkehren, können die meisten Fahrgäste in Bremen Hbf attraktive Verknüpfungen zwischen Nah- und Fernverkehr nutzen.

Seit Dezember 2021 werden mit einem Fahrtenpaar in Randlagen Bremerhaven und Osterholz-Scharmbeck wieder an das Netz des Fernverkehrs angebunden.

Fernverkehr Bremerhaven / Osterholz-Scharmbeck

Auch am Hbf in Oldenburg besteht Anschluss an den Fernverkehr durch die im Zweistundentakt verkehrende IC-Linie in die Richtungen Emden und Braunschweig – Magdeburg sowie einzelne ICE-Züge in Tagesrandlagen.

Fernverkehr Oldenburg

Die SPNV-Aufgabenträger LNVG und SKUMS haben den Wettbewerb im SPNV in den letzten Jahren weiter vorangetrieben. Die Vergabe aller Verkehrsleistungen im SPNV erfolgt durch Ausschreibungen.

Wettbewerb im SPNV

Die Züge der ehemaligen Linie RB76 (Rotenburg (Wümme) – Verden) verkehren seit Dezember 2022 als neue Linie RS6 mit Elektrotriebwagen.

Fahrzeuge im SPNV

Auf der Line RB33 (Cuxhaven – Bremerhaven – Buxtehude) wurden die Dieseltriebwagen im Sommer 2022 durch Triebwagen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen ersetzt.

Auf den RE-Linien des Expresskreuzes Bremen sollen ab Dezember 2024 neue Elektrotriebwagen die lokbespannten Doppelstockzüge ersetzen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die SPNV-Vergaben im Verbundgebiet.

SPNV-Vergaben

SPNV-Netz	Linien	Zeitraum	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Weser-Ems-Netz	RE18, RB58	2016 – 2026	NWB
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	RS1 – RS6, RS30	2021 – 2036	NWB
Hanse-Netz	RE4, RB41	2018 – 2033	Metronom
Weser-Elbe-Netz	RB33	2021 – 2025	evb
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	RB37	2021 – 2029	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH
Netz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	RE1, RE8, RE9	2013 – 2024	DB Regio

Tabelle A-5: SPNV-Verkehrsverträge im VBN (Stand 2022)

A 3.1.2 Bahnstationen im Verbundgebiet

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen liegen 87 aktive Bahnstationen (vgl. Karte A-3), die im regulären SPNV/SPFV bedient werden und sich wie folgt auf die kreisfreien Städte und Landkreise verteilen:

Gebietskörperschaften	Anzahl Bahnstationen im VBN
kreisfreie Städte	
Bremen	20*
Bremerhaven	3
Delmenhorst	2
Oldenburg	2
Landkreise	
Ammerland	4
Cuxhaven	10
Diepholz	10
Nienburg	1
Oldenburg	12
Osterholz	4
Rotenburg (W.)	3
Verden	8
Wesermarsch	8
Summe	87

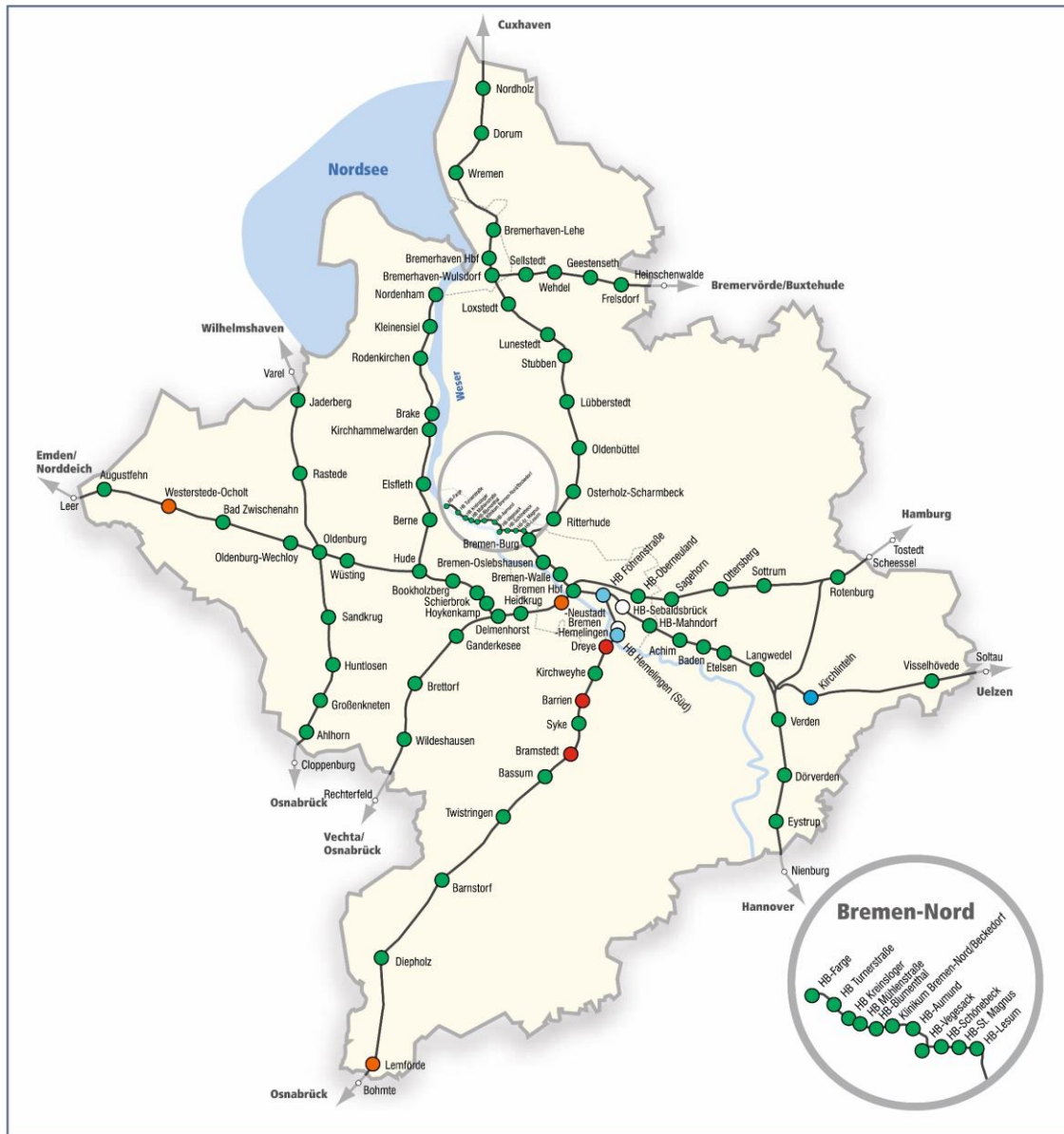
* Der Bahnhof Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Schwanewede (Landkreis Osterholz), wird jedoch durch das Land Bremen bestellt. Daher wird dieser Bahnhof der Stadt Bremen zugeordnet.

Tabelle A-6: Aktive Bahnstationen im VBN (Stand 2022)

Seit der Erstellung des letzten Nahverkehrsplans sind zwei Bahnstationen neu in den VBN aufgenommen worden: Die Station Visselhövede im Landkreis Rotenburg wurde im Jahr 2018 in das Verbundgebiet integriert. Sie wird durch die Linie RB37 bedient. Außerdem wurde im Sommer 2020 die Station Jaderberg (RE18) im Landkreis Wesermarsch neu in Betrieb genommen.

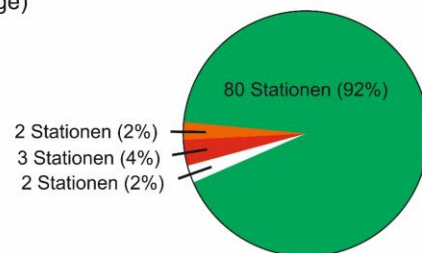
87 Bahnstationen im VBN

SPNV-Netz Stationsausbau und Barrierefreiheit im VBN-Gebiet



- Station barrierefrei ausgebaut (Bahnsteige und Zugänge)
- barrierefreier Stationsausbau bis 2024 geplant
- Neuer Bahnhaltepunkt (im Land Niedersachsen)
- Neuer Bahnhaltepunkt (im Land Bremen)
- Station nicht barrierefrei, Ausbau ungewiss
- Station wird aufgegeben

Gesamtanzahl 87 Stationen
(nur bestehende Stationen)



Karte A-3

[Stand: Februar 2022]



Abb. A-5: An der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven ist im Sommer 2020 der neue Bahnhofpunkt Jaderberg eröffnet worden. (Quelle: ZVBN)

Grundsätzlich kommt den Bahnstationen eine wichtige Bedeutung zu, da sie einerseits für ankommende Fahrgäste das „Tor zur Stadt“ (oder zur Gemeinde) bilden und andererseits für dort abfahrende Personen die „Visitenkarte des Bahnverkehrs“ darstellen. Das Erscheinungsbild und die Ausstattung der Verkehrsstation beeinflussen die Wahrnehmung durch die Fahrgäste und damit auch die generelle Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs.

*Bahnstationen
"die Visitenkarten des
Bahnverkehrs"*

Im Zweckverbandsgebiet konnten in den letzten Jahren weitere Fortschritte bei der Modernisierung und dem barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen erreicht werden, wenngleich noch nicht alle Stationen den heute geltenden Standards für moderne und stufenfrei zugängliche Bahnstationen entsprechen.

*Zahlreiche Stationen
runderneuert*

Für alle bestehenden 87 Stationen im Verbundgebiet gibt es einen aktuellen Stationssteckbrief mit einem Stationsplan (vgl. Abb. A-5), der alle fahrgastrelevanten Ausstattungsmerkmale darstellt und durch Fotos, Karten und Luftbilder ergänzt wird. Der Stationssteckbrief gibt unter anderem auch die Anzahl der Bushaltestellen sowie der Bike-/Park-and-ride-Anlagen an.

Stationssteckbriefe

Diese Information ist in der elektronischen Fahrplanauskunft, in der VBN-App sowie unter www.vbn.de zu finden. Den Service gibt es darüber hinaus für über 200 weitere Stationen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und angrenzende Regionen. Im Jahr 2021 wurden auch Angaben zu den Stationen der Wunderline (Bremen – Groningen) im niederländischen Bereich in das Informationssystem des ZVBN aufgenommen.

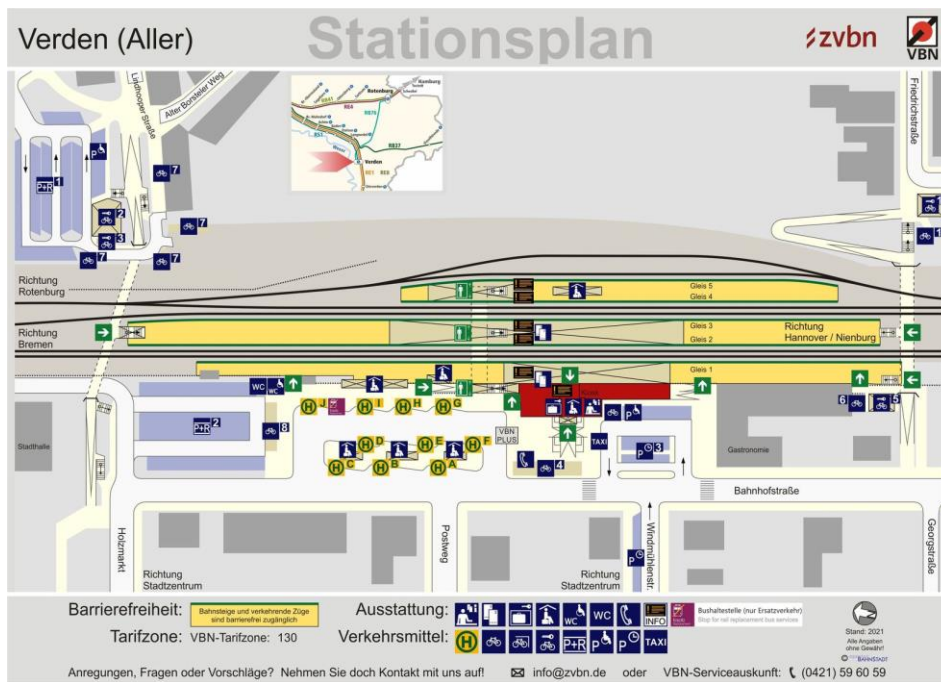


Abb. A-6: Stationsplan für den Bahnhof Verden (Aller) (Quelle: www.zvbn.de)

Entwicklung der Barrierefreiheit

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2018–22 (Stand Dez. 2017) konnte die Anzahl der barrierefrei ausgebauten Bahnstationen im VBN-Gebiet von 66 auf 79 erhöht werden. Ende 2022 sind damit mehr als 90 % der SPNV-Stationen im VBN barrierefrei ausgebaut. (vgl. Karte A-3). Für die Stationen Bremen-Neustadt, Lemförde und Westerstede-Ocholt ist der barrierefreie Ausbau bis spätestens zum Jahr 2025 bereits terminiert.

Große Fortschritte beim Ausbau zur Barrierefreiheit



Abb. A-7: Der Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf wurde in den Jahren 2020 und 2021 erneuert. Durch die Aufhöhung des Bahnsteigs und den Einbau eines Aufzugs wurde die barrierefreie Erreichbarkeit der Züge hergestellt. (Quelle: ZVBN)

An der Strecke Bremen – Osnabrück sind drei Stationen (Dreye, Barrien und Bramstedt) in der oben genannten Karte rot dargestellt, da deren barrierefreie Zugänglichkeit nicht gegeben ist und ein Ausbau innerhalb der nächsten Jahre nicht erwartet wird. Diese drei Stationen sind zwar in den letzten Jahren grundlegend modernisiert, mit normgerechten Bahnsteighöhen (76 cm über der Schienenoberkante) und einem Blindenleitsystem ausgestattet worden. Jedoch ist die Erreichbarkeit der in Dammlage bestehenden Außenbahnsteige in Dreye und Bramstedt aufgrund fehlender Rampen bzw. Aufzüge nicht gegeben.

In Barrien sind zwar die Außenbahnsteige ebenerdig und damit stufenlos von den seitlich angrenzenden Verknüpfungsanlagen erreichbar, jedoch ist die bei Hin- oder Rückfahrt einmal erforderliche Querung der Bahntrasse nur über ein Brückenbauwerk mit Treppenaufgängen auf beiden Seiten möglich.

Einzelne Stationen mit fehlender Ausbauperspektive



Abb. A-8: In Barrien wurden zwar die Bahnsteige erneuert und erhöht. Die Verbindung beider Bahnsteige führt jedoch auch weiterhin nur über die Treppen der bestehenden Fußgängerbrücke. Damit ist eine stufenlose Zugänglichkeit nicht durchgängig gegeben. (Quelle: ZVBN)

Fahrgastzahlen

Bei der Betrachtung der Bahnstationen spielt auch die Fahrgastzahl, also die Anzahl der (werk)täglich in die Züge ein- und aussteigenden Fahrgäste, eine Rolle. Diese ist nicht nur für den Ausstattungsgrad der Verkehrsstation von Belang, sondern auch für die Gestaltung und die Dimensionierung der Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R).

Während der seit dem Frühjahr 2020 andauernden Coronavirus-Pandemie sind die Fahrgastzahlen im gesamten ÖPNV deutlich zurückgegangen. Aktuelle Zählungen sind daher nicht als repräsentativ zu betrachten.

Der hier herangezogene Zählzeitraum bezieht sich auf die Jahre 2017 bis 2019. Der Hauptbahnhof Bremen – als zentraler Knotenpunkt im Nah- und Fernverkehr des VBN-Gebietes – ist dabei mit mehr als 79.000 Ein- und Aussteigenden (Montag bis Freitag, nur SPNV-Fahrgäste, einschließlich Umsteigende) der mit Abstand aufkommensstärkste Bahnhof.

Fahrgastrückgang durch die Pandemie

Aufkommensstarke Knotenpunkte

Der Hauptbahnhof Oldenburg als Knotenpunkt im Westen des Zweckverbandsgebietes weist werktäglich rund 20.000 SPNV-Ein- und Aussteigende auf.

In dieser Hierarchie folgen die Bahnstationen Bremen-Vegesack mit 12.000 werktäglichen Ein-/Aussteigende, Delmenhorst, Bremerhaven Hbf, Verden und Bremen-Burg, die werktäglich jeweils zwischen 5.000 und 8.000 ein- und aussteigende SPNV-Fahrgäste aufweisen. Weitere 25 Stationen im Verbundgebiet werden werktäglich von über 1.000 SPNV-Fahrgästen frequentiert. Die Fahrgastzahlen von 86 Bahnstationen können der Abbildung B-1 entnommen werden. Für die im Sommer 2020 eröffnete Station Jaderberg liegen noch keine Fahrgastzahlen vor.

Die Fahrgastzahlen haben sich bis zum Beginn der COVID-19-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen positiv entwickelt (vgl. Kap. B 2.2.2).

Positive Entwicklung der Fahrgastzahlen

Bremen-Vegesack zählt mit einer Steigerung von rund 8.000 auf 12.000 werktäglichen Ein- und Aussteigenden zu den Stationen mit der stärksten absoluten Zunahme. Durch die Einführung des 15-Minutentakts zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack zu den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Samstag ist das Zugangebot im Vergleich mit dem vorherigen Zählzeitraum erheblich erweitert worden. Diese Angebotsverbesserung spiegelt sich ebenfalls in den gestiegenen Fahrgastzahlen an den anderen Bahnstationen zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack deutlich wider. Auch auf dem weiteren Streckenverlauf der Linie RS1 nach Bremen-Farge, auf dem durchgängig ein 30-Minutentakt angeboten wird, sind die Fahrgastzahlen weiter angestiegen. Mit Zuwächsen von 87 % und 75 % weisen die Stationen Bremen Kreinsloger und Bremen-Blumenthal mit die größten Steigerungen im Bereich des VBN auf.



Abb. A-9: Die Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes mit der barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen in Bremen-Blumenthal hat auch dazu beigetragen, dass die SPNV-Fahrgastzahlen seit 2017 deutlich gestiegen sind. (Quelle: ZVBN)

Bahnhofsumfelder

Den Bahnhofsumfeldern kommt im Hinblick auf die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Gesamtsystems eine große Bedeutung zu. Es handelt sich dabei in der Regel um eine kommunale Aufgabe, die vor allem den Bau von Haltestellen für die direkte Bahn-Bus-Verknüpfung, die Anlage von Stellplätzen für den ruhenden Verkehr für Fahrräder und Kfz (kurz: B+R und P+R) sowie die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zugangsbereichen umfasst.

Diese sogenannten Verknüpfungsanlagen müssen gleichermaßen funktional und vom Erscheinungsbild her ansprechend gestaltet werden, damit sie genutzt werden und die Attraktivität des ÖPNV insgesamt erhöht wird.

Wichtige Aspekte sind hierbei die Berücksichtigung möglichst kurzer Wege mit einer durchgängigen Barrierefreiheit, um alle Bevölkerungsgruppen diskriminierungsfrei an der Mobilität teilhaben zu lassen, sowie attraktiv gestaltete und städtebaulich in das jeweilige Gesamtgefüge integrierte Anlagen. Hierbei kommt – nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass in diesem Zusammenhang in hohem Maße öffentliche Gelder zum Einsatz kommen – auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit ein hoher Stellenwert zu.

In den letzten Jahren wurde bei den verantwortlichen Städten und Gemeinden verstärkt das Bewusstsein geschaffen, mit einer verkehrlichen und gestalterischen Aufwertung der Bahnhofsvorplätze einerseits den Zugang zum SPNV für Fahrgäste attraktiver zu gestalten und andererseits für auswärtige Gäste den ersten Eindruck nachhaltig zu verbessern. Als positive Beispiele sind in diesem Zusammenhang die in den letzten Jahren neu gestalteten Bahnhofsvorplätze von Bassum, Nordenham, Rodenkirchen, Etelsen, Verden und Bremen-Blumenthal zu nennen.

Einige Bahnhofsumfelder weisen allerdings nach wie vor Defizite in Gestaltung und Verknüpfungsfunktion und teilweise auch bei der Sauberkeit auf. Dies betrifft sowohl Vorplätze und Verknüpfungsanlagen als auch sonstige Zugangsbereiche, die für die Gestaltung und das Erscheinungsbild eines Bahnhofsumfeldes von Bedeutung sind. Oft sind es die rückwärtigen Zugänge zur direkten Erreichbarkeit der Bahnsteige, die etwas vernachlässigt erscheinen. Beispiele sind unter anderem an den Bahnhöfen Delmenhorst-Nordseite, Hude, Verden und Syke zu finden.

Bahnhofsumfeldgestaltung als ganzheitlicher Ansatz

Gestalterische Aufwertung

Defizite in den Bahnhofsumfeldern



Abb. A-10: Die Zugangsbereiche zum südlichen Bahnhofstunnel in Verden (Aller) vermitteln einen etwas vernachlässigten Eindruck. (Quelle: ZVBN)

Das ZVBN-Stationsbüro unterstützt die Städte und Gemeinden bereits seit vielen Jahren aktiv bei der Neu- bzw. Umgestaltung ihrer Bahnhofsumfelder. Dabei geht es nicht nur um inhaltlich-fachliche Hilfestellungen, sondern auch um die Wirtschaftlichkeit und damit auch um die Finanzierbarkeit der Vorhaben unter Inanspruchnahme von finanziellen Förderungen.

ZVBN-Stationsbüro

Der Stationsausbau wurde an einigen Bahnhöfen zum Anlass genommen, Fahrradabstellanlagen zu verändern oder zu ergänzen. Beispielhaft seien an dieser Stelle die Stationen Heidkrug, Augustfehn und Visselhövede genannt. Am Bahnhof Bremen-Oberneuland wurden die Veränderung der Zuwegungen und die Erneuerung der Verknüpfungsanlagen durch den Neubau einer Straßenunterführung erforderlich. In Sagehorn (Gemeinde Oyten) mussten aufgrund der Verlegung der Bahnstation vollkommen neue Zugangsbereiche angelegt und Verknüpfungsanlagen eingerichtet werden.

Weiterentwicklung von Stellplatzanlagen

Empfangsgebäude

Die Deutsche Bahn entwickelt seit Jahren nur noch Bahnhofsgebäude an Stationen, die eine hohe Fahrgastfrequenz aufweisen. Der von der DB im Juli 2022 verkündete Strategiewechsel, zukünftig keine Empfangsgebäude mehr zu veräußern sondern diese mit den Kommunen nun gemeinsam zu entwickeln, wird mit Spannung verfolgt. Im VBN-Gebiet betrifft dies lediglich die vier Bahnhöfe Bremen Hbf, Bremerhaven Hbf, Delmenhorst und Oldenburg Hbf. An allen weiteren Bahnstationen zwischen Lemförde und Nordholz sowie Eystrup und Augustfehn sind die Bahnhofsgebäude – soweit überhaupt noch vorhanden – im Laufe der Jahre oft vernachlässigt und inzwischen bis auf wenige Ausnahmen seitens der DB AG veräußert worden.

Bedeutung der Empfangsgebäude

Einige Empfangsgebäude im Zweckverbandsgebiet sind in den vergangenen Jahren – in der Regel durch kommunales Engagement – umfassend saniert und modernisiert worden. Damit haben sie erheblich zur Aufwertung der Bahnhöfe beigetragen. Durch Nutzungskonzepte mit der Kombination fahrgastbezogener Einrichtungen, wie Wartebereiche, öffentlich zugängliche Toiletten, personenbedienter Fahrscheinverkauf mit individuell auf die Standorte abgestimmten Angeboten, konnte die Aufenthaltsqualität und Versorgung der Fahrgäste nachhaltig gesichert und in der Regel sogar verbessert werden. Beispielhaft können an dieser Stelle die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Kirchweyhe, Syke, Bassum und Barnstorf entlang der Strecke Bremen – Osnabrück genannt werden.

Positive Entwicklungen von Bahnhofsgebäuden

Jedoch hat der Verkauf durch die Deutsche Bahn AG nicht in allen Fällen eine nachhaltige Verbesserung gebracht. Innerhalb des Verbundgebietes gibt es nach wie vor Empfangsgebäude an größeren Stationen mit zum Teil deutlich mehr als 1.000 täglichen Fahrgästen, die seit Jahren von Leerstand bzw. einer nur geringen Nutzungsdichte geprägt sind. Dies betrifft insbesondere die Bahnhofsgebäude von Brake, Twistringen und Nordenham. In Lemförde wurde mit dem Erwerb des Bahnhofsgebäudes durch den Flecken ein erster Schritt zur langfristigen Sicherstellung des Fahrgastnutzens eingeleitet.

Entwicklungsnotwendigkeit vieler Bahnhofsgebäude



Abb. A-11: Der Flecken Lemförde hat das Bahnhofsgebäude erworben. Damit kann sichergestellt werden, dass der Warteraum auch nach der anstehenden Modernisierung der Verkehrsstation noch zur Verfügung steht. (Quelle: ZVBN)



Abb. A-12: Die Verkehrsstation in Brake (Unterweser) wurde zwar modernisiert, das Empfangsgebäude ist jedoch seit Jahren verschlossen und weitgehend ungenutzt. (Quelle: ZVBN)

A 3.2 Straßengebundener ÖPNV

Nachstehend werden zunächst im Überblick die Linienbündel für jedes Verbandsmitglied dargestellt und daran anschließend das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV.

A 3.2.1 Linienbündel

Vor dem Hintergrund der im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthaltenen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen, ist es im Interesse der Fahrgäste sowie zur Sicherung eines qualitativ hochwertigen und wirtschaftlichen ÖPNV notwendig, klare Rahmenvorgaben für die Durchführung von Vergabeverfahren zu setzen. Ein wichtiges Element hierzu ist die im PBefG enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung (§ 9 Abs. 2 PBefG), mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können (vgl. Kap. C 3).

Im Planungsgebiet des ZVBN existieren derzeit 23 Linienbündel. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schulverkehre als Laufzeit/Harmonisierungszeitpunkt für Liniengenehmigungen der 31. Juli eines Jahres vorgesehen. Die im Planungsgebiet des ZVBN derzeit existierenden Linienbündel sind nachfolgend aufgelistet sowie grafisch dargestellt (vgl. Tabelle A-7 und Karte A-5).

23 Linienbündel

Gebietskörperschaft	Linienbündel	Harmonisierungszeitpunkt / Laufzeit Linienbündel	Neuerteilung / Inkrafttreten Linienbündel
Stadtgemeinde Bremen	Bremen Bus	30.06.2041	01.07.2041
	Bremen Straßenbahn	30.06.2041	01.07.2041
Stadtgem. Bremerhaven	Bremerhaven	31.12.2026	01.01.2027
Stadt Delmenhorst	Delmenhorst Stadt	31.05.2025	01.06.2025
Stadt Oldenburg	Oldenburg Stadt	01.06.2028	02.06.2028
LK Ammerland	LK Ammerland Ost	31.07.2024	01.08.2024
	LK Ammerland West	31.07.2025	01.08.2025
	LK Ammerland Süd	31.07.2026	01.08.2026
LK Diepholz	LK Diepholz Nordost	31.07.2028	01.08.2028
	LK Diepholz Nordwest	31.07.2028	01.08.2028
	LK Diepholz Südost	31.07.2029	01.08.2029
	LK Diepholz Südwest	31.07.2029	01.08.2029
LK Oldenburg	LK Oldenburg West	31.07.2027	01.08.2027
	LK Oldenburg Nord	31.07.2028	01.08.2028
	LK Oldenburg Südost	31.07.2026	01.08.2026
LK Osterholz	LK Osterholz West	31.07.2027	01.08.2027
	LK Osterholz Mitte	31.07.2027	01.08.2027
	LK Osterholz Ost	31.07.2027	01.08.2027
LK Verden	LK Verden Nord	31.07.2027	01.08.2027
	LK Verden Süd	31.07.2028	01.08.2028
	LK Verden Ost	31.07.2028	01.08.2028
LK Wesermarsch	LK Wesermarsch Nord	31.07.2029	01.08.2029
	LK Wesermarsch Süd	31.07.2028	01.08.2028

Tabelle A-7: Gebietskörperschaften und Linienbündel

Regionalbuslinien im VBN Gesamtübersicht



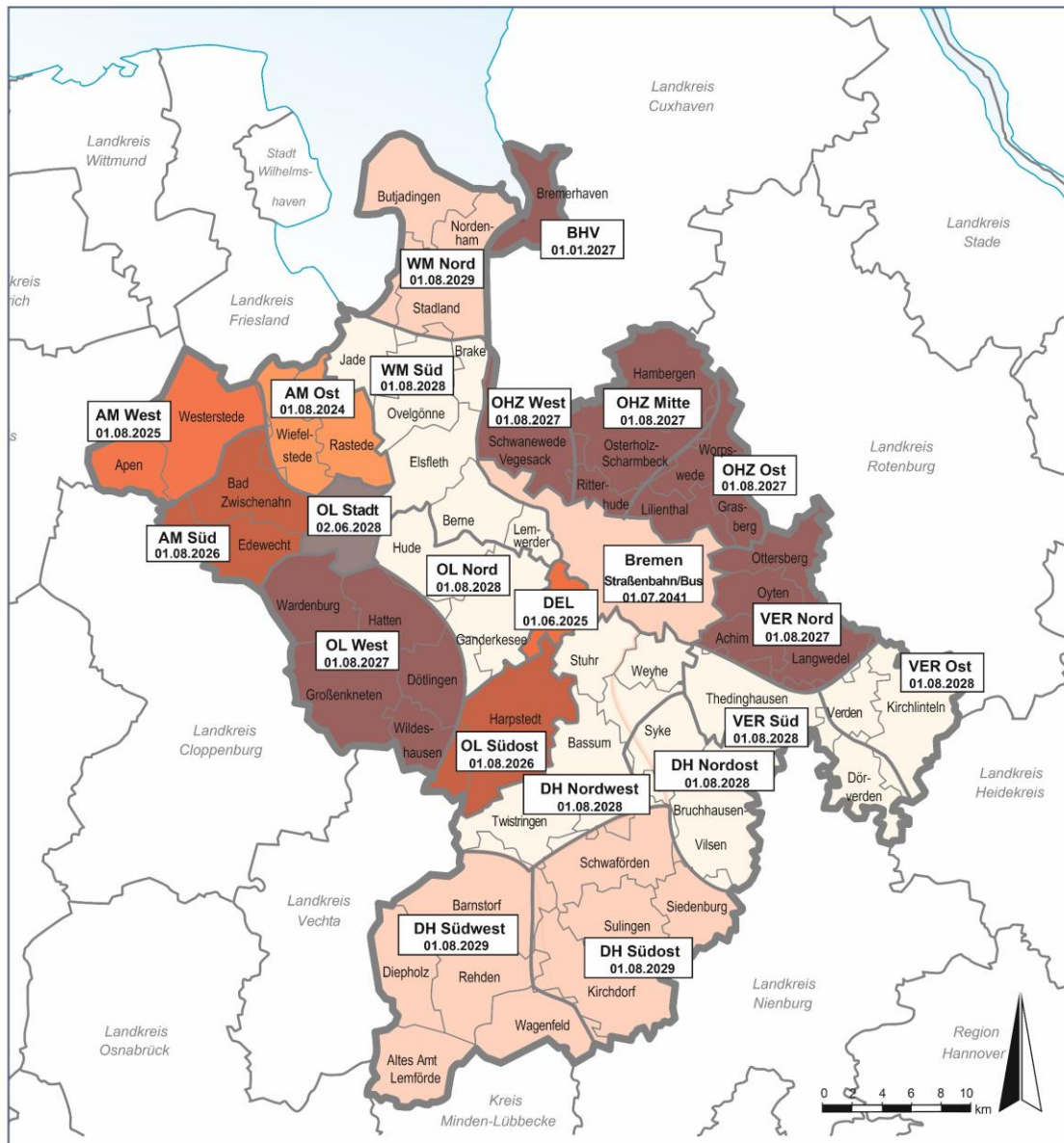
- VBN-Land
- Auswahl von Orten
- Schienenstrecken
- Städte im VBN-Land mit Stadtverkehr
- wichtige Regionalbuslinie
- Landesbuslinie

Karte A-4

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

[Stand: Dezember 2022]

Linienbündel (allgemein) Vergabezeitpunkt



Vorgesehenes Jahr der Wiedererteilung oder des In-Kraft-Tretens

	2024
	2025
	2026
	2027
	2028
	2029/2041



Name des Linienbündels
Zeitpunkt der Wiedererteilung oder
erstmaligen Erteilung einer gebündelten
Genehmigung



Grenze des Zweckverbandes
Verkehrsverbund Bremen/
Niedersachsen (ZVBN)



Kreisgrenze



Gemeindegrenze

Die Linienbündel in den assoziierten
Gebietskörperschaften sind nicht dargestellt.

Karte A-5

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.2 Landesbuslinien

Das Land Niedersachsen hat mit Wirkung zum 1.1.2017 die Richtlinie für die Förderung von landesbedeutsamen Buslinien, auch Landesbuslinien genannt,² erlassen und 2022 fortgeschrieben³. Ziel ist es, Linien mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards zu schaffen, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist. Förderfähig ist die Anbindung von Mittelzentren ohne Schienenanbindung und von Orten mit besonderer touristischer Bedeutung.

*Förderung durch das Land
Niedersachsen*

Das Angebot der Linien soll von Montag bis Freitag einen täglichen Stundentakt zwischen 6:00 Uhr und 23:00 Uhr umfassen, an Samstagen von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Zudem soll an allen Tagen um 23:00 Uhr eine Spätverbindung angeboten werden. Bei Orten, die aufgrund ihrer touristischen Bedeutung oder anderer Belange angebunden werden, ist an Sonn- und Feiertagen abweichend ein Zweistundentakt zur Herstellung der Förderfähigkeit ausreichend.

Die Busse sind hochwertig auszustatten, d.h. mit Klimaanlage, freiem WLAN und einer Integration in Echtzeitinformationssysteme.

Im Bereich des ZVBN verkehren folgende Linien als landesbedeutsame Buslinie:

*Acht Landesbuslinien
im ZVBN*

- 123 Bassum – Sulingen
- 137 Diepholz – Sulingen
- 138 Sulingen – Nienburg
- 150 Bruchhausen-Vilsen – Syke
- 400 Nordenham – Tossens (Linie mit touristischer Bedeutung)
- 630 Zeven – Bremen
- 670 Worpswede – Bremen (Linie mit touristischer Bedeutung)
- S35 Westerstede – Oldenburg

² vgl. <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung>

³ vgl. https://www.mw.niedersachsen.de/download/183483/Foerderrichtlinie_fuer_landesbedeutsame_Buslinien.pdf

A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremen

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bremen wurde 2020 – 2022 fortgeschrieben, die Beschlussfassung ist im Herbst 2022 erfolgt. Im Bereich ÖPNV wurde mit der BSAG eine Angebotsoffensive entwickelt, die in 11 Stufen bis zum Jahr 2030 zu einem stadtweiten 5-Minutentakt auf den Hauptstrecken, zum Teil durch Überlagerung von Linien, führen soll. Die einzelnen Stufen werden in Teil C dieses Plans vertieft dargestellt.

Das ÖPNV-Gesamtangebot in der Stadtgemeinde Bremen besteht aus zwölf SPNV-Linien, 14 Straßenbahnlinien, 47 Stadtbuslinien und 29 Regionalbuslinien (jeweils inkl. Nachtverkehr). Das Gesamtnetz teilt sich in die Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord auf.

ÖPNV-Gesamtangebot

Die Stadt Bremen wird durch die SPNV-Linien RE1, RE4, RE8, RE9, RS30, RS1, RS2, RS3, RS4, RB37, RB41 und RB58 an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angeschlossen (vgl. Karte A-2). Darüber hinaus kann der IC zwischen Bremen und Augustfehn ohne Aufschlag zum Verbundtarif genutzt werden. Von besonderer Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr ist die Linie RS1: Bremen-Farge – Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden (vgl. Kap. A 3.1.1). Zudem ist Bremen an den Fernverkehr angebunden, der innerhalb des Verbundes ebenfalls zum VBN-Tarif (mit Aufschlag) genutzt werden kann.

SPNV-Anbindung

Die Hauptlast der ÖPNV-Bedienung übernimmt ein weit verzweigtes Straßenbahn- und Busliniennetz (inkl. zwei ALT-Linien), das Bremen-Stadt und Bremen-Nord erschließt (vgl. Karte A-6).

Stadtverkehr

Das Straßenbahnnetz besteht aus sieben Durchmesserlinien⁴ (1, 2, 3, 4, 6, 8, 10) und der Halbmesserlinie 5. Während der morgendlichen Berufsverkehrszeit verkehren zur Verstärkung zusätzlich drei Schnellstraßenbahnlinien (1S, 4S und 5S) sowie zwei Schnelllinien nachmittags im Berufsverkehr (4S und 5S) überwiegend auf den Linienwegen der genannten Hauptlinien von den Endhaltestellen zur Innenstadt.

Straßenbahnnetz

Die Baumaßnahmen zur Verlängerung der Linie 1 nach Huchting, der Linie 8 über Huchting nach Stuhr und Weyhe und mit dem Projekt „Linie 2 verbindet“, der neuen Verbindung über die Bennigsenstraße und Julius-Brecht-Allee, haben begonnen. Für die Linie 8 liegt der Planfeststellungsbeschluss vor und die vorbereitenden Arbeiten haben begonnen.

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt durch 30 Stadtbuslinien (inklusive zwei Schnellbuslinien). In Bremen-Nord gibt es ein eigenständiges Busliniennetz, das mit elf Buslinien schwerpunktmäßig auf das Zentrum Vegesack sowie die Verknüpfungspunkte zum SPNV (s.u.) ausgerichtet ist. Durch die Anbindung an den Verknüpfungspunkt Gröpelingen ist der Anschluss an das stadtbremische Straßenbahnnetz hergestellt.

Stadtbuslinien

Die Buslinien (ohne Nachtverkehr) lassen sich wie folgt den verschiedenen Linienformen zuordnen:

⁴ Durchmesserlinien beginnen und enden außerhalb des Stadtzentrums und werden durch dieses hindurchgeführt.

Linienformen	Linien in Bremen–Stadt	Linien in Bremen–Nord (Bezug Vegesack)
Durchmesserlinie	24, 25, 26, 27	90, 91, 92, 94, 95
Halbmesserlinie	63, 63S	98
Zubringer–/ Abbringerlinie	20, 31, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 41S, 42, 44, 55, 57, 58, 61, 62, 65/66 (ALT)	80, 81, 82, 93, 96
Tangentiallinie	21, 22, 28, 29, 52	

Tabelle A-8: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen (Quelle: Fahrplan 03/2022) ⁵

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

*Haupterschließung
Bremen–Stadt*

Die Schnellbuslinien 41S und 63S haben eine gegenüber der Hauptlinie teilweise geänderte Linienführung und bedienen unterwegs nicht alle Haltestellen.

Schnellbusse

Der Betrieb der Straßenbahn- und Buslinien in Bremen–Stadt beginnt Montag bis Freitag gegen ca. 05:00 Uhr und endet gegen 23:40 Uhr (bezogen auf die Innenstadt). Die Betriebszeit wird in die folgenden drei Zeitgruppen unterteilt:

*Zeitliches Verkehrsangebot
in Bremen Stadt*

- **Hauptverkehrszeit** (HVZ, Tagesverkehr): Montag bis Freitag von 6:15 Uhr bis 09:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 18:45 Uhr. Auf bestimmten Linien beginnt die HVZ am Nachmittag bereits um 12:30 Uhr.
- **Normalverkehrszeit** (NVZ, Tagesverkehr): Montag bis Freitag zwischen den Hauptverkehrszeiten sowie von 18:45 – 20:30 Uhr; samstags von 09:30 Uhr bis 18:00 Uhr (auf Hauptlinien bis 19:30 Uhr)
- **Schwachverkehrszeit** (SVZ, Früh-/Spät- und Wochenendverkehr): Montag bis Freitag vor der HVZ bis 06:15 Uhr und nach der NVZ ab 20:30 Uhr; samstags vor und nach der NVZ; an Sonn- und Feiertagen ganztägig. An Sonn- und Feiertagen gilt bis 10:00 Uhr eine von der übrigen SVZ abweichende Taktdichte

Im Grundfahrplan gilt auf den Durchmesserlinien (Straßenbahn und Bus) in der HVZ und NVZ von Montag bis Samstag mindestens ein 10-Minutentakt (Straßenbahnlinien 4 und 6 in der HVZ: 5- bzw. 6-Minutentakt, Straßenbahnlinie 8 zwischen Huchting und Innenstadt: 10-Minutentakt (morgens), Straßenbahnlinie 1 nachmittags: 7,5-Minutentakt, Buslinien 24, 25 und 26/27 in der HVZ: 7,5-Minutentakt). Mit Start der Angebotsoffensive Stufe 1 wird auch

⁵ Die Linien des Nachtverkehrs, die Regionalbuslinien sowie die Stadtbuslinien aus Delmenhorst 201, 204 und 214 sind in dieser Übersicht nicht dargestellt.

in der NVZ zwischen 09:00 Uhr und 12:30 Uhr bzw. 15:00 Uhr auf den wichtigen und stark frequentierten Nord-Süd-Linien 1, 4, 6, 24, 25 und 26/27 ein 7,5-Minutentakt eingeführt.

In der SVZ wird im 20-Minutentakt gefahren. In den Sommerferien verkehren die Straßenbahnen und Busse auf den Durchmesserlinien im 10-Minutentakt, die Anschlusslinien entsprechend im 10- bzw. 20-Minutentakt.

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

Zum Frühjahr 2023 wird mit Start der Angebotsoffensive Stufe 1 in der SVZ zwischen 12 und 19 Uhr am Sonntagnachmittag der Grundtakt von 20 auf 15 Minuten gesenkt und in der NVZ ein 7,5-Minutentakt eingeführt.

Insgesamt ergibt sich mit den beiden Maßnahmen der Stufe 1 der Angebots-offensive auf den meisten betroffenen Linien in den jeweiligen Zeitbereichen eine Angebotsausweitung um 33 %.

Das Angebot auf den Halbmesserlinien ist entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe mit einem Fahrplanktakt zwischen 15 und 60 Minuten unterschiedlich gestaltet.

Zubringer- und Abbringerlinien verkehren in der Regel im gleichen oder in einem weiteren Fahrplanktakt als die Hauptlinien, mit denen sie verknüpft sind. Linien mit einem geringeren Fahrgastaufkommen fahren nur zu bestimmten Verkehrszeiten bzw. an bestimmten Tagen (zum Beispiel Linien 38 und 42).

Der Betrieb der Buslinien in Bremen-Nord beginnt um ca. 05:00 Uhr und endet Montag bis Freitag um ca. 00:30 Uhr (bezogen auf den Bf Vegesack). Der Fahrplan des Busliniennetzes in Bremen-Nord ist auf das Verkehrsangebot der SPNV-Linie RS1 (Bremen-Farge – Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden) ausgerichtet.

*Zeitliches
Verkehrsangebot
Bremen-Nord*

Die Buslinien verkehren in den Hauptverkehrszeiten grundsätzlich in einem 15-Minutentakt, um so den Anschluss an die RS1 herzustellen, die im 15- bis 30-Minutentakt verkehrt. Auf zahlreichen Strecken wird der Takt der Buslinien durch die Überlagerung von Linien auf 7,5- bzw. 5 Minuten (Bf Bremen-Burg – Gröpelingen) verdichtet. In der SVZ verkehren die Buslinien alle 30 Minuten. An Sonntagen wird auf den Hauptlinien zwischen ca. 13:30 Uhr und ca. 19:00 Uhr im 15-Minutentakt gefahren, zwischen Bf Bremen-Burg und Gröpelingen alle 7,5 Minuten. Die Zeitfenster der drei Zeitgruppen (HVZ, NVZ, SVZ) entsprechen denen in Bremen Stadt.

Die zentralen Verknüpfungspunkte im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Domsheide und Am Brill. Darüber hinaus gibt es noch weitere Haltestellen (zum Beispiel Gröpelingen, Sebaldsbrück, Huckelriede, Roland-Center Huchting und Mahndorf), an denen fahrplanmäßige Anschlüsse gewährleistet sind. Im Bedienungsgebiet Bremen-Nord sind als zentrale Verknüpfungspunkte die Haltestellen Bf Bremen-Vegesack, Bf Bremen-Burg und Bf Bremen-Blumenthal zu nennen.

Verknüpfungspunkte

Im Bremer Stadtgebiet verkehren täglich neun Nachtlinien: drei Straßenbahnlinien und sechs Stadtbuslinien (vgl. Karte A-7). Zusätzlich verkehrt die RS1 an Wochenenden zwischen Bremen Hbf und Vegesack im Stundentakt.

Nachtverkehr in Bremen

Die Nachtlinien des Stadtverkehrs verkehren täglich in der Zeit zwischen 00:00 Uhr und 04:30 Uhr (sonntags bis 06:30 Uhr). In den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird bis 01:30 Uhr ein 30-Minutentakt und anschließend ein durchgehender 60-Minutentakt angeboten. In den übrigen Nächten beginnen Fahrten jeweils um 00:00 Uhr, 00:30 Uhr, 01:30 Uhr und 04:30 Uhr (ab Hauptbahnhof) (vgl. Tabelle A-9).

Ab voraussichtlich Frühjahr 2023 wird das bisherige Nacht-Taxi N94 von Bremen-Blumenthal nach Schwanewede durch die neue Nachtlinie N8 von Bremen-Vegesack über Aumund und Blumenthal nach Schwanewede ersetzt.

Nächte	Montag/Dienstag bis Donnerstag/Freitag	Freitag/Samstag	Samstag/Sonntag
Fahrten	00:00 Uhr 00:30 Uhr 01:30 Uhr* 03:45 Uhr* 04:30 Uhr	halbstündlich 00:00 Uhr bis 01:30 Uhr stündlich bis 04:30 Uhr	halbstündlich 00:00 Uhr bis 01:30 Uhr stündlich bis 06:30 Uhr

* nur auf den Linien N1, N7 und N10

Tabelle A-9: Zeitliches Angebot der Nachtlinien in der Stadt Bremen

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt für alle städtischen Nachtlinien (Straßenbahn und Bus) mit Ausnahme der Linien N6 und N8. Hier sind die täglichen Abfahrten der städtischen Nachtlinien aufeinander sowie mit den Ankunftszeiten der SPNV-Linien in den Nächten von Samstag auf Sonntag (teilweise auch von Freitag auf Samstag) ab 23:30 Uhr abgestimmt. Ferner werden Anschlüsse u.a. an den Haltestellen Roland-Center, Gröpelingen und Sebaldsbrück gewährleistet.

*Verknüpfungspunkt
Nachtverkehr*

Das Oberzentrum Bremen wird ergänzend zum SPNV über die Regionalbuslinien, die Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal und ab 2025 durch die Linie 8 nach Stuhr und Weyhe sowie die Stadtbuslinien 55, 90 und 94 an die Region angebunden. Im Stadtgebiet verlaufen Regionalbuslinien streckenweise (zum Beispiel in der Neustadt) parallel zu den Stadtbuslinien und bedienen ausgewählte Haltestellen. Insgesamt übernehmen 22 Regionalbuslinien zum Teil auch innerstädtische Verkehrsaufgaben (vgl. Karte A-6).

Regionalbusverkehr

Darüber hinaus verkehren in Bremen am Wochenende als regionales Nachtverkehrsangebot sechs VBN-Nachtschwärmerlinien. Diese Linien verbinden das Bremer Stadtgebiet mit den Landkreisen Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden sowie mit der Stadt Delmenhorst. Über die Nachtlinien N63 und N67 mit Anschluss in Lilienthal Falkenberg besteht auch Anschluss an die Orte Zeven und Worswede (vgl. Karte A-24 in der Anlage).

Regionaler Nachtverkehr

Diese regionalen Nachtbusangebote haben die Aufgabe,

- für im Umland lebende Menschen eine attraktive Verbindung zu den Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen im Bremer Stadtgebiet zu schaffen,
- für die Bremer Bevölkerung die Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte im Umland (zum Beispiel Music Hall in Worpswede) zu verbessern und
- für Jugendliche die Großraumdiskotheken im Bremer Umland erreichbar zu machen (u.a. Arena Ritterhude).

Die VBN-Nachtschwärmerlinien verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Die Linien N12, N67 und N73 verkehren auch in den Nächten von Freitag auf Samstag. Verknüpfungspunkt im regionalen Nachtverkehr ist der Bremer Hauptbahnhof.

In Bremen gibt es das Fahrradverleihsystem WK-Bike. Dauerkarteninhaber (Job- und MIA-/MIAplus-Ticket) können die Leihräder mehrmals am Tag für eine halbe Stunde ohne Gebühren nutzen.

Fahrradverleihsystem

Seit 2008 (zuletzt aktualisiert 2016) ist in Bremen die "Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraumes, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten" in Kraft, wonach Haltestellenbereiche des öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich so gestaltet sein sollen, dass auch mobilitätseingeschränkten Personen der Einstieg in das öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht wird. Bei jeder Neuanlage von Haltestellen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird diese Richtlinie angewendet. Im Jahr 2021 ist das vom ZVBN in Auftrag gegebene Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit erschienen. Aus diesem Gutachten lassen sich für das Verbandsgebiet neue Anforderungen an eine Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen ableiten. Das betrifft insbesondere die Schnittstelle Haltestelle-Fahrzeug, wo mit deutlich angepassten Bordhöhen gearbeitet werden soll. Für die Stadtgemeinde Bremen soll ein beschleunigtes Ausbauprogramm aufgesetzt werden, das auch mit Stärkung der Personalressourcen der planenden und bauenden Behörden einhergeht.

*Einzelmaßnahmen an
Haltestellen
zur Verbesserung
der Barrierefreiheit*



BSAG Linienübersicht Tagesnetz

Zeichenerklärung

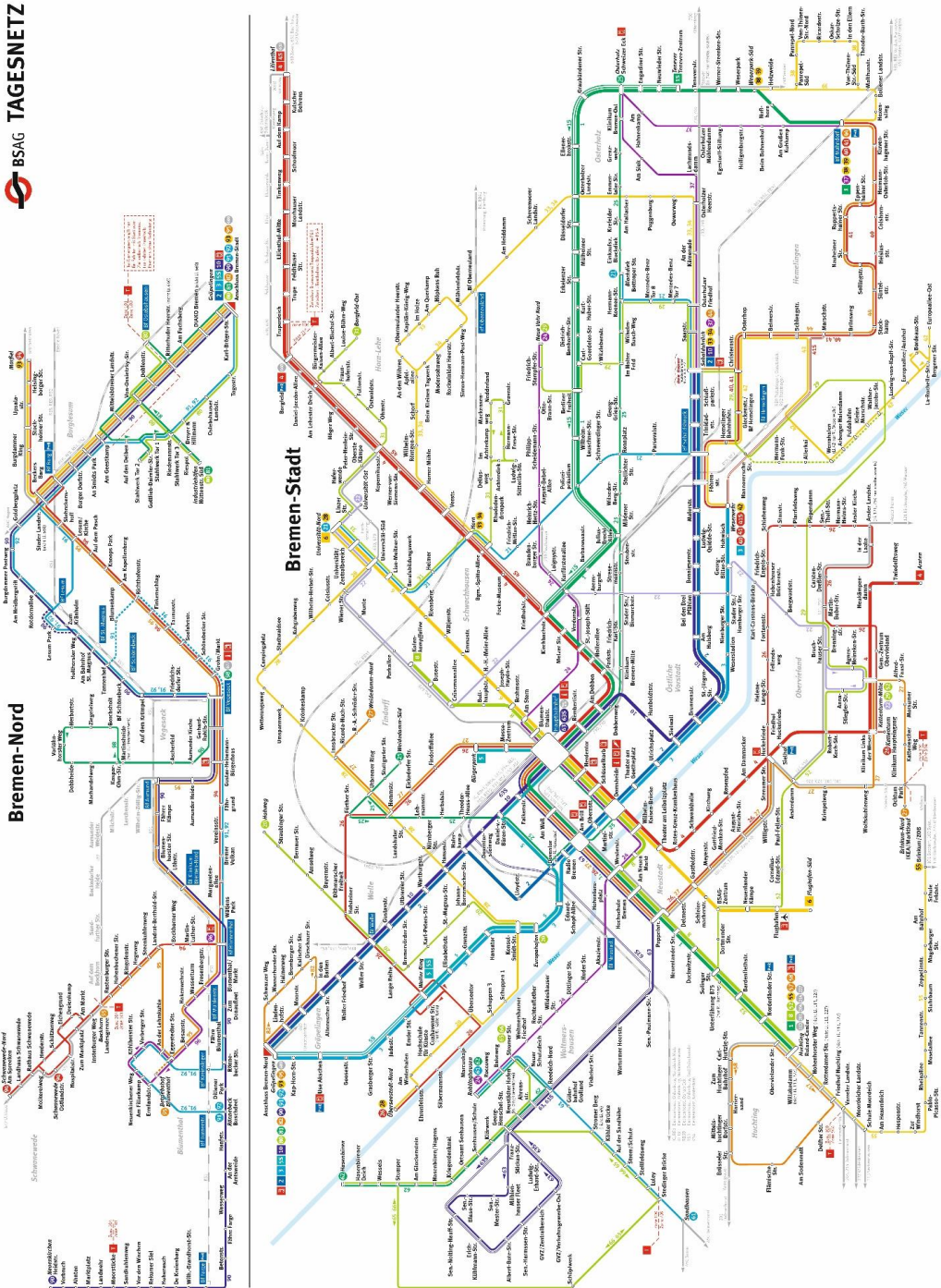
- Linien 1-10
- Straßenbahn
- Linien 20-99
- Stadtbuss
- ab Linie 101
- Regionalbus
- Eisenbahn
- Zone 100
- Tarifzonengrenze
- BSAG-Kundencenter
- BSAG-Fundbüro (Domstreife)
- Ticketautomat
- Park + Ride
- zeitweise abweichende Linienführung
- Schnelllinie

Karte A-6

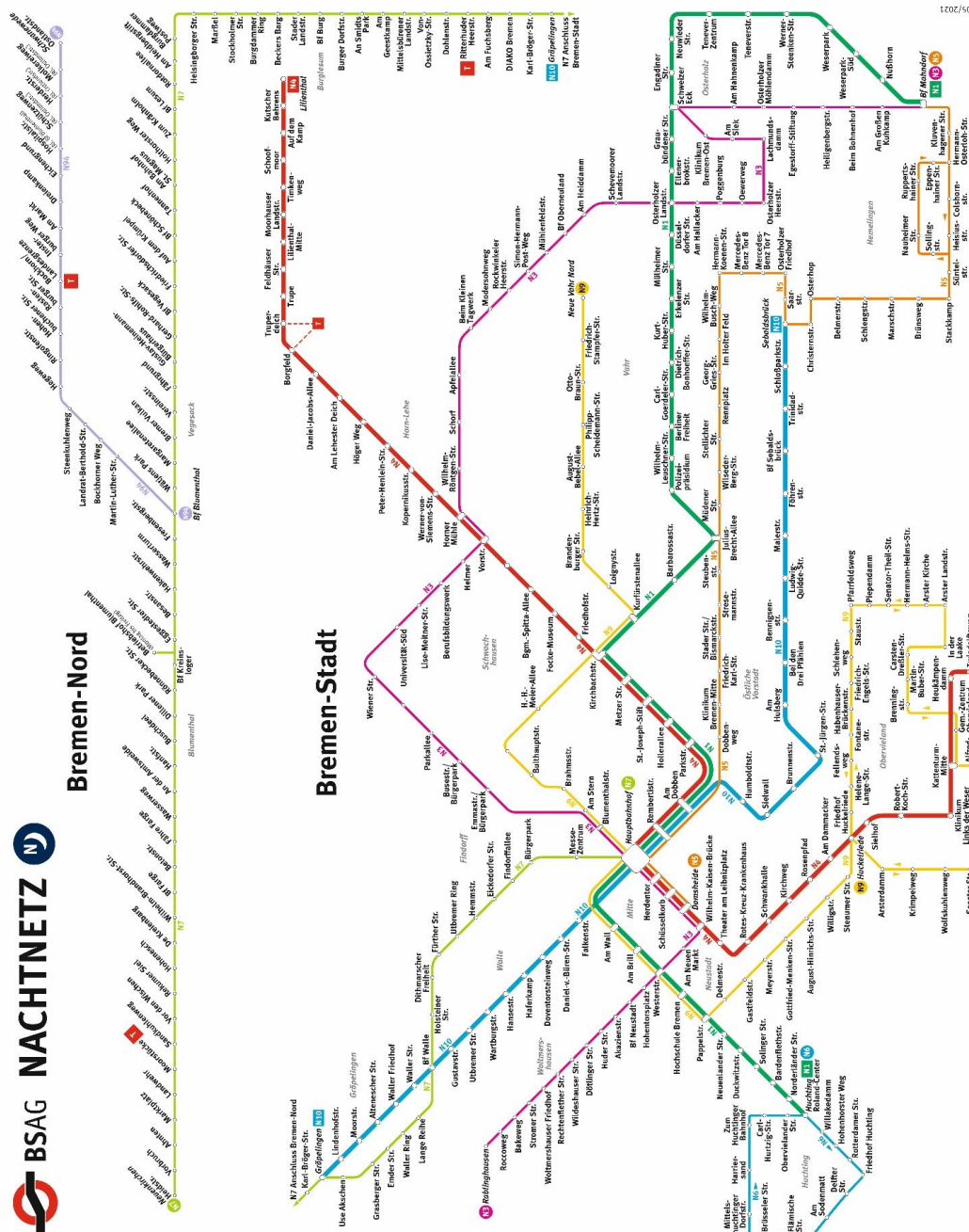
[Stand: September 2022]

Bremen-Nord

BSAG TAGESNETZ



Quelle: BSAG



A 3.2.4 Stadtgemeinde Bremerhaven

In der Stadtgemeinde Bremerhaven setzt sich das ÖPNV-Angebot aus vier SPNV-Linien, 19 Stadtbuslinien, zwei Nachtbuslinien sowie zwölf Regionalbuslinien (inkl. Schnellbuslinien und Schulverkehr) aus den angrenzenden Landkreisen zusammen (vgl. Karte A-8).

ÖPNV-Gesamtangebot

Die Stadt Bremerhaven ist durch die alternierend verkehrenden Regional-expresslinien RE8 und RE9, die Regio-S-Bahnlinie RS2 sowie die Regionalbahnlinie RB33 sehr gut an das SPNV-Netz angeschlossen. Ein IC verbindet die Stadt Bremerhaven mit einem Fahrtenpaar pro Tag mit Köln.

SPNV-Anbindung

- Die *Regionalexpresslinien RE8 und RE9* verkehren von Bremerhaven über Osterholz-Scharmbeck weiter nach Bremen und in Richtung Osnabrück bzw. in Richtung Hannover. Nach Hannover und Osnabrück wird abwechselnd ein Zweistundentakt angeboten, bzw. mit Umstieg in Bremen Hbf besteht eine stündliche Verbindung.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS2* verbindet die Stadt Bremerhaven mit Bremen und führt weiter bis nach Twistringen. Dabei bindet sie alle auf der Strecke liegenden Bahnhöfe im Stundentakt an, der im Laufe des Jahres 2023 zu einem Halbstundentakt verdichtet wird.
- Die *Regionalbahnlinie RB33* von Cuxhaven über Bremerhaven und weiter nach Buxtehude verkehrt von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags und sonntags wird der Abschnitt Cuxhaven – Bremerhaven ebenfalls im Stundentakt bedient, der Abschnitt Bremerhaven – Bremervörde im Zweistundentakt.
- Der IC verbindet die Stadt Bremerhaven mit dem Ruhrgebiet und endet in Köln. Abfahrt in Bremerhaven ist um 10:11 Uhr – und Ankunft des IC aus Köln in Bremerhaven ist um 14:18 Uhr. Es handelt sich zunächst um eine zweijährige Testphase, in der die Nachfrage zeigen soll, ob dieses Angebot von den Reisenden angenommen wird. Interessant dürfte diese Verbindung weniger für Pendelnde als für Touristen sein, die beispielsweise die Nordseeküste erkunden möchten.

Das Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Bremerhaven besteht aus 19 Buslinien (ohne Nachtverkehrslinien), die – überwiegend als Durchmesserlinien konzipiert – auf die Innenstadt ausgerichtet sind (vgl. Karte A-8). Sechs Linien (510, 513, 515, 516, 518 und 519) verkehren in ihrer Funktion als Zu- und Abbringerlinien. Mit der Linie 517 gibt es außerdem seit Februar 2023 eine neue Direktverbindung zwischen Bohmsiel und dem Klinikum Bremerhaven.

Stadtbusverkehr

Die städtische Schnellbuslinie „S“ verbindet die Stadtteile Leherheide, Lehe, Mitte, Geestemünde und Wulsdorf mit der Innenstadt, wobei sie nicht alle Haltestellen bedient.

Schnellbuslinien

Mit Ausnahme der Schnellbuslinie S, des Hafen-Liners sowie der Linien 503, 505 und 506 werden auf allen Linien, vereinzelt in Tagesrandlagen oder auch ganztägig, AnrufLinienTaxifahrten angeboten. Diese verkehren, wenn sie bis spätestens 45 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt telefonisch angemeldet werden, zum VBN-Tarif.

AnrufLinienTaxi

Das zeitliche Verkehrsangebot der Stadtbuslinien beginnt in der Regel in der Zeit zwischen 05:00 Uhr bzw. 06:00 Uhr und endet um ca. 24:00 Uhr.

Die Stadtbuslinien verkehren von Montag bis Freitag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit weit überwiegend im 30-Minutentakt, der ab 20:00 Uhr auf einen 60-Minutentakt reduziert wird. Ausnahme hiervon bildet die Linie 502, die an allen Tagen einen 10 bis 30-Minutentakt bietet.

Zeitliches Angebot

In den Verkehrsspitzenzeiten etwa von 07:00 bis 08:00 Uhr und von ca. 12:00 Uhr bis 13:00 Uhr wird das Fahrplanangebot durch schulorientierte Verstärkerbusse verdichtet.

Samstags gilt in der Zeit von ca. 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr überwiegend ein 30-Minutentakt, der danach auf einen 60-Minutentakt reduziert wird.

Sonntags wird ganztägig überwiegend eine Taktung von 60 Minuten angeboten. Die ALT-Angebote variieren an allen Tagen bedarfsgerecht. Das Fahrplanangebot in Bremerhaven bleibt ganzjährig unverändert.

Die Verteilung der Taktzeiten im Tageslauf ist der Abb. C-2 in Kap. C 2.4.2 zu entnehmen.

Der Stadtverkehr in Bremerhaven wird durch insgesamt sechs Regionalbus-, eine Schnellbus- sowie fünf auf Schulverkehr ausgerichtete Buslinien ergänzt. Die Linien verbinden das Oberzentrum Bremerhaven mit dem Oberzentrum Oldenburg, dem Mittelzentrum Brake sowie mit den Nachbargemeinden des Landkreises Cuxhaven und Wesermarsch. Im Stadtgebiet übernehmen sie auch innerstädtische Erschließungsaufgaben, jedoch werden nicht alle Haltestellen im Stadtgebiet von den Regionalbuslinien bedient.

Regionalbuslinien

Insgesamt fünf Linien (528, und 576/577 und 581/582) sind überwiegend auf die Bedürfnisse des schulorientierten Verkehrs ausgerichtet. Sie verkehren vollständig oder weit überwiegend nur an Schultagen und erschließen Schulstandorte im angrenzenden Landkreis Cuxhaven und in der Stadt Bremerhaven.

Schulorientierter Verkehr

In Bremerhaven besteht die besondere Situation, dass die meisten Regionalbuslinien auf den überwiegenden Teilen der Linienwege außerhalb des Zweckverbandsgebietes verkehren (zuständig ist hier der benachbarte Aufgabenträger Landkreis Cuxhaven). Dies betrifft die Linien 525, 530, 550, 570, 575, 580. Allerdings verkehrt die Linie 550 nicht mehr nach Cuxhaven, daher wird das Mittelzentrum Cuxhaven nicht mehr durch eine Regionalbuslinie mit Bremerhaven verbunden.

Regionalbusse außerhalb des Zweckverbands

Die Linie 440 „WeserSprinter“ schafft eine direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Bremerhaven und Oldenburg. Das Zentrum Bremerhavens wird von Montag bis Sonntag im Zweistundentakt bedient.

Schnellbusangebot aus der Region

Die wesentlichen Verknüpfungspunkte der Stadtbuslinien in Bremerhaven sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Bf Bremerhaven-Lehe, Bf Wulsdorf, Eisenbahnstraße, Flötenkiel, Parkstraße, Altmarkt-Lehe, Alte Kirche sowie Wulsdorf-Mitte.

Verknüpfungspunkte

Am Hauptbahnhof, dem bedeutendsten ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Bremerhaven, kann von fast allen Stadt- und Regionalbuslinien auf die SPNV-Linien RE8/RE9, RS2 und RB33 umgestiegen werden. Fahrplanmäßige Anschlüsse zum SPNV sind für die Stadtbuslinien nicht gesondert berücksichtigt, ergeben sich jedoch oft aufgrund der Fahrtenhäufigkeit der Stadtbuslinien.

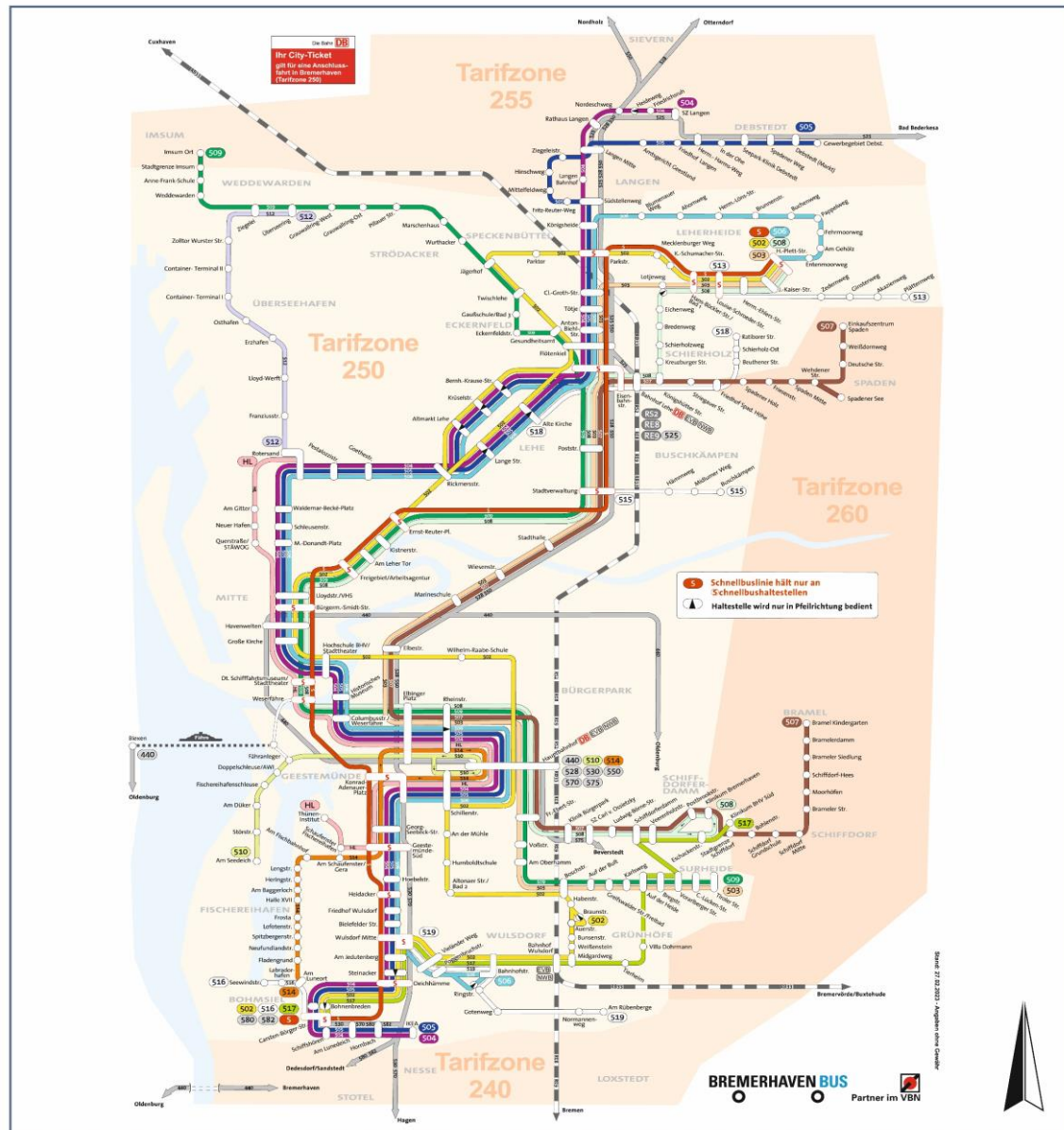
Am Bf Bremerhaven-Lehe und Bf Wulsdorf kann fahrplanmäßig zwischen den SPNV-Linien RE8, RE9, RS2 und RB33 umgestiegen werden. Ergänzt wird dieser Verknüpfungspunkt durch Übergänge zwischen dem SPNV und dem Busverkehr.

Außerdem besteht nahe dem Hauptbahnhof auf dem Park-and-ride Parkplatz in der Bismarckstraße eine Haltestelle für den Fernbusverkehr.

In Bremerhaven verkehren die Nachtlinien "Moon-Liner" und "Night-Liner" in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen. Sie verbinden verschiedene touristische und gastronomische Bereiche im Stadtgebiet, die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie mit Langen in der Gemeinde Stadt Geestland (Karte A-9).

Nachtverkehr

Stadtbusliniennetz in Bremerhaven Tagesnetz



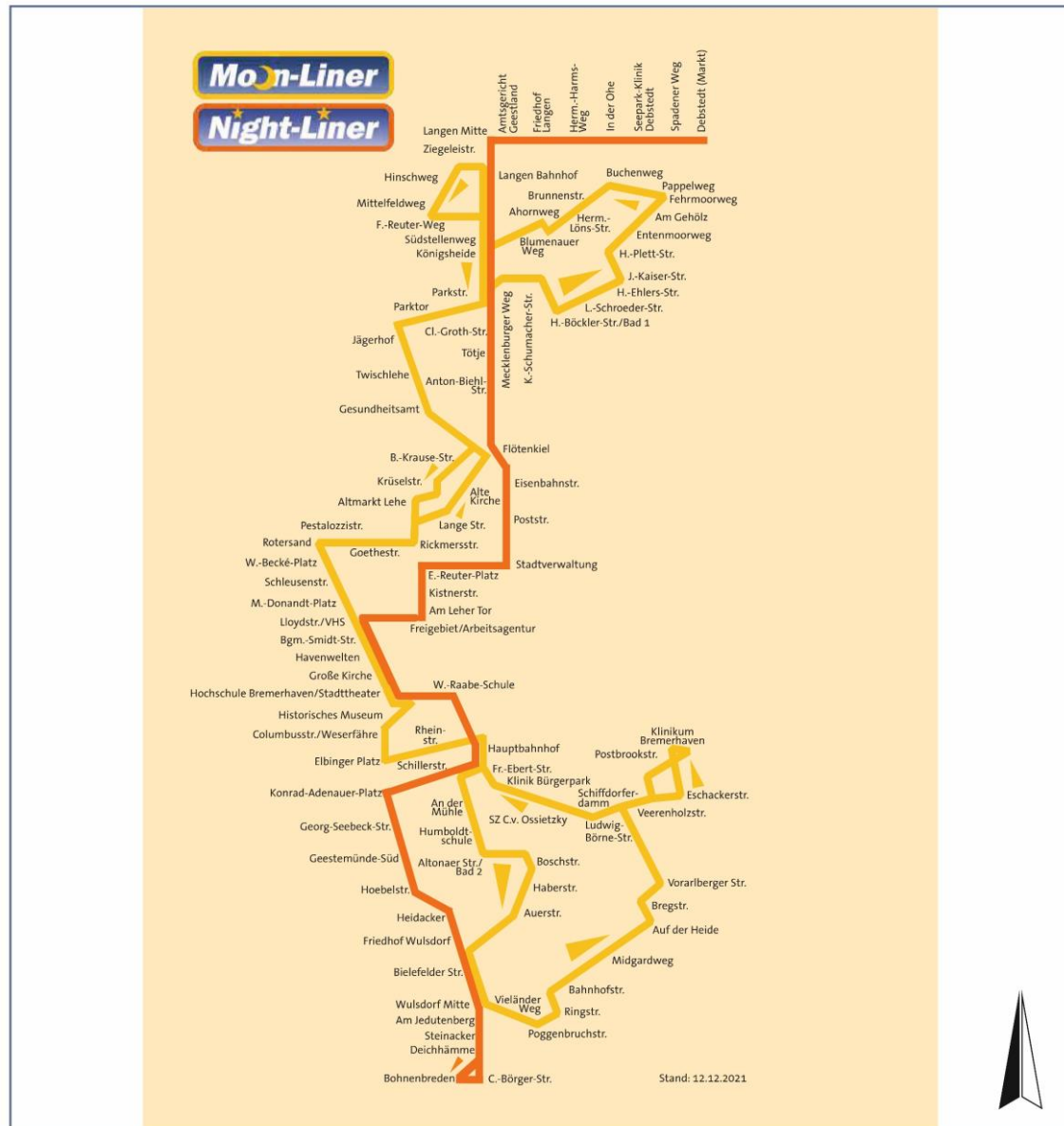
- Omnibuslinie
- SVPN-Linie
- 501 Schnellbuslinien
- 511 Schnellbuslinien
- S Schnellbushaltestellen
- ▲ Haltestelle wird nur in Pfeilrichtung bedient

Quelle: BremerhavenBus

Karte A-8

[Stand: Februar 2023]

Stadtbusliniennetz in Bremerhaven Nachtnetz



- Buslinie Night-Liner (NL)
- Buslinie Moon-Liner (ML)

A 3.2.5 Stadt Delmenhorst

In der Stadt Delmenhorst setzt sich das ÖPNV-Angebot aus sechs SPNV-Linien, 14 Stadtbuslinien sowie aus elf Buslinien aus den angrenzenden Landkreisen bzw. aus der Stadt Bremen zusammen. An Wochenenden bedient eine regionale Nachtbuslinie das Stadtgebiet.

ÖPNV-Gesamtangebot

Die SPNV-Anbindung der Stadt Delmenhorst besteht aus der Regionalexpresslinie RE1, der IC-Linie 56, die zwischen Bremen Hbf und Augustfehn mit Verbundtickets genutzt werden kann, den drei Regio-S-Bahnlinien RS3, RS4 und RS30 sowie der Regionalbahnlinie RB58.

SPNV-Angebot

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde das SPNV-Zielkonzept 2022+ des Landes Niedersachsen umgesetzt. Hierbei wurden die Zeitlagen der Regio-S-Bahnlinien RS3 und RS4 so verschoben, dass diese genau alle 30 Minuten versetzt verkehren. Es entsteht somit ein Halbstundentakt sowie eine bessere Verteilung des gesamten SPNV-Angebotes am Bf Delmenhorst. Zudem wird der zweite Halt je Stunde am Bf Heidkrug realisiert, so dass auch hier ein echter Halbstundentakt entsteht.

Neben den Regio-S-Bahnlinien der RS3 und RS4 werden weiterhin am Bf Delmenhorst der RE1 und der IC56 als schnelle Verbindung versetzt sowie die RB 58 von Osnabrück nach Bremen im Stundentakt halten.

Ergänzt wird das Angebot durch eine neue Regio-S-Bahnlinie, die RS30, die ebenfalls im Stundentakt am Bahnhof Delmenhorst hält und als schnelle Verbindung zwischen Bremen und Bad Zwischenahn verkehrt.

Das SPNV-Zielkonzept 2022+ erfüllt nahezu sämtliche Forderungen, die für Delmenhorst seit Jahren für ein attraktives SPNV-Angebot formuliert wurden.

Die Taktung der einzelnen Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht aus einem Haupt- und einem Nebennetz. Beide Netze unterscheiden sich durch tageszeitlich differenzierte Fahrplanangebote. Das Hauptnetz besteht aus sieben Linien (Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207). In Zeiten geringerer Nachfrage verkehren sechs Linien mit veränderter Liniennummer (die 0 wird durch eine 1 ersetzt: 212, 213, 214 215, 216, 218) im Nebennetz. Darüber hinaus verkehrt die Linie 208 als Probebetrieb mit drei Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag als Schichtzu- und -abbringer in das angrenzende Güterverkehrszentrum im Land Bremen. Alle Linien sind radial auf den ZOB am Bahnhof Delmenhorst ausgerichtet (vgl. Karten A-10 und A-11).

Stadtbuslinien

Der Stadtbusbetrieb im Hauptnetz beginnt Montag bis Freitag in der Regel zwischen etwa 05:00 Uhr und 05:30 Uhr und endet um ca. 21:00 Uhr. Bis 19:30 Uhr wird ein 30-Minutentakt angeboten und von 19:30 Uhr bis 21:00 Uhr ein Stundentakt. Ab ca. 21:00 Uhr verkehren dann die Linien des Nebennetzes bis etwa 23:00 Uhr.

Zeitliches Angebot

An Samstagen wird das Angebot im Hauptnetz von ca. 06:30 Uhr bis etwa 21:00 Uhr aufrechterhalten. Schwerpunktmäßig gibt es zwischen 08:30 Uhr und 21:00 Uhr einen 30-Minutentakt und von 17:00 Uhr bis 01:00 Uhr einen Stundentakt, der ab ca. 21:00 Uhr von den Linien des Nebennetzes angeboten wird.

Das Fahrplanangebot an Sonn- und Feiertagen findet zwischen ca. 08:30 Uhr und 23:00 Uhr durchgängig im Stundentakt statt, dabei von ca. 10:30 Uhr bis 19:00 Uhr im Hauptliniennetz und davor bzw. danach im Nebenliniennetz.

Zusätzlich verkehrt die Bremer Stadtbuslinie 61 montags bis freitags von Bremen-Rablinghausen nach Delmenhorst-Sandhausen. Die Mehrzahl der Fahrten dieser Linie werden als Anruffahrten angeboten.

Die Stadt Delmenhorst wird durch sieben Regionalbuslinien erschlossen (inkl. schulorientierter Verkehr und Werksverkehr):

Regionalbuslinien

Die Linie 240 verbindet Delmenhorst mit der Gemeinde Ganderkesee im Landkreis Oldenburg. Sie bietet von Montag bis Freitag ein weitgehend unvertaktetes Fahrplanangebot mit täglich sieben Fahrtenpaaren, davon vier Fahrtenpaare zwischen 05:55 Uhr und etwa 10:30 Uhr sowie drei Fahrtenpaaren zwischen 13:20 Uhr und 16:30 Uhr. Die letzte Fahrt am Nachmittag verkehrt jedoch nicht in den Schulferien.

Die Linie 450 „DeichLäufer“ verbindet Delmenhorst mit den Gemeinden Lemwerder und Berne im Landkreis Wesermarsch. Sie verkehrt von Montag bis Freitag durchgängig im Stundentakt. Samstags sowie sonn- und feiertags verkehrt die Linie durchgängig im Zweistundentakt.

Das Angebot der Linien 229, 256 und 459 ist auf den Schulverkehr ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen. Die Linie 229 verbindet Delmenhorst mit dem Landkreis Oldenburg, die Linie 256 verbindet Delmenhorst mit der Stadt Oldenburg. Die Linie 459 mit dem Ziel Lemwerder bedient im Stadtgebiet jedoch nur die Haltestelle Sandhausen.

Schulorientierter Verkehr

Die Fahrzeiten der Linien 237 und 238 sind auf die Schichtanfangs- und -endzeiten des Mercedes-Benz-Werkes in Bremen-Sebaldsbrück abgestimmt und bedienen auch Haltestellen in Delmenhorst.

Werksverkehr

Die BürgerBuslinien 221, 222 und 223 verbinden Delmenhorst mit der Gemeinde Ganderkesee. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag im Zweistundentakt. Während die 221 und die 222 das Delmenhorster Zentrum bis hin zum Bahnhof bedienen, bindet die 223 u.a. das Klinikum Delmenhorst an.

BürgerBus

Lfd. Nr.	Linie	Bedienungs-ebene	Angebot am		
			Mo-Fr	Sa	So
1	450	1	X	X	X
2	221	BürgerBus	X		
3	222	BürgerBus	X		
4	223	BürgerBus	X		
5	61	Stadtbus	X		
6	229	3	X		
7	237	3	X		
8	238	3	X		
9	240	3	X		
10	256	3	X		
11	459	3	X		

Tabelle A-10: Ein- und ausbrechende Regional- und BürgerBuslinien in der Stadt Delmenhorst

Bedeutendster Verknüpfungspunkt in Delmenhorst ist die *Haltestelle Bahnhof/ZOB*, über die alle Stadtbus- sowie die ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien geführt werden (vgl. Tabelle A-10).

Verknüpfungspunkte

Der Fahrplan der Stadtbusse ist am ZOB auf den Zugverkehr in und aus Richtung Bremen abgestimmt, da die stärkste Verflechtung von Pendelnden mit dem Oberzentrum Bremen besteht.

Für die Regionalbuslinie 450, die stündlich am ZOB ankommt bzw. abfährt, besteht ein guter Anschluss über die RB58 nach/von Bremen und über die RS3 nach/von Oldenburg. Für die Buslinien 221, 222 und 240 ergeben sich Anschlüsse an den SPNV.

Ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt befindet sich an der *Haltestelle Delmenhorst-Markt*. Dieser wird im Hauptnetz, mit Ausnahme der Stadtbuslinien 203 und 207, der BürgerBuslinien 221 und 223 sowie der Regionalbuslinien, von allen Stadtbuslinien und der BürgerBuslinie 222 bedient. Im Nebennetz verkehren dort die Stadtbuslinien 212, 213 und 218.

Außerdem besteht am *Hasporter Damm* nahe der A28 eine Haltestelle für den Fernbusverkehr.

An der *Haltestelle Roland-Center* in Bremen-Huchting bestehen Anschlüsse zwischen den Linien 201, 204 und 214 und den Bremer Straßenbahnlinien 1 und 8 in Richtung Innenstadt. Weitere Anschlussmöglichkeiten bestehen zu den Bremer Stadtbuslinien 52, 55, 57 und 58.

Verknüpfungspunkte außerhalb

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bedient die VBN-Nachtschwärmerlinie N26 auf der Fahrt zwischen Bremen und Wildeshausen mit je zwei Fahrtenpaaren drei Haltestellen in der Stadt Delmenhorst (vgl. Karte A-24 in der Anlage).

Regionaler Nachtverkehr



Stadtbushalbiennet in Delmenhorst Hauptnetz

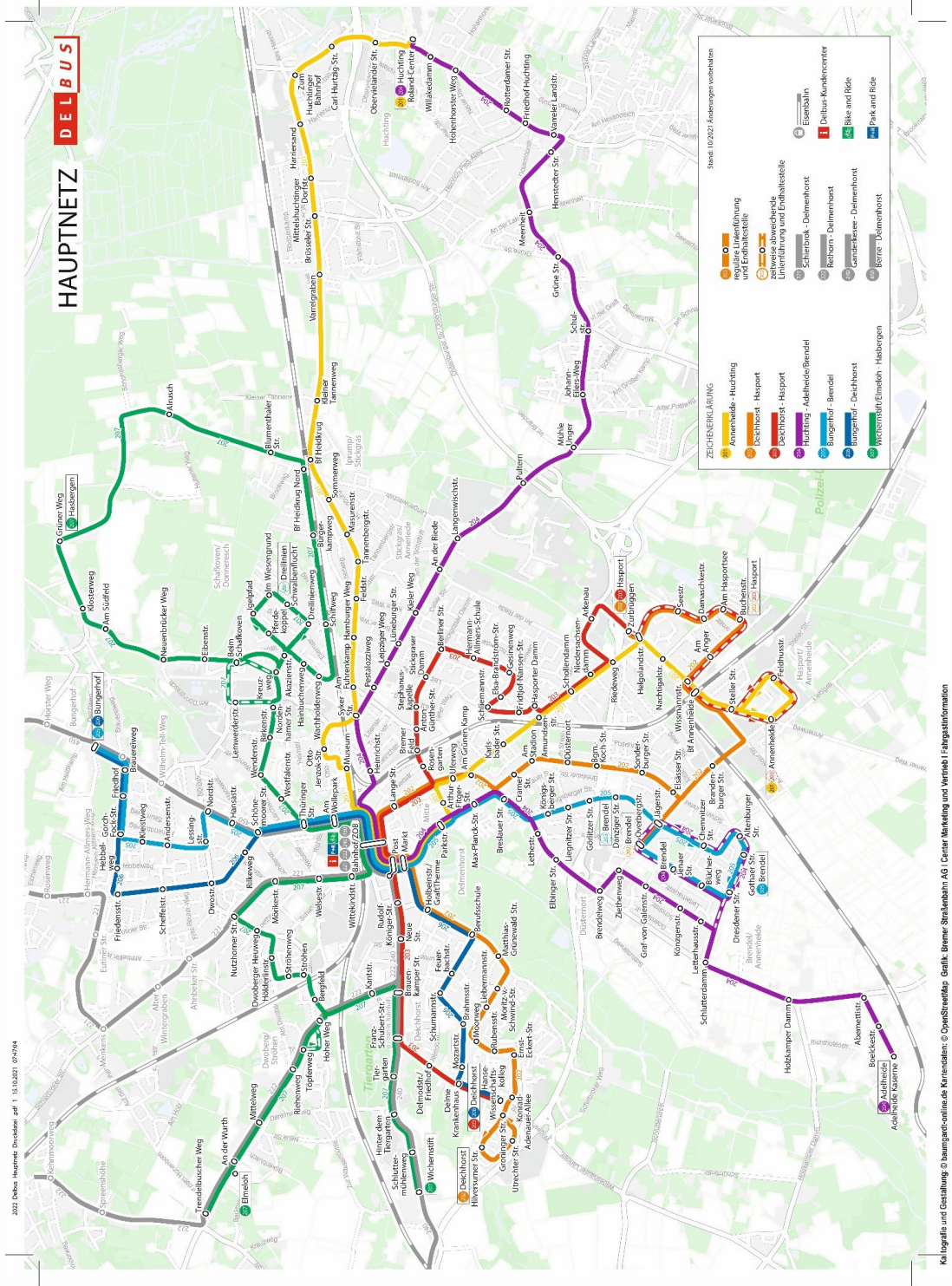
Zeichenerklärung

- Linie 301 Annehde - Huchling
- Linie 302 Dichthorst - Haport
- Linie 303 Dichthorst - Haport
- Linie 304 Huchling - Adelsheide/Bendel
- Linie 305 Bungenhof - Bendel
- Linie 306 Bungenhof - Dichthorst
- Linie 307 Weimertille/Eineh - Hasbergen
- reguläre Linienführung und Endhaltestelle
- zeitweise abweichende Linienführung und Endhaltestelle
- Schieffrot - Delmenhorst
- Rathorn - Delmenhorst
- Ganderkeese - Delmenhorst
- Berne - Delmenhorst
- Eisenbahn
- Park & Ride
- Debus-Kundencenter
- Bike & Ride

Stichtag: 10.06.2021
 Datum: 10.06.2021
 Version: 1.0

Karte A-10

[Stand: Juni 2022]





Stadtbusliniennetz in Delmenhorst Nebennetz

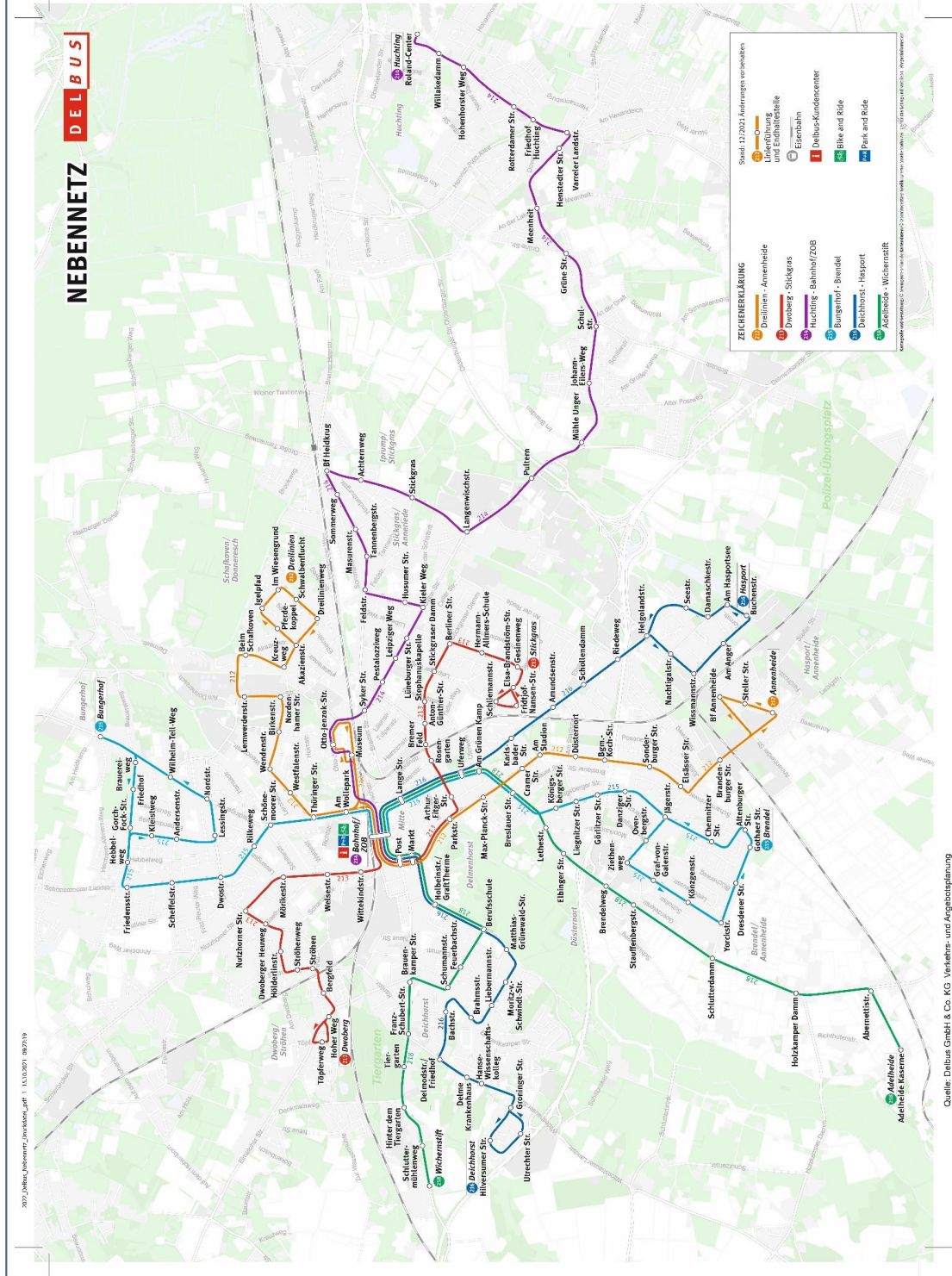
Zeichenerklärung

- Linie 212 Annenheide - Dreilinden
- Linie 213 Hoher Weg - Fridtjof-Nansen-Str.
- Linie 214 Bahnhof / ZOB - Roland-Center / Huchting
- Linie 215 Brandel-Süd / Götthar-Str. - Friedhof
- Linie 216 Dachhorst / Alversumer Str. - Buchenstr.
- Linie 218 Adenheide - Wichernstift
- Andere VBN-Linie / Nachtlinie
- Schienenstrecken (Personenverkehr)
- Halbspur der DE-Regio und der Netzeisenbahn
- Straßenbahnlinie der S-Bahn
- Einhaltestelle
- Park & Ride Parkplatz
- Information und Beratung am Bahnhof / ZOB
- Bike & Ride Fahrrad-Unterstand

Gültig ab 12. Dezember 2010
Delbus GmbH & Co. KG
Verkehr und Angebotsplanung

Karte A-11

[Stand: Dezember 2022]



A 3.2.6 Stadt Oldenburg

In der Stadt Oldenburg setzt sich das ÖPNV-Angebot aus fünf SPNV/IC-Linien, 19 Stadtbuslinien sowie aus 17 Linien aus den angrenzenden Landkreisen (inkl. Schnellbuslinien und Schulverkehr) zusammen. Der Nachtverkehr besteht aus sieben Stadt- und fünf regionalen Nachtbuslinien.

ÖPNV-Gesamtangebot

Die SPNV-Anbindung der Stadt Oldenburg besteht aus den zwei Regionalexpresslinien RE1 und RE18, aus den beiden Regio-S-Bahnlinien RS3 und RS30 sowie der Intercitylinie IC56. In ostwestlicher Richtung verkehren die Linie RE1 Hannover – Verden – Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn – Leer – Norddeich Mole, der IC56 Leipzig – Hannover – Verden – Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn – Leer – Norddeich Mole sowie die Linie RS30 Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn und stellen eine direkte Anbindung zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen her. Auch die Regio-S-Bahnlinie RS3 verbindet Oldenburg mit Bremen, diese Linie startet/endet in Wilhelmshaven.

SPNV-Anbindung

- Die *Regionalexpresslinie RE1* verkehrt im Zweistundentakt, der durch den Zweistundentakt der *Intercitylinie IC56*⁶ zu einem Stundentakt verdichtet wird.
- Die *Regionalexpresslinie RE18* Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück verkehrt ebenfalls im Stundentakt.
- Die *Regio-S-Bahnlinien RS3* und *RS30* verkehren jeweils im Stundentakt. Durch die Überlagerung der Angebote ergibt sich ein 30-Minutentakt zwischen Oldenburg und Bremen, der ergänzt wird vom Angebot der RE1/IC56. Dabei verkehrt die RS30 als ein schnelles Produkt mit Halten in Hude und Delmenhorst zwischen Bremen und Bad Zwischenahn. Die RS3 bedient alle Unterwegsbahnhöfe.

Alle diese Angebote werden auch am Wochenende aufrechterhalten. Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* wird von Montag bis Freitag zwischen 06:00 – 18:00 Uhr nach Wilhelmshaven über Rastede und Jaderberg geführt, im Fahrplan 2023 als gebrochene Verkehre.

Das Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Oldenburg besteht aus 19 Buslinien (Linien 301 – 329), die radial auf die Innenstadt ausgerichtet sind (vgl. Karte A-12). Alle Linien bedienen die beiden Umsteigehaltstellen Lappan und – mit Ausnahme der Linie 304 – den Hbf/ZOB.

Stadtbuslinien

Die Stadtbuslinien 301, 302, 304, 313, 318, 322, 323 und 324 sind als Durchmesserlinien konzipiert.

Die Linien 306, 308, 309, 310, 311, 314, 315, 321, 320, 325 und 329 erschließen das Stadtgebiet als Halbmesserlinien.

Eine direkte Anbindung der angrenzenden Gebiete in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg mit dem Stadtgebiet Oldenburg stellen die zehn Stadtbuslinien 301, 309, 310, 313, 314, 320, 315, 323, 325 und 324 her.

⁶ Westlich ab Bremen sind die Züge des IC56 im VBN-Gebiet zum VBN-Tarif und darüber hinaus zum Niedersachsentarif nutzbar. Im weiteren VBN-Gebiet können die IC-Züge von Inhabern von VBN-Zeit-Tickets gegen Zahlung eines Aufpreises genutzt werden.

Des Weiteren gibt es noch die drei abgestimmten Stadt-/Regionalbuslinien 330, 340 und 350 zwischen der Stadt Oldenburg und dem Landkreis Ammerland, in denen das gemeinsame Angebot von verschiedenen Linien (306, 307, 310) teilweise oder ganz aufgegangen ist. Die Linie 320/280 verkehrt zwischen der Stadt Oldenburg und dem Landkreis Oldenburg.

Das Verkehrsangebot der Stadtbuslinien beginnt in der Regel in der Zeit von Montag bis Samstag zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr, Sonntag und Feiertag um 08:00 Uhr und endet an allen Tagen um ca. 24:00 Uhr. Es umfasst die folgende Taktfolge, wobei nicht in Haupt- und Nebenverkehrszeit unterschieden wird:

Zeitliches Verkehrsangebot

- 10-Minutentakt, eine Linie: 309 (ab Bloherfelde Teilung in drei Äste)
- 15-Minutentakt, neun Linien: 301, 302, 304, 306, 308, 310, 313, 314 und 323
- 20-Minutentakt, zwei Linien: 311 und 321. Die beiden Linien werden als Linie 311/321 gemeinsam dargestellt, dadurch entsteht auf dem überwiegenden Linienvverlauf ein 10-Minutentakt.
- 30-Minutentakt, vier Linien: 318, 322, 324 und 329
- 60-Minutentakt, zwei Linien: 315 und 325. Die beiden Linien werden als Linie 315/325 gemeinsam dargestellt, dadurch entsteht auf dem überwiegenden Linienvverlauf ein 30-Minutentakt.
- 60-Minutentakt, eine Stadtbus- und eine Regionalbuslinien: 320 und 280. Beide Linien werden als Linie 280/320 gemeinsam geführt, dadurch entsteht auf dem überwiegenden Linienvverlauf ein 30-Minutentakt.

Durch weitere Linienüberlagerungen auf einigen Hauptästen ergeben sich 7,5-Minutentakte.

Zwischen 19:00 Uhr und 24:00 Uhr wird auf allen Linien ein 30-Minutentakt angeboten. Ausnahmen bilden die Linien 315, 320 und 325, die im Stundentakt verkehren.

Samstags wird in der Zeit von ca. 09:45 Uhr bis 18:30 Uhr in der Taktfolge wie Montag bis Freitag gefahren. In den übrigen Zeiten wird auf fast allen Linien ein 30-Minutentakt angeboten, der bis 24:00 Uhr gilt. Ausgenommen sind davon ebenfalls die im Stundentakt verkehrenden Linien 315, 320 und 325.

*Zeitliches Angebot
am Wochenende*

Sonn- und feiertags verkehren die Busse bis ca. 11:30 Uhr in der Regel im Stundentakt. Auf 13 Linien wird das Fahrplanangebot bis 24:00 Uhr auf einen 30-Minutentakt verdichtet. Auf den Hauptästen besteht dann ein 15-Minutentakt. Die Linien 311, 315, 320, 321 und 325 verkehren ganztägig im 60-Minutentakt.

In den Außenbereichen wird durch eine Aufsplittung einzelner Linien in verschiedene Linienäste die Bedienungshäufigkeit verringert (zum Beispiel Linien 309, 310 und 314). Diese Linienäste werden dann im 30- bzw. 60-Minutentakt bedient.

Das Fahrplanangebot in Oldenburg bleibt ganzjährig unverändert. Lediglich während des Kramermarktes Ende September/Anfang Oktober wird das Fahrtenangebot zwischen ZOB und Weser-Ems-Halle verdoppelt. Beim jährlichen Stadtfest wird das Angebot auf den Nachtlinien zum 30-Minutentakt verdichtet.

Die Region um Oldenburg wird neben dem SPNV auch von 17 Buslinien direkt an das Oberzentrum angebunden.

Regionalbuslinien

Lfd. Nr.	Linie	Bedienungs-ebene	Angebot am		
			Mo-Fr	Sa	So
1	270	1+	X	X	X
2	330	1+	X	X	X
3	340	1+	X	X	X
4	350	1+	X	X	X
5	380	1+	X	X	X
6	440	1+	X	X	X
7	S35	1+	X	X	X
8	280	1	X	X	
9	460	2	X	X	
10	910	1	X	X	
11	266	3	X		
12	289	3	X		
13	252	3	X		
14	254	3	X		
15	256	3	X		
16	291	3	X		
17	379	3	X		

Tabelle A-11: Ein- und ausbrechende Regionalbuslinien in der Stadt Oldenburg mit Fahrtenangebot nach Verkehrstypen

Die sieben Linien der Bedienungsebene 1+ schaffen direkte Verbindungen von den Grundzentren Barßel und Wiefelstede, den Mittelzentren Bad Zwischenahn, Rastede, Wildeshausen, Westerstede, Brake, Nordenham und Friesoythe sowie dem Oberzentrum Bremerhaven zur Stadt Oldenburg. Es besteht ein vertaktetes Angebot unterschiedlicher Ausprägung an allen Tagen.

Die zwei Linien 280 und 910 der Bedienungsebene 1 sowie die Linie 460 der Bedienungsebene 2 binden die Grundzentren Elsfleth und Wardenburg sowie das Mittelzentrum Friesoythe an die Stadt Oldenburg an. Das vertaktete Angebot wird in unterschiedlicher Ausprägung von Montag bis Samstag angeboten.

Der Linienweg dieser zehn Linien wird auf den radial auf die Innenstadt zu-laufenden Hauptverkehrsstraßen zum ZOB geführt und verläuft damit auf längeren Abschnitten parallel zu den städtischen Buslinien (vgl. Karte A-12). Die Linien bedienen dabei auch viele Haltestellen im Stadtgebiet.

Weitere Informationen dazu sind den Beschreibungen der jeweiligen Landkreise (vgl. Kap. A 3.2.6 bis A 3.2.11) zu entnehmen.

Zusätzlich stellen sieben Linien der Bedienungsebene 3 den schulorientierten Verkehr aus den angrenzenden Städten und Gemeinden an Schulstandorte in der Stadt Oldenburg her (vgl. Tabelle A-11).

Schulorientierter Verkehr

Die Haltestelle ZOB und Hbf Süd am Hauptbahnhof Oldenburg sowie die in der Innenstadt am Randbereich der Fußgängerzone gelegene Haltestelle Lappan sind die zentralen Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet.

Verknüpfungspunkte

- An der *Haltestelle Hbf/ZOB* gibt es Verknüpfungen zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien sowie zwischen den Buslinien und den sechs SPNV/IC-Linien RE1, RE18, RS30 und RS3 sowie IC56. Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien sind fahrplanmäßig nicht gesondert berücksichtigt, da aufgrund der dichten Taktfolgen während des Tagesverkehrs in der Regel nur kurze Wartezeiten bestehen. Außerdem besteht am Hbf/ZOB Oldenburg auch der Übergang zum Fernbus.
- An der *Haltestelle Lappan* besteht eine Verknüpfung aller Stadtbuslinien, einiger Regionalbuslinien und der Linien des Nachtverkehrs an den Wochenenden. Gesicherte Anschlüsse bestehen an der Haltestelle Lappan aufgrund der sonst dichten Taktfolge nur sonntags bis 11:15 Uhr und im Nachtnetz zwischen den Fahrten der Nachtexpresslinien.

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

In allen Nächten besteht im innerstädtischen Verkehr ein Nachtverkehrsangebot mit fünf Linien des Nachtexpresses (N36–N40), die die Stadtteile jeweils ringförmig vom Lappan aus erschließen (vgl. Karte A-13). In den Wochenendnächten werden je drei Fahrten pro Nacht im Stundentakt angeboten, ansonsten wird eine Fahrt im Anschluss an den Tagesverkehr durchgeführt.

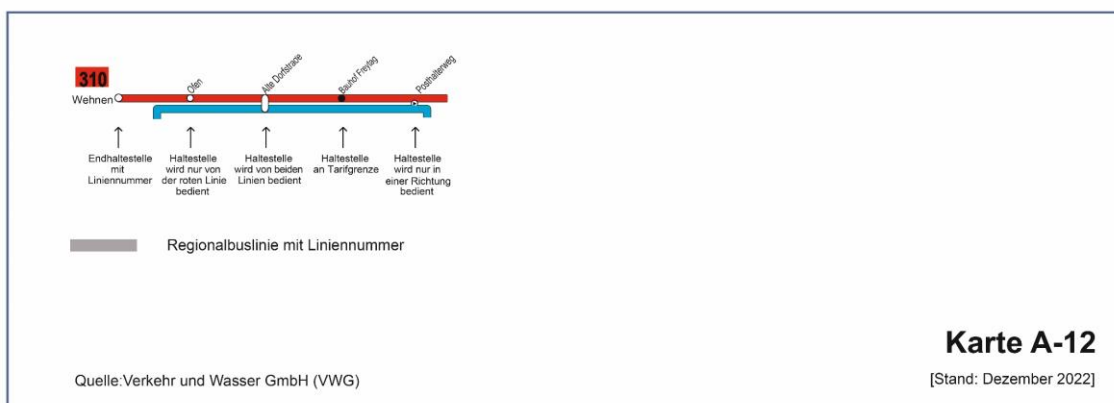
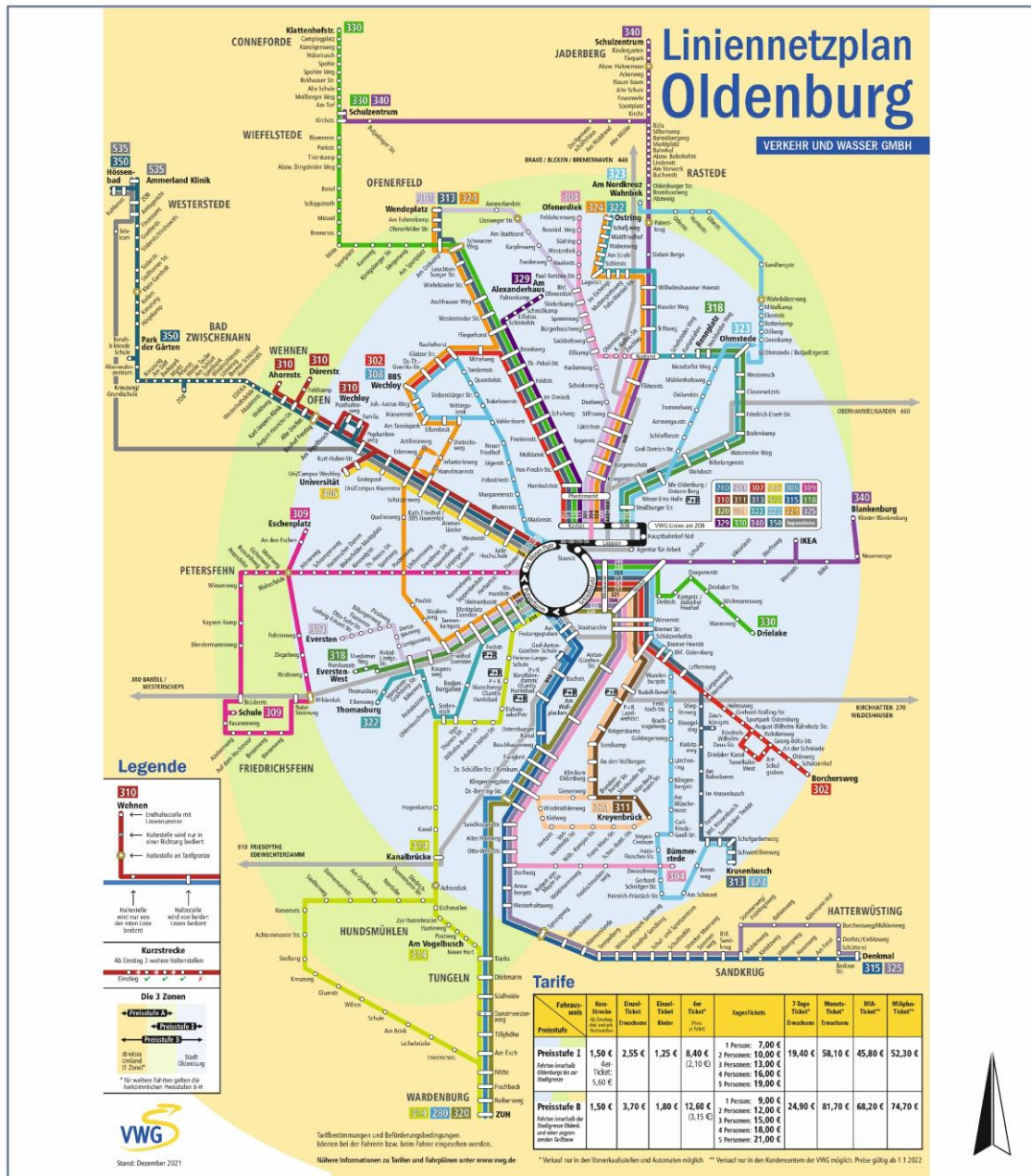
*Städtischer
Nachtverkehr*

Darüber hinaus verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag vier Linien der NachtEule Ammerland (N31, N32, N34, N35) sowie die Nachtverkehre aus dem Landkreis Oldenburg mit den Linien 270 (Oldenburg – Wildeshausen), N41 (Oldenburg – Hatterwüstring) und N42/N25 (Oldenburg – Wardenburg – Ahlhorn).

Regionaler Nachtverkehr

Seit dem 03. April 2022 gibt es das Fahrradverleihsystem „Oli-Bike“ in der Stadt Oldenburg. Dauerkarteninhaber (Job- und MIA-/MIAplus-Ticket) können die Leihräder mehrmals am Tag für ein halbe Stunde ohne Gebühren nutzen.

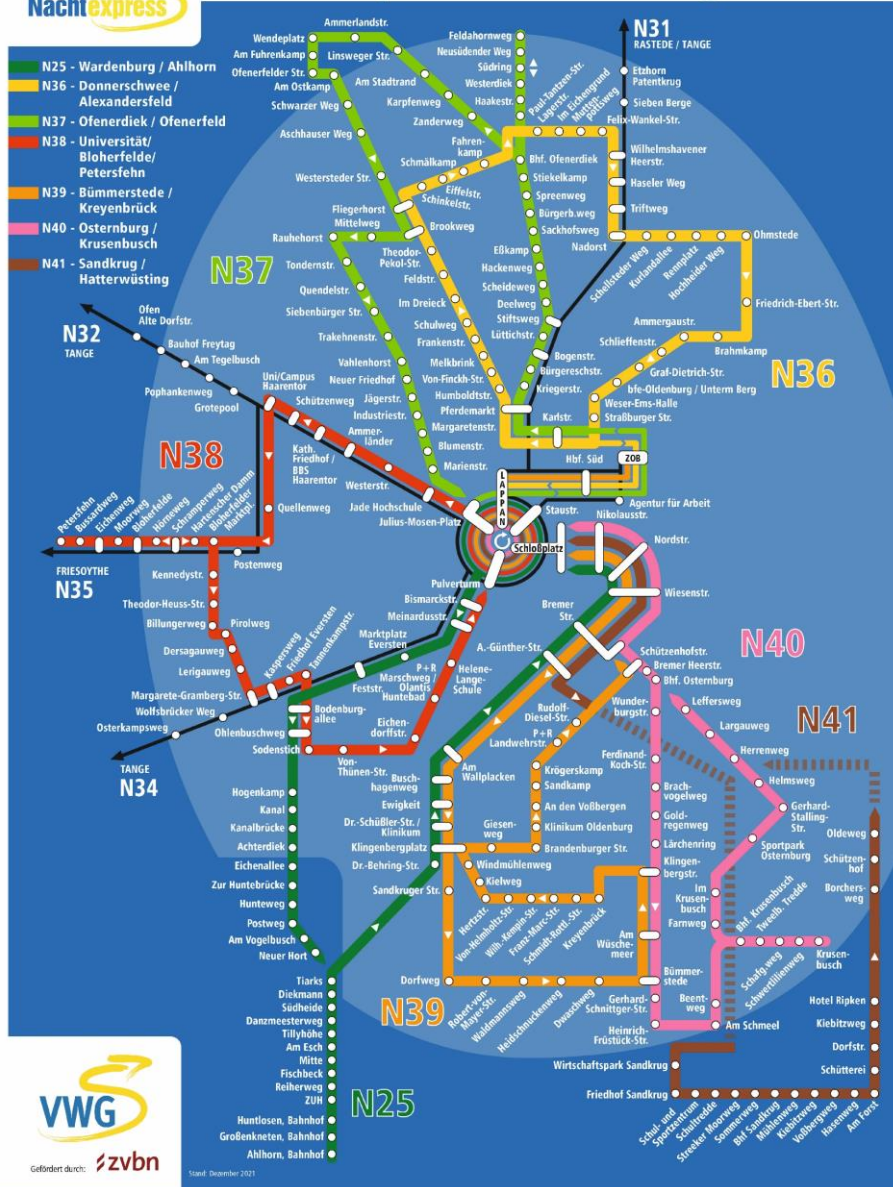
Stadtbusliniennetz in Oldenburg Tagesnetz



Stadtbusliniennetz in Oldenburg Nachtnetz



Nachtexpress Oldenburg



- | | | | |
|------------|------------------------------------|------------|---|
| N25 | Wardenburg/Ahlhorn | N40 | Osterburg/Krusenbusch |
| N36 | Donnerschwee/Alexandersfeld | N41 | Sandkrug/Hatterwüsting |
| N37 | Ofenerdiek/Ofenerfeld | N32 | Regionalbuslinie der "Nachteule" mit Liniennummer |
| N38 | Universität/Bloherfelde/Petersfehn | | |
| N39 | Bümmerstede/Kreyenbrück | | |

Hinweis: Die VBN-Nachschwärmerlinie N27 ist nicht dargestellt.

Karte A-13

[Stand: Dezember 2022]

Quelle: Verkehr und Wasser GmbH (VVG)

A 3.2.7 Landkreis Ammerland

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland besteht aus fünf SPNV-Linien und insgesamt 87 Buslinien (darunter auch Linien, die außerhalb des VBN konzessioniert sind).

ÖPNV-Gesamtangebot

Im SPNV verkehren folgende Linien:

- Die *Regionalexpresslinie RE1* (Zweistundentakt) durchfährt den Landkreis Ammerland in ostwestlicher Richtung und verbindet das Mittelzentrum Bad Zwischenahn sowie die Grundzentren Augustfehn und Ocholt mit den Oberzentren Oldenburg und Bremen.
- Die *Intercitylinie IC56* (Zweistundentakt) durchfährt den Landkreis Ammerland in ostwestlicher Richtung und verbindet das Mittelzentrum Bad Zwischenahn sowie die Grundzentren Augustfehn und Ocholt mit den Oberzentren Oldenburg und Bremen. Westlich ab Bremen sind die Züge im VBN-Gebiet zum VBN-Tarif und darüber hinaus zum Niedersachsentarif nutzbar.⁷
- Die *Regionalexpresslinie RE18* (Stundentakt) bildet die direkte Verbindung in nordsüdlicher Richtung zwischen dem Mittelzentrum Rastede und der Stadt Oldenburg.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* (Stundentakt) verkehrt täglich von Oldenburg nach Bremen mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen. Von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr – 18:00 Uhr wird diese Linie weiter über Rastede und Jaderberg nach Wilhelmshaven verlängert. Im Fahrplan 2023 wird dieses Angebot aufgrund von Baustellen im Schienennetz gebrochen.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS30* (Stundentakt) verkehrt täglich von Bad Zwischenahn über Oldenburg nach Bremen. Diese Linie ist als ein schnelles Produkt konzipiert, zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen werden lediglich die Bahnhöfe Hude und Delmenhorst angebunden.

SPNV-Anbindung

Das Regionalbusangebot umfasst fünf Linien der Bedienungsebene 1+ mit unterschiedlicher Bedeutung für den Landkreis Ammerland (vgl. Karte A-14):

Bedienungsebenen 1+

- Die Linie S35 verbindet die Kreisstadt Westerstede, die über keine SPNV-Anbindung verfügt, direkt über die Autobahn A 28 ohne Zwischenhalt mit der Stadt Oldenburg. Seit dem 06.05.2017 gehört die Linie S35 zum Netz der niedersächsischen „Landesbuslinien“ und verkehrt an allen Verkehrstagen im Stundentakt von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Von Montag bis Freitag wird jeweils eine Verstärkerfahrt am Morgen angeboten.
- Die Linie 330 verbindet die Gemeinde Wiefelstede direkt mit der Stadt Oldenburg abseits von SPNV-Korridoren. Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 wird auf der Linie 330 Montag bis Sonntag ein Halbstundentakt angeboten. An allen Verkehrstagen gehören Spätfahrten zum Angebot der Linie 330.
- Die Linie 340 verbindet die Gemeinde Rastede direkt mit der Stadt Oldenburg und fächert sich in Hahn-Lehmden in einen Linienweg in Richtung Jaderberg im Landkreis Wesermarsch bzw. nach Wiefelstede auf.

⁷ Die im VBN-Gebiet verkehrenden IC-Züge können von Inhabern von VBN-Zeit-Tickets gegen Zahlung eines Aufpreises genutzt werden.

Die Linie 340 verkehrt Montag bis Sonntag seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 im Halbstundentakt, der sich in Hahn-Lehmden jeweils in einen Stundentakt auf die beiden Linienäste teilt. Ein Spätangebot gehört zum Leistungsumfang dazu.

- Die Linie 350 verkehrt über Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg. Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 bedient sie Montag bis Sonntag die Relation Oldenburg – Bad Zwischenahn im Halbstundentakt, den übrigen Linienweg im Stundentakt. Seit Dezember 2021 wurde der Endpunkt Bad Zwischenahn teilweise nach Rostrup, Park der Gärten verlängert. Die Spätfahrten beginnen/enden in Rostrup.
- Die Linie 380 verkehrt ebenfalls abseits von SPNV-Korridoren und verbindet die Gemeinde Edewecht direkt mit der Stadt Oldenburg. Außerdem wird Barßel im Landkreis Cloppenburg angebunden. Die Linie bietet von Montag bis Freitag einen Stundentakt, samstags und sonntags einen Zweistundentakt. Spätfahrten an allen Verkehrstagen runden das Angebot ab.

Die folgenden Linien sind der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Bedienungsebene 1

- Die Linie 440 „WeserSprinter“ verkehrt zwischen Oldenburg und Nordenham/Bremerhaven und bedient im Ortsteil Loy der Gemeinde Rastede im Landkreis Ammerland drei Haltestellen. Die Linie bietet Montag bis Sonntag für den Ortsteil Loy durchgehend einen Stundentakt, der Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird.
- Die Linie 910 verbindet Friesoythe mit der Stadt Oldenburg und erschließt dabei die Edewechter Ortsteile Klein Scharrel, Süddorf und Husbäke entlang des Küstenkanals im Landkreis Ammerland. Der Korridor Friesoythe – Oldenburg ist Bestandteil des Netzes der „Landesbuslinien“ im Land Niedersachsen. Ca. 70 % der Verkehrsleistung wird im Verbundgebiet abgewickelt, die Linie 910 verkehrt vertaktet von Montag bis Samstag. Ab dem Sommer 2026 gehört die Linie 910 zum Linienbündel Ammerland-Süd.

Der Bedienungsebene 2 sind die vier Radiallinien 360, 366, 370 und 375 zugeordnet:

Regionalbuslinien

- Die Linie 360 bietet von Montag bis Freitag einen Zweistundentakt mit teilweisen Verdichtungen zum Stundentakt an.
- Die Linie 366 verkehrt von Montag bis Freitag im Stundentakt. Am Samstag besteht das Angebot auf beiden Linien aus einem Zweistundentakt.
- Die Linie 370 verkehrt an Schultagen von Montag bis Freitag. Vier Fahrten der Linie 370 verkehren auch in den Ferien. Am Wochenende besteht kein Angebot.
- Die Linie 375 verkehrt an Schultagen von Montag bis Freitag. Samstag und an Wochentagen in den Ferien wird ein verstetigtes Angebot gefahren.

Das Regionalbusangebot wird durch sechs oldenburgische Stadtbuslinien 301, 309, 310, 313, 323 und 324 ergänzt. Diese binden die direkt an der Stadtgrenze liegenden Ortsteile der Gemeinden Bad Zwischenahn, Wiefelstede, Edewecht und Rastede an.

Stadtbuslinien aus Oldenburg

Sie bieten in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag im Stadtgebiet Oldenburg überwiegend einen 15-Minutentakt an.

Insgesamt 48 Buslinien (in den Linienbündeln des Landkreises Ammerland konzessioniert) der Bedienungsebene 3 übernehmen überwiegend Aufgaben im schulbezogenen Verkehr. Deren zeitliches und räumliches Angebot ist auf den Fahrtzweck „Schülerverkehr“ ausgerichtet.

Schulorientierter Verkehr

Im Landkreis Ammerland sind vier BürgerBusvereine aktiv. In der Stadt Westerstede verkehrt die BürgerBuslinie 359, in Rastede ein BürgerBus mit der Liniennummer 347. Beide leisten Montag bis Freitag teilweise ein vertaktetes Angebot. Am ZOB Bad Zwischenahn trifft sich der BürgerBus Bad Zwischenahn (Linie 394) mit dem BürgerBus Edeweicht (Linie 393). Beide Linien bieten ein Stunden-/Zweistundentakt von Montag bis Freitag, der größtenteils aufeinander abgestimmt ist.

BürgerBus

Die Linie 377 „MeerBus“ bietet ein Angebot für den Tourismus zum VBN-Tarif mit einer Rundfahrt um das Zwischenahner Meer an. Diese Linie 377 verkehrt von Montag bis Freitag an Schultagen.

Besonderheiten

Der *Hbf/ZOB Oldenburg* ist der bedeutendste Verknüpfungspunkt für das ÖPNV-Netz des Landkreises Ammerland. Hier garantieren die Schnellbuslinie S35 und die vier Regionalbuslinien 330, 340, 350 und 380 Anschlussbeziehungen zum SPNV. Auch am Bf Westerstede-Ocholt warten die Regionalbuslinie 360 und die BürgerBuslinie 359 auf verspätete Züge.

Verknüpfungspunkte

Weitere Verknüpfungen sind:

- *Bahnhöfe Augustfehn, Bad Zwischenahn und Rastede:* Bus und Bahn,
- *ZOB Westerstede:* Bus-Bus (Schnell- und Regionalbusse).

Die vier Nachtlinien N31, N32, N34 und N35 der NachtEule Ammerland verkehren in den Wochenendnächten teilweise mit einem vertakteten Angebot zum NachtEulen-Tarif⁸ des Landkreises. Die Linie N63 der NachtEule des Landkreises Leer ergänzt das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland zum NachtEulen-Tarif Leer.⁹ Zum VBN-Tarif verkehren zwei Nachtexpresslinien der Stadt Oldenburg N37 und N38 in das Gebiet des Landkreises (vgl. Karte A-13 und Karte A-24 in der Anlage).

Nachtverkehr

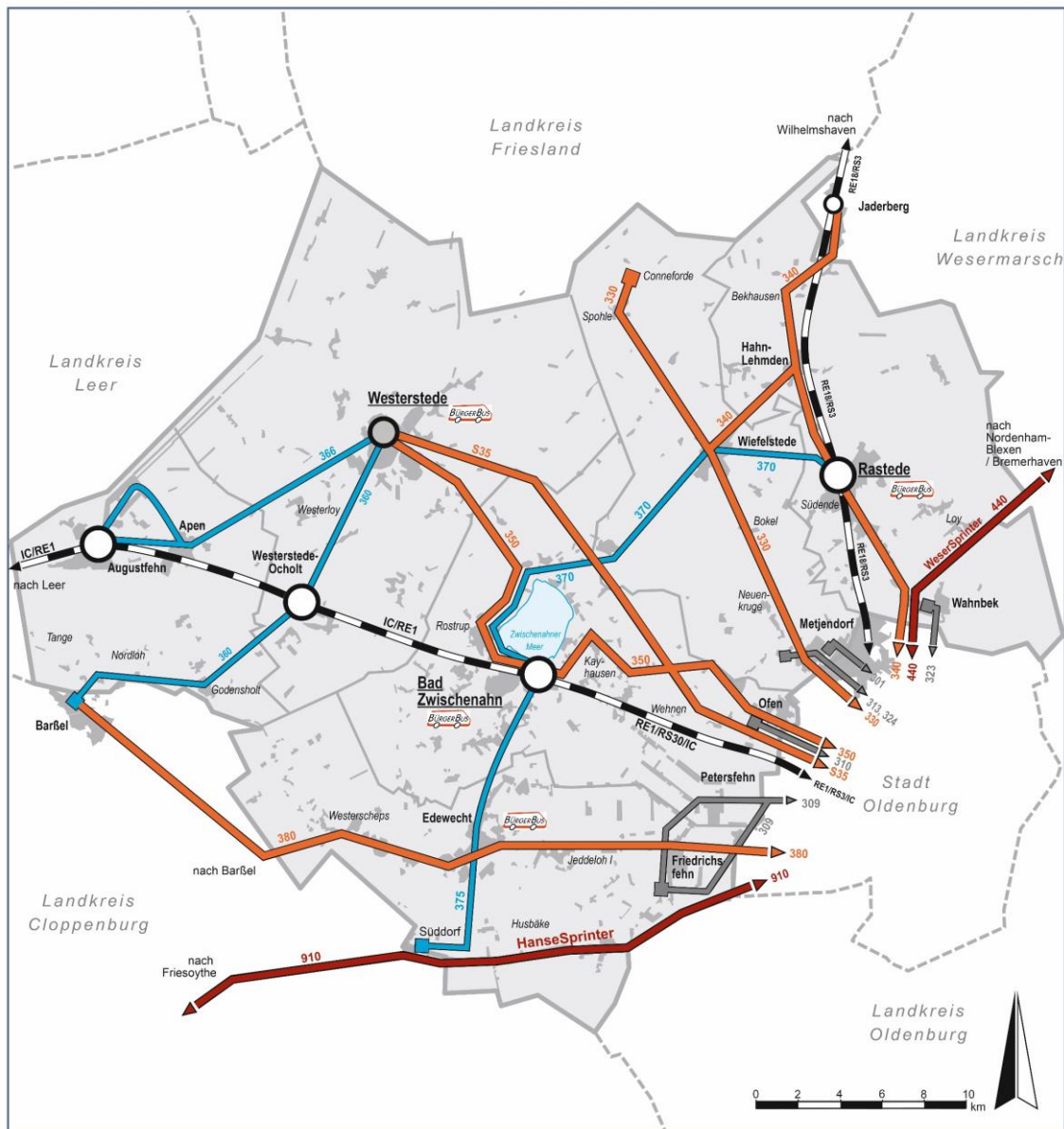
Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Ammerland weitere Linien, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet sind: Linien 252 (Zetel – Neuenburg – Westerstede), 269 (Zetel – Bad Zwischenahn Sonderverkehr Bad Zwischenahner Woche), 354 (Westerstede – Remels – Veenhusen), 623 (Augustfehn – Leer), 625 (Westerstede – Remels – Leer), 673 (Apen – Augustfehn – Hollen – Veenhusen), 689 (Ocholt – Apen/Barßel – Veenhusen), S90 (SoesterSprinter: Augustfehn – Barßel – Friesoythe – Cloppenburg) und 917 (Gemeindeverkehr Bösel). Da diese Linien teilweise nur wenige Haltestellen im Landkreis Ammerland bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

ÖPNV außerhalb

⁸ Zurzeit kostet das NachtEulen Ticket 5,- Euro im Landkreis Ammerland pro Nacht.

⁹ Zurzeit kostet das NachtEulen Ticket 5,- Euro im Landkreis Leer pro Nacht.

Landkreis Ammerland Bestandsnetz



SPNV-Linie mit Bahnhof



SPNV-Linie mit Bahnhof und
Übergängen zu den Buslinien
der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2



Verknüpfungspunkt von
Buslinien der Bedienungsebenen
1+, 1 und 2



Buslinie der
Bedienungsebene 1+



Buslinie der
Bedienungsebene 1



Buslinie der
Bedienungsebene 2



Stadtbuslinie



BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Westerstede

Mittelzentrum

Edewecht

Grundzentrum

Südende

Ort

Karte A-14

[Stand: Dezember 2022]

Landkreis Ammerland und Oldenburg
Nachtlinien (NachtEule)



Ausgewählte Zwischenhalte

N32 NachtEulen-Linie mit
Liniennummer

Die Linienverläufe sind schematisiert dargestellt.
Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Karte A-15

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.8 Landkreis Diepholz

Im Landkreis Diepholz verkehren insgesamt 71 Buslinien (inkl. Schulverkehr und Bürgerbussen) sowie im SPNV die Linien RE9 Osnabrück – Bremen – Bremerhaven und RS2 Twistringen – Bremen – Bremerhaven (vgl. Karte A-16).

ÖPNV-Gesamtangebot

Die SPNV-Linien im Landkreis Diepholz RE9 und RS2 verbinden den Landkreis Diepholz mit den Oberzentren Bremen bzw. Osnabrück und Bremerhaven.

SPNV-Anbindung

- Die *Regionalexpresslinie RE9* bedient neben den Mittelzentren Diepholz und Syke die an der Strecke gelegenen Grundzentren Weyhe, Bassum, Twistringen, Barnstorf und Lemförde.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS2* bedient neben dem Mittelzentrum Syke die an der Strecke gelegenen Grundzentren Dreye, Weyhe, Barrien, Bramstedt, Bassum und Twistringen.

Durch die Angebotsüberlagerung der beiden im Stundentakt verkehrenden Linien ergibt sich zwischen Twistringen und Bremen Hbf annähernd ein 30-Minutentakt. Zusätzlich hält am Bahnhof Diepholz der IC in Tagesrandlage. Der Verlauf und die Taktung der einzelnen SPNV-Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Der Bedienungsebene 1+ sind die fünf Regionalbuslinien 102, 150, 123, 137 und 138 zugeordnet. Dabei handelt es sich bei den vier Linien 123, 137, 138 und 150 um landesbedeutsame Buslinien.

Regionalbuslinien

- Die Linie 102 stellt die Anbindung der Mittelzentren Syke und Stuhr an das Oberzentrum Bremen her. Die Linie verkehrt Montag bis Samstag im Stundentakt, wobei das Angebot jeweils zweistündig alternierend durch einen Schnellbus und einen Regionalbus erfolgt. Sonntags wird ein Zweistundentakt angeboten. Die Linie stellt in Syke eine Verknüpfung zum SPNV mit Anbindung an die Oberzentren Bremen sowie Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) sowie zur Linie 150 nach Bruchhausen-Vilsen und Hoya her.
- Die Linie 150 stellt die Anbindung des Grundzentrums Bruchhausen-Vilsen an das Mittelzentrum Syke sowie das im Landkreis Nienburg gelegenen Grundzentrum Hoya her. In Syke besteht eine Verknüpfung zum SPNV mit Anbindung an die Oberzentren Bremen sowie Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes). Die Linie verkehrt Montag bis Samstag zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen im Stundentakt und zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya im Zweistundentakt. Sonntags verkehrt die Linie zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen im Zweistundentakt und lediglich mit vereinzelter Fahrten bis Hoya.
- Die Linie 123 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Sulingen an das Grundzentrum Bassum mit Verknüpfung zum SPNV in die Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) her. Die Linie verkehrt Montag bis Sonntag im Stundentakt. In Sulingen besteht eine Verknüpfung zu den Regionalbuslinien 138 und 137.

- Die Linie 137 verbindet das Mittelzentrum Sulingen Montag bis Sonntag im Stundentakt mit dem Mittelzentrum Diepholz mit Verknüpfung zum SPNV in die Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes). In Sulingen besteht eine Verknüpfung zu den Regionalbuslinien 138 und 123.
- Die Linie 138 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Sulingen mit dem Mittelzentrum Nienburg (außerhalb des Verbundgebietes) mit Verknüpfung zum SPNV sowie den Fernverkehr zum Oberzentren Hannover (außerhalb des Verbundgebietes) dar. Die Linie verkehrt Montag bis Sonntag im Stundentakt. In Sulingen besteht zusätzlich eine Verknüpfung zu den Regionalbuslinien 137 und 123.

Der Bedienungsebene 1 sind die zwei Regionalbuslinien 101 und 120 zugeordnet:

- Die Linie 101 stellt die Anbindung des Grundzentrums Bassum und des Mittelzentrums Stuhr an das Oberzentrum Bremen her. Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Bremen – Fahrenhorst im Stundentakt und zwischen Fahrenhorst und Bassum im Zweistundentakt mit Verstärkern in der Hauptverkehrszeit. Samstags besteht ein Zweistundentakt und sonntags lediglich zwei Fahrten je Richtung.
- Die Linie 120 stellt die Anbindung des Grundzentrums Weyhe und des Mittelzentrums Stuhr an das Oberzentrum Bremen her. Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag zwischen Bremen und Brinkum im Stundentakt und zwischen Brinkum und Kirchweyhe im Halbstundentakt. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten und sonntags vier Fahrten je Richtung. In Kirchweyhe besteht eine Verknüpfung zum SPNV Richtung Oberzentrum Bremen sowie nach Syke und Twistringen.

Zur Bedienungsebene 2 gehören die sieben Regionalbuslinien 113, 121, 105, 125, 129, 133 und 170. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag mindestens im Zweistundentakt mit teilweisen Verstärkerleistung in der Hauptverkehrszeit. Die Linien sind überwiegend mit dem SPNV und anderen Regionalbuslinien verknüpft.

- Die Linie 113 besitzt vorrangig eine innergemeindliche Erschließungsfunktion für die Gemeinde Stuhr und stellt darüber hinaus eine Anbindung an das Oberzentrum Bremen (Roland Center) her.
- Die Linie 121 bindet die Gemeinde Weyhe mit den Ortsteilen Kirchweyhe und Dreye an das Oberzentrum Bremen an.
- Die Linie 105 stellt die Anbindung für die Ortsteile Affinghausen und Sudwalde der Gemeinde Schwaförden an die Stadt Bassum sowie das Mittelzentrum Syke her.
- Die Linie 125 besitzt vorrangig eine innergemeindliche Erschließungsfunktion für die Stadt Twistringen, die Samtgemeinde Barnstorf und das Mittelzentrum Diepholz. Zusätzlich fungiert die Linie als innergemeindlicher Zubringer zum SPNV an den Bahnhöfen Diepholz, Barnstorf und Twistringen.

- Die Linie 129 besitzt vorrangig innergemeindliche Erschließungsfunktion für die Samtgemeinde Lemförde sowie das Mittelzentrum Diepholz. Weiterhin stellt die Linie eine Anbindung an den "Dümmer See" her.
- Die Linie 133 verbindet das Mittelzentrum Sulingen mit der Samtgemeinde Kirchdorf, der Gemeinde Wagenfeld und der Stadt Rahden (außerhalb des Verbundgebietes) an. Die Linie besitzt für die Samtgemeinde Kirchdorf eine innergemeindliche Erschließungsfunktion.
- Die Linie 170 stellt die Anbindung der Gemeinde Wagenfeld an das Mittelzentrum Stadt Diepholz her. Die Linie besitzt für die Gemeinde Wagenfeld eine innergemeindliche Erschließungsfunktion.

Die Stadtbuslinien 55 und 27 der BSAG und die Linien 204/214 der Delbus übernehmen wichtige Bedienungsaufgaben auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr und stellen eine Anbindung an das Oberzentrum Bremen sowie das Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst her.

Stadtbusverkehr

Bei den insgesamt 48 Buslinien in den vier Linienbündeln der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit vorrangiger Ausrichtung auf den Schulverkehr.

Schulorientierter Verkehr

Die Linie F17 verkehrt saisonal von Mai bis Oktober zwischen dem "Dümmer See" und der Gemeinde Wagenfeld.

Freizeitlinie

In den Städten Syke und Bassum sowie in der Gemeinde Weyhe wird das Angebot durch BürgerBuslinien ergänzt. Dies sind die Linien 116, 117, 181, 182, 183, 184, 185 und 186, die von Montag bis Freitag im Ein- bis Zweistundentakt verkehren.

BürgerBus

In den Gemeinden Stuhr, Schwaförden und Kirchdorf verkehren zudem AnrufSammelTaxen (vgl. Karte A-23 in der Anlage).

AnrufSammelTaxi

Im Landkreis Diepholz, bzw. in Bremen mit Bedeutung für den Landkreis Diepholz, bestehen folgende wichtige Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsträgern:

Verknüpfungspunkte

- *Brinkum, Marktplatz:* Aufgrund der Vielzahl der hier verkehrenden Regionalbuslinien stellt Brinkum Marktplatz einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen Regionalbuslinien des Landkreises Diepholz mit Bezug zum Oberzentrum Bremen dar. Darüber hinaus besteht eine Verknüpfung zur Bremer Stadtbuslinie 55.
- *Sulingen, ZOB:* Verknüpfungen der landesbedeutsamen Buslinien 123, 137 und 138 untereinander sowie mit der Linie 133
- *Bf Kirchweyhe:* Regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinien 120 und 121 sowie der BürgerBuslinie 117 mit den SPNV-Linien RE9/RS2 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück
- *Bf Syke:* Regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinien 102 und 150 mit den SPNV-Linien RS2/RE9 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück
- *Bf Bassum:* Regelmäßige Verknüpfung der Regionalbuslinie 123 mit der SPNV-Linie RE9 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück

- *Bf Diepholz*: Regelmäßige Verknüpfung der landesbedeutsamen Buslinie 137 sowie der Linien 125, 129 und 170 an die SPNV-Linie RE9 in/aus Richtung Bremen und Osnabrück
- *Bremen-Huchting*: Mit den Haltestellen Roland-Center und Varreler Landstraße bestehen Verknüpfungspunkte zwischen der Bremer Stadtbuslinie 55 und den Delmenhorster Stadtbuslinien 204 und 214 sowie der Linie 113 (innergemeindliche Erschließung Stuhr). Am Roland-Center bestehen zusätzlich Anschlüsse zu den Straßenbahnlinien 1 und 8 sowie zu weiteren Linien des Bremer Stadtverkehrs.

Die Nachtschwärmerlinie N12 verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen Bremen, Brinkum und Kirchweyhe (vgl. Karte A-24 in der Anlage).

Nachtverkehr

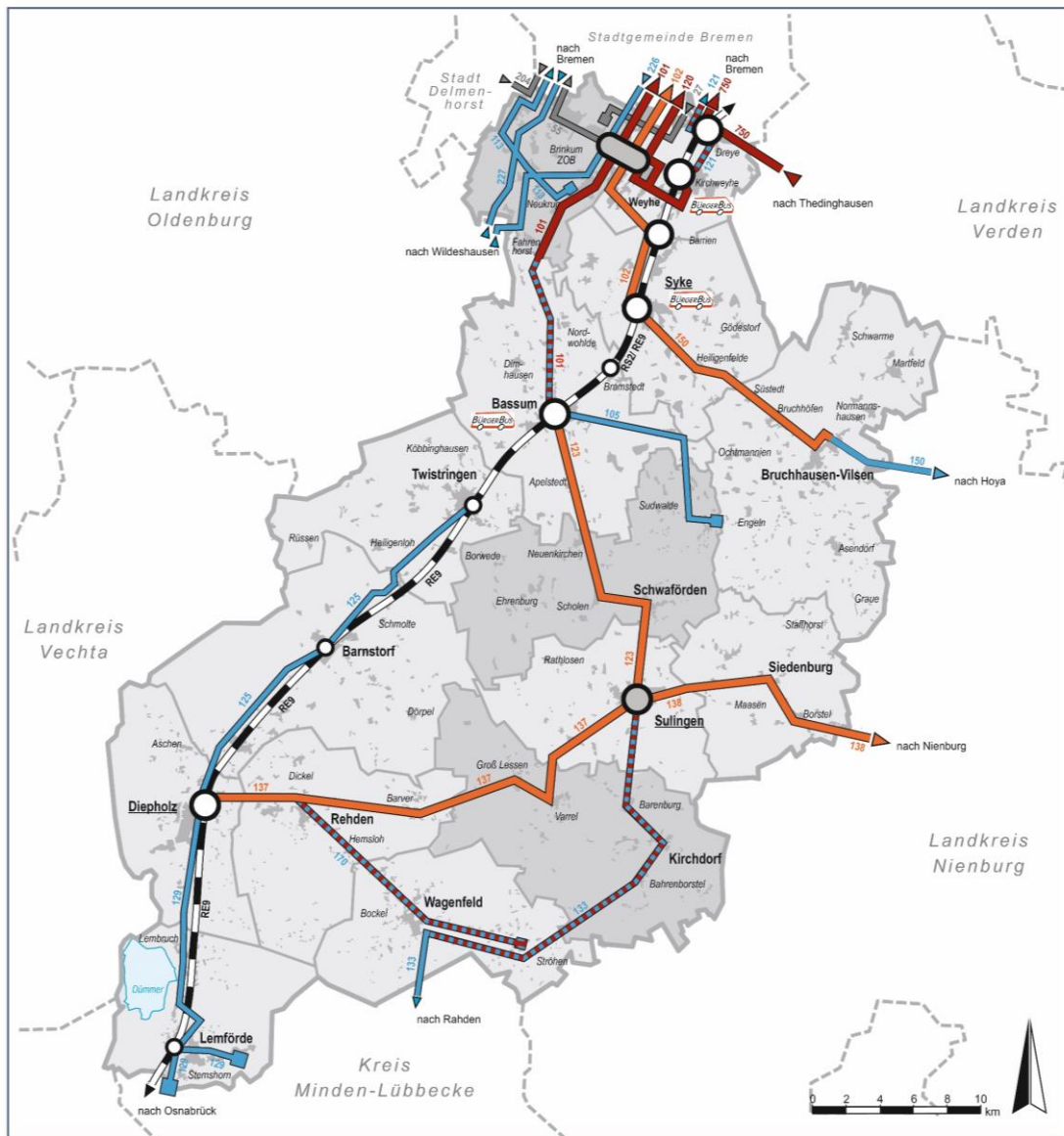
Im Landkreis Diepholz verkehren auch die dem Landkreis Oldenburg zugeordneten Linien 226, 227 und 237 mit Haltestellen in der Gemeinde Stuhr, die dem Landkreis Verden zugehörigen Linien 720 und 750. Diese Linien haben die folgende Bedeutung für das Verkehrsangebot:

ÖPNV außerhalb

- Die Linien 226 und 227 erschließen die südöstlichen (Linie 226) bzw. südwestlichen (Linie 227) Ortsteile der Gemeinde Stuhr und binden diese an den Landkreis Oldenburg sowie das Oberzentrum Bremen an. Die Linien verkehren auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr von Montag bis Freitag jeweils im Zweistundentakt mit Verstärkerleistungen in der Hauptverkehrszeit. Die Linie 226 bietet auch samstags einen Zweistundentakt an.
- Die Fahrzeiten der Linie 237 sind auf die Schichtzeiten des Mercedes-Benz-Werkes abgestimmt und bedienen in Stuhr die Ortsteile Groß Mackenstedt und Varrel.
- Die Linie 720 bedient Bruchhausen-Vilsen mit einzelnen Fahrten von Montag bis Freitag.
- Die Linie 750 bedient Dreye auf ihrem Linienweg von Thedinghausen in das Oberzentrum Bremen und verkehrt von Montag bis Freitag nahezu im Stundentakt. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten.

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Landkreis Diepholz weitere Linien, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet worden sind: Linie 21 (Nienburg – Harbergen), Linie 108 (Hoya – Martfeld – Verden), Linie 606 (Vechta – Diepholz), Linie 200 (Osnabrück – Lembruch), Linie 621 (Lübbecke – Lemförde) und Linie 623 (Rahden – Lemförde). Da diese Linien nur wenige Haltestellen im Landkreis Diepholz bedienen oder nur saisonal verkehren, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis derzeit gering.

Landkreis Diepholz Bestandsnetz



- | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|
| | SPNV-Linie mit Bahnhof | | Stadtbuslinie |
| | SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 | | Angebotsverdichtung auf Bedienungsebene 2 |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 | | BürgerBus |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1+ | | VBN-AnrufSammelTaxi |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1 | Verwaltungseinheiten | |
| | Buslinie der Bedienungsebene 2 | Diepholz | Mittelzentrum |
| | | Wagenfeld | Grundzentrum |
| | | Neuenkirchen | Ort |

Karte A-16

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.9 Landkreis Oldenburg

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg besteht aus sieben SPNV-Linien (inkl. IC-Linie mit Verbundticketfreigabe) und insgesamt 68 Buslinien (inkl. BürgerBusse, Werder Fan-Bus und Hökermarktklinien).

ÖPNV-Gesamtangebot

- Die *Regionalexpresslinie RE1* durchfährt den Landkreis Oldenburg in ost-westlicher Richtung und verbindet im Zweistundentakt die Gemeinde Hude mit den Oberzentren Oldenburg, Bremen und Hannover. Alternierend verkehrt auf der gleichen Strecke, ebenfalls mit Halt in Hude, alle zwei Stunden der *IC56*, der von Fahrgästen mit Verbundtickets ohne Aufpreis genutzt werden kann, so dass auf dieser Achse insgesamt ein Stundentakt angeboten wird.
- Die *Regionalexpresslinie RE18* bedient die Gemeinden Hatten und Großenkneten im Stundentakt. Sie verbindet diese mit den Oberzentren Oldenburg und Osnabrück.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS30* verkehrt stündlich zwischen den Oberzentren Bremen und Oldenburg und weiter zum Mittelzentrum Bad Zwischenahn. Die Linie ist als ein schnelles Produkt konzipiert und hält zwischen Oldenburg und Bremen im Landkreis Oldenburg lediglich am Bf Hude.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* bietet ein stündliches Angebot auf derselben Strecke zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen in den Gemeinden Hude und Ganderkesee. Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr wird diese Linie weiter über Rastede und Jaderberg nach Wilhelmshaven verlängert. Im Fahrplan 2023 wird dieses Angebot auf Grund von Baustellen im Schienennetz gebrochen.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS4* stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Nordenham und der Stadt Bremen im Stundentakt her. Ab dem Grundzentrum Hude im Landkreis Oldenburg verkehrt die Linie Richtung Bremen auf demselben Streckenabschnitt wie die Linie RS3, auch mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen. Für die oldenburgischen Stationen Hoykenkamp, Schierbrok und Bookholzberg ergibt sich dadurch ab Dezember 2022 ein Halbstundentakt.
- Die *Regionalbahnlinie RB58* verbindet die Gemeinden Ganderkesee und Dötlingen mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) sowie den Mittelzentren Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion) und Wildeshausen im Stundentakt.

SPNV-Anbindung

Der genaue Verlauf und die Taktung der einzelnen SPNV-Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Das Regionalbusangebot weist mit dem „HunteSprinter“ (Linie 270) eine Schnellbuslinie der Bedienungsebene 1+ auf. Diese verbindet das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Oberzentrum Oldenburg. In Wildeshausen werden Anschlüsse an die nach Bremen verkehrende Linie 226/227 hergestellt. Am Bahnhof Oldenburg stellt die Linie regelmäßige Anschlüsse an die Bahnlinien her. Die Linie 270 verkehrt auf einem Teilstück über die Autobahn A 28 und bietet von Montag bis Freitag überwiegend einen 30-Minutentakt mit kurzem, zwischenzeitlichem Stundentakt. Samstags wird ein lückenloser Stundentakt angeboten und sonntags ein lückenloser Zweistundentakt (vgl. Karte A-17).

Schnellbusangebot

Die Linie 280 verkehrt zwischen der Gemeinde Wardenburg und dem Oberzentrum Oldenburg auf der Bedienungsebene 1 (über Oldenburg-Kreyenbrück). Sie bietet von Montag bis Samstag einen lückenlosen Stundentakt. Sonntags und in den Abendstunden bedienen die Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 320 die Relation Oldenburg – Wardenburg.

Durch die Überlagerung der Fahrplanangebote der Linien 280, 314 und 320 ergibt sich für die Relation Wardenburg – Oldenburg ein streckenbezogenes Angebot der Bedienungsebene 1+.

Des Weiteren übernehmen die fünf Regionalbuslinien 220, 226, 227, 260 und 277 der Bedienungsebene 2 regionale Verbindungsfunktionen.

- Die Linie 220 erschließt weite Teile des Gemeindegebietes Ganderkesee und stellt Direktverbindungen zwischen Bookholzberg und Ganderkesee her. Sie verkehrt von Montag bis Freitag im durchgängigen Zweistundentakt. Samstags verkehrt die Linie bis 14:30 Uhr im Zweistundentakt. Die Linie 220 stellt SPNV-Anschlüsse an den Bahnhöfen Bookholzberg und Ganderkesee her. In Rethorn werden zudem alle Fahrten der Linie 220 mit allen Fahrten der BürgerBuslinie 222 verknüpft.
- Die Linie 226 bietet zwischen Wildeshausen und Bremen von Montag bis Freitag überwiegend einen Stundentakt. Samstag wird ein lückenloser Zweistundentakt angeboten.
- Die Linie 227 verkehrt von Montag bis Freitag mit acht vertakteten Fahrten je Richtung zwischen Bremen, Roland-Center und Kirchseelte bzw. zwischen Bremen, Roland-Center und Wildeshausen.
- Die Linie 260 verbindet die Gemeinde Großenkneten von Montag bis Samstag im Zweistundentakt mit der Kreisstadt Wildeshausen. Sie erschließt dabei auch die Ortschaften Sage, Ahlhorn und Steinloge und stellt am Bahnhof Wildeshausen Anschlüsse an die Bahnlinien von/nach Bremen und Vechta/Osnabrück her.
- Die Linie 277 bindet auf ihrer Fahrt zwischen Kirchhatten und Sandkrug die Ortschaften Hatterwüstring und Sandhatten an. Der Fahrplan bietet von Montag bis Freitag einen lückenlosen Stundentakt. An Samstagen bietet die Linie einen lückenlosen Zweistundentakt.

Im Landkreis Oldenburg übernehmen insgesamt rund 53 Buslinien (Bedienungsebene 3) überwiegend Aufgaben im Schulverkehr und optimieren das zeitliche und räumliche Angebot für den Fahrtzweck "Schülerverkehr".

Ergänzt wird das Regionalbusangebot durch die vier Oldenburger Stadtbuslinien 314, 315, 320 und 325, die die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungeln und Wardenburg sowie Sandkrug und Hatterwüstring anbinden. Die Stadtbuslinien bieten Taktverkehre an allen Verkehrstagen an.

Weitere Regionalbuslinien

Schulorientierter Verkehr

Stadtbuslinien der Stadt Oldenburg

Zwei BürgerBusvereine bieten auf insgesamt fünf VBN-Linien jeweils von Montag bis Freitag ein durchgängig vertaktetes Fahrplanangebot.

BürgerBus

- Der BürgerBus Ganderkesee erschließt das Gemeindegebiet mit den Linien 221, 222 und 223 und bietet in einem durchgängigen Zweistundentakt Anbindungen an den Gemeindehauptort Ganderkesee sowie an das Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst. Die BürgerBuslinien 221 und 222 stellen in Delmenhorst am ZOB regelmäßige Anschlüsse zu den Zügen und Stadtbuslinien her. Auch an den Bahnhöfen Ganderkesee und Bookholzberg werden Anschlüsse zu den Bahnlinien von und nach Bremen und Osnabrück hergestellt.
- Der BürgerBus Wildeshausen erschließt von Montag bis Freitag mit den Linien 281 und 283 das Zentrum Wildeshausen in einem durchgängigen Zweistundentakt. Beide Linien bieten am Bf Wildeshausen regelmäßige Anschlüsse an die Züge in Richtung Bremen und Osnabrück.

Für den Landkreis Oldenburg sind folgende Verknüpfungspunkte von Bedeutung:

*Wichtige
Verknüpfungspunkte*

- Am *Hbf/ZOB Oldenburg* sind die Linien 270 und 280 in den Zug-Taktknoten eingebunden und bieten somit gute Anschlussbeziehungen zwischen Bahn und Bus.
- Am *Bf Hude* werden Anschlüsse zwischen den Regio-S-Bahnlinien von und nach Oldenburg und Nordenham hergestellt (RS3/RS30 und RS4). Diese Übereckverbindung gewährleistet Verbindungen für Städte und Gemeinden des Landkreises Wesermarsch mit dem Oberzentrum Oldenburg.
- Am *Bf Wildeshausen* bzw. an der Haltestelle *Wildeshausen, Huntetor* stellen die Linien 226 und 270 Anschlüsse untereinander her. Hier werden Umstiege für Fahrten zwischen Bremen, Oldenburg und Wildeshausen ermöglicht. Die Linie 260 ist am Bahnhof mit den SPNV-Linien von/nach Bremen und Vechta/Osnabrück verknüpft.
- Außerdem sind hier alle Fahrten der BürgerBuslinien Wildeshausen 281 und 283 auf die An- und Abfahrten der SPNV-Linien von und nach Bremen und Osnabrück abgestimmt.
- In der Gemeinde Hatten, *Haltestelle Kirchhatten-Markt*, werden zahlreiche Linien miteinander verknüpft. Darunter die Linie 277, die neben der innergemeindlichen Erschließung der Gemeinde eine wichtige Funktion als Zu- und Abbringerlinie zum und vom „HunteSprinter“ Linie 270 hat.
- In Kirchhatten wird der Bau eines ZOB vorbereitet. Dieser soll zukünftig die zentrale Drehscheibe für alle Regionalbus- und schulorientierten Fahrten darstellen und in dieser Funktion den bisherigen Verknüpfungspunkt Kirchhatten, Markt ersetzen.
- Über die *Haltestelle Wardenburg, ZUH* in der Gemeinde Wardenburg verkehren neben den Stadtbuslinien 314 und 320 und der Linie 280 (BE1) mehrere Linien der Bedienungsebene 3. Die Haltestelle ist ein wichtiger Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkt, auch für den schulorientierten Verkehr.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die zwei Nachtverkehrslinien N25 und N26 (vgl. Karte A-24 in der Anlage) sowie die Nachtexpresslinie N41 der Stadt Oldenburg.

Nachtverkehr

Die N25 und N26 verbinden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag die Oldenburger Landkreisgemeinden mit den Oberzentren Bremen bzw. Oldenburg sowie mit den Mittelzentren Delmenhorst und Wildeshausen.

Die N41 verkehrt täglich zwischen der Stadt Oldenburg und der Gemeinde Hatten (Sandkrug/Hatterwüstring), in den Wochenendnächten wird das Angebot verdichtet.

Darüber hinaus hält die Linie 270 „HunteSprinter“ die ganze Woche über Spät- und Nachtfahrten vor, an Wochenenden auch bis in die frühen Morgenstunden.

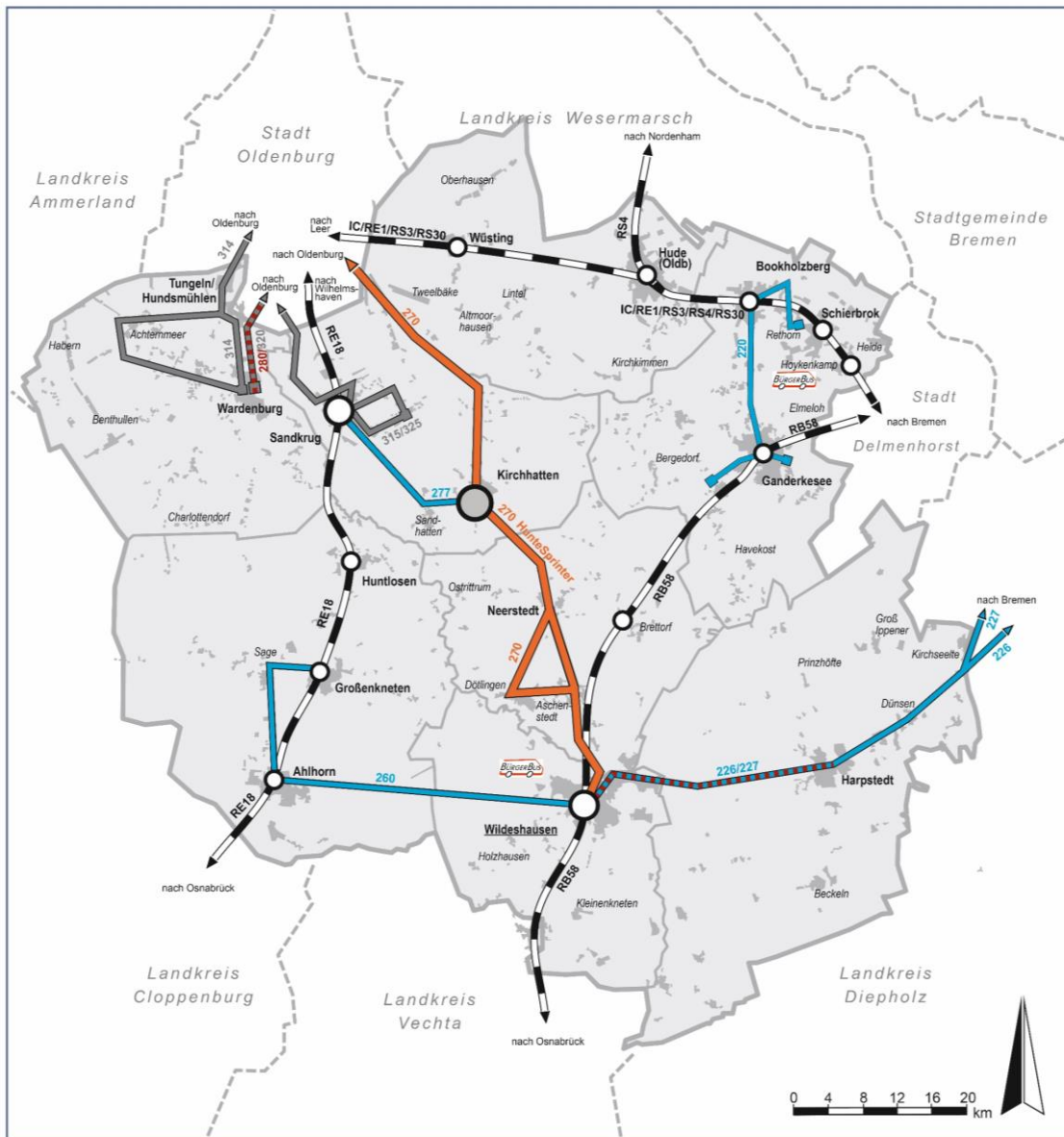
Schließlich verkehren aus den Gemeinden Hude und Ganderkesee die Linien 237 und 238. Die Fahrtzeiten dieser Linien sind auf die Schichtanfangs- und -endzeiten des Mercedes-Benz-Werkes in Bremen-Sebaldsbrück abgestimmt.

Werksverkehr

Im Landkreis Oldenburg verkehren drei weitere Linien (Linien 600, 918 und 930), die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet sind. Da diese Linien im Landkreis Oldenburg nur wenige Haltestellen bedienen bzw. auch nur wenige Fahrten anbieten, ist ihre verkehrliche Bedeutung sehr gering.

ÖPNV außerhalb

Landkreis Oldenburg Bestandsnetz



- SPNV-Linie mit Bahnhof
- SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Verknüpfungspunkt der Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Buslinie der Bedienungsebene 1+
- Buslinie der Bedienungsebene 2
- Angebotsverdichtung auf Bedienungsebene 2

- Stadtbus/ Buslinie der Bedienungsebene 1
- Stadtbuslinie
- BürgerBus

Verwaltungseinheiten

- Wildeshausen Mittelzentrum
- Wardenburg Grundzentrum
- Brettorf Ort

Karte A-17

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.10 Landkreis Osterholz

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osterholz besteht aus vier SPNV-Linien, zwei Straßenbahnlinien und 47 Buslinien (inkl. Schulverkehr).

ÖPNV-Gesamtangebot

Der Landkreis wird durch folgende SPNV-Linien bedient:

- Die *Regionalexpresslinien RE8 und RE9* verkehren zeitlich versetzt zur Regio-S-Bahn RS2 und bedienen im Landkreis den Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Die RE-Züge fahren von Montag bis Sonntag im Stundentakt.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS2* verbindet das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck sowie die beiden Grundzentren Ritterhude und Hambergen mit den Oberzentren Bremen und Bremerhaven. Das tägliche Grundangebot dieser Linie besteht von Montag bis Sonntag in einem Stundentakt.
- Über den Bahnhof "Bremen Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf" hat der Landkreis Osterholz Anschluss an die *Regio-S-Bahnlinie RS1*, die eine direkte Anbindung an den Bremer Hauptbahnhof und Bremen Nord bietet.

SPNV-Anbindung

Die Gemeinde Lilienthal wird durch die Straßenbahnlinien 4 und 4S an das Straßenbahnnetz Bremens angebunden. Die Linien verkehren von Lilienthal Falkenberg über Bremen Borgfeld weiter zur Bremer Innenstadt und zum Endpunkt Bremen Arsten.

Straßenbahn

Das werktägliche Liniennetz des Landkreises ist hauptsächlich radial auf das Oberzentrum Bremen ausgerichtet. Mit Ausnahme der Gemeinde Schwane-wede werden alle Grundzentren des Landkreises sowie das Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck durch Linien der Bedienungsebene 1+ (Regionalbuslinie 630: Zeven – Bremen) und Bedienungsebene 1 (zwei Regionalbuslinien: 670: Wopswede – Bremen und 680: Hambergen – Osterholz-Scharmbeck – Ritterhude – Bremen) bzw. SPNV-Linien oder die Straßenbahn an das Oberzentrum Bremen angebunden.

Regionalbuslinien

- Die Linie 630 bindet das Mittelzentrum Zeven an das Oberzentrum Bremen an und verkehrt im Landkreis Osterholz über Grasberg und Lilienthal. Sie verkehrt als landesbedeutsame Buslinie täglich im Stundentakt mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit.
- Die Linie 670 verkehrt als touristisch geprägte landesbedeutsame Buslinie von Montag bis Samstag im Stundentakt sowie an Sonn- und Feiertagen im Zweistundentakt zwischen Wopswede und Bremen über Lilienthal. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) verkehrt sie mit Verstärkerfahrten.

Ab Lilienthal-Falkenberg verkehren die 630 und die 670 auf einem gemeinsamen Linienweg und mit abgestimmten Fahrplänen nach Bremen. Von besonderer Bedeutung ist auch die direkte Anbindung der Universität Bremen durch beide Linien.

- Die Linie 680 verkehrt Montag bis Samstag zwischen Bremen und der Samtgemeinde Hambergen über Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude im Stundentakt und sonntags im Zweistundentakt. Sie sorgt ergänzend zum SPNV für die Feinerschließung auf der Achse Bremen – Ritterhude – Osterholz-Scharmbeck – Hambergen. In Bremen besteht Anschluss an den SPNV in Bremen-Burg sowie an die Straßenbahn am Endpunkt der Linien 2, 3, 5 und 10 in Gröpelingen.

Die vier Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 (vgl. Karte A-18) übernehmen ebenfalls wichtige Verbindungsfunktionen zwischen dem Landkreis und dem Oberzentrum Bremen.

- Die Linie 640 bietet von Montag bis Freitag zweistündlich eine Verknüpfung mit der Gemeinde Wörpswede aus dem östlichen Teil des Landkreises an den SPNV-Halt Osterholz-Scharmbeck und verbindet den Landkreis mit dem Landkreis Rotenburg (Wümme) bis zum Endpunkt Bremervörde. Zwischen Osterholz-Scharmbeck und Wörpswede verkehrt sie zur Hauptverkehrszeit (HVZ) mit Verstärkerfahrten. An Samstagen verkehren fünf Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen finden zwei Fahrten je Richtung statt.
- Die Linie 650 verbindet auf der Ost-West-Achse die Gemeinde Schwanewede mit der Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck. Die unter der Woche verkehrenden vier Fahrten werden durch zusätzliche Fahrten an Schultagen verdichtet. An Samstagen gibt es zwei Abfahrten je Richtung.
- Die Linie 660 verkehrt von Montag bis Freitag mit sechs Fahrten je Richtung als Schnellbuslinie aus der Gemeinde Hagen (Landkreis Cuxhaven) über die westlichen Ortsteile der Gemeinde Osterholz-Scharmbeck zum Bremer Hauptbahnhof. An Samstagen verkehren vier Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen finden drei Fahrten je Richtung statt.
- Die Linie 677 dient von Montag bis Freitag mit neun Fahrtenpaaren der Verbindung der nördlichen Ortsteile der Gemeinde Schwanewede mit Bremen. Samstags wird der innerbremische Abschnitt mittels AnrufLinienTaxi bedient.

Bei den 32 Linien der Bedienungsebene 3 in den Bündeln des Landkreises Osterholz handelt es sich um Angebote, die vorrangig auf die Belange des schulorientierten Verkehrs ausgerichtet sind.

Schulorientierter Verkehr

In den Gemeinden Grasberg und Wörpswede wird das Angebot durch die BürgerBuslinien 612 und 616 ergänzt. Zwischen Ritterhude und Bremen-Lesum verkehrt der BürgerBus 654.

BürgerBus

Das Grundzentrum Schwanewede wird durch die Bremer Stadtbuslinien 90 und 94 an Bremen-Nord angebunden. Die Stadtbuslinien der BSAG binden Schwanewede in der HVZ im 15-Minutentakt an und in der Nebenverkehrszeit im 30-Minutentakt.

Stadtbuslinien aus Bremen

Neben dem Linienverkehr wird in der Gemeinde Schwanewede das Anruf-SammelTaxi (AST) angeboten.

VBN-AnrufSammelTaxi

Ergänzt wird das Angebot im Landkreis Osterholz durch die Nachtstraßenbahn N4, die drei Nachtlinien N63, N67 und N68, die Bremer Nachtlinien N7 und N8 (vgl. Karte A-7 und Karte A-24 in der Anlage).

Nachtverkehr

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises sind:

Verknüpfungspunkte

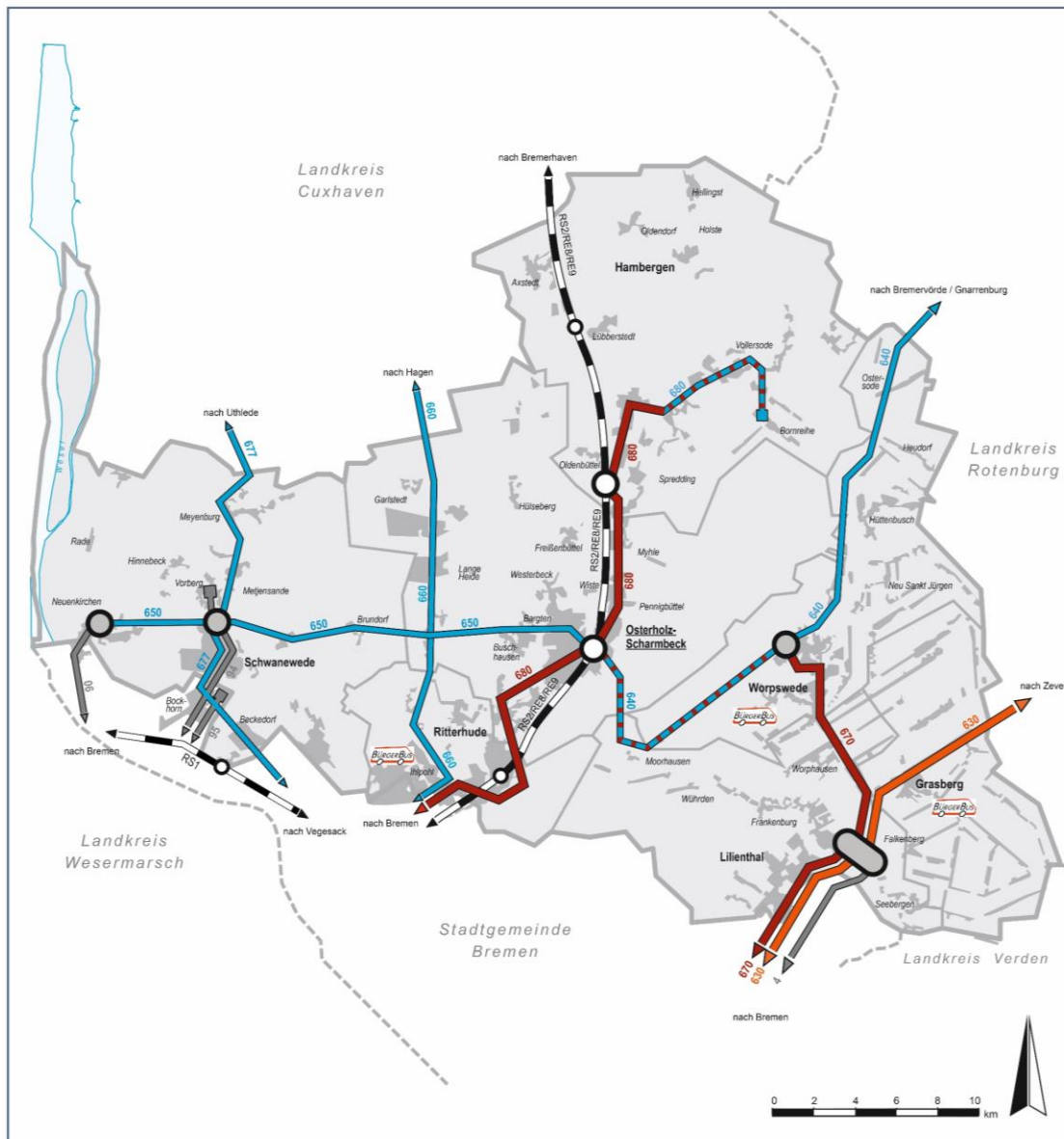
- Der *Bahnhof Osterholz-Scharmbeck* (Bus-Schiene) mit den Linien 640, 650 und 680 sowie weiteren Linien der Bedienungsebene 3
- Der *Bahnhof Oldenburg* mit den Linien RS2 und 680
- *Worpswede Insel* mit den Linien 640, 670 und dem Bürgerbus Grasberg-Worpswede
- *Lilienthal-Falkenberg* mit den Straßenbahnlinien 4/4S/N4, den Linien 630, 670, 668 und 632 sowie im Nachtverkehr den Linien N63 und N67
- *Schwanewede Waldschule* (für den Schulverkehr)
- *Grasberg Findorffschule* (für den Schulverkehr)

Außerhalb des Landkreises dienen die folgenden Haltestellen als Verknüpfungspunkte:

*Verknüpfungspunkte
außerhalb*

- *Bremen-Burg*: Hier binden die Linien 660 und 680 an die Regio-S-Bahnlinien RS1 und RS2 an.
- *Bremen-Vegesack*: Neben der Anbindung der Stadtbuslinien 90 und 94 findet eine Verknüpfung der Linie 677 zur Regio-S-Bahn statt.
- *Zeven Busbahnhof*: Die 630 dient hier als Zu- und Abbringer zu und von Verkehren aus dem Rotenburger Raum.

Landkreis Osterholz Bestandsnetz



- SPNV-Linie mit Bahnhof
- SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Buslinie der Bedienungsebene 1+
- Buslinie der Bedienungsebene 1
- Buslinie der Bedienungsebene 2

- HVZ Verstärker
- Stadtbuslinie / Straßenbahn
- BürgerBus

Verwaltungseinheiten

- Osterholz-Scharmbeck** Mittelzentrum
- Ritterhude** Grundzentrum
- Brunsdorf** Ort

Karte A-18

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.11 Landkreis Verden

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Verden ist geprägt durch 7 SPNV-Linien und insgesamt 44 Buslinien.

ÖPNV-Gesamtangebot

Folgende SPNV-Linien durchfahren den Landkreis Verden:

SPNV-Anbindung

- Die *Regionalexpresslinien RE1 und RE8* verkehren abwechselnd auf dem Streckenabschnitt Bremen – Verden – Hannover im Stundentakt. Während die Linie RE1 nach Norddeich durchgebunden ist, verkehrt die Linie RE8 weiter von Bremen nach Bremerhaven. Die Linie verbindet die Mittelzentren Achim und Verden sowie das Grundzentrum Dörverden mit den Oberzentren Bremen und Hannover (außerhalb des Verbundgebietes).
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS1* verkehrt zusätzlich auf dem Abschnitt Bremen – Verden im Stundentakt bzw. zu Hauptlastzeiten im Halbstundentakt. Sie bedient alle Unterwegsbahnhöfe und damit auch die kleineren Stationen Achim-Baden, Etelsen und Langwedel. Die Bahnhöfe Achim und Verden werden somit mindestens mit zwei Zügen pro Stunde von/nach Bremen Hbf bedient, wenngleich sich kein sauberer Halbstundentakt ergibt.
- Die *Regionalexpresslinie RE4* sowie die *Regionalbahnlinie RB41* verkehren jeweils im Stundentakt auf der Strecke Bremen – Rotenburg (Wümme) – Hamburg (außerhalb des Verbundgebietes). Die Grundzentren Ottersberg und Oyten (Bahnhof Sagehorn) werden durch die RB41 mit dem Hauptziel Oberzentrum Bremen und darüber hinaus mit der Stadt Hamburg (außerhalb des Verbundgebietes) verbunden.
- Die *Regionalbahnlinie RB37* („Heidesprinter“) verkehrt von Bremen über Soltau nach Uelzen im Zweistundentakt (in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt) und bedient dabei im Landkreis Verden die Bahnhöfe Achim und Langwedel.
- Die tangential verlaufende *Regio-S-Bahnlinie RS6* (Rotenburg – Verden) verkehrt im Zweistundentakt (in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt) und verbindet die Bahnhöfe Rotenburg (Wümme) und Verden.

Der Verlauf und die Taktung der einzelnen SPNV-Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Das Regionalbusangebot im Landkreis Verden, welches der Bedienungsebene 1 zugeordnet ist, umfasst die fünf Linien 713, 730, 735, 740 und 750. Diese Linien übernehmen die Anbindung der Grundzentren des Landkreises Verden an die Mittelzentren Verden (Aller) und Achim sowie an das Oberzentrum Bremen.

Regionalbuslinien

- Die Linie 713 verbindet von Montag bis Freitag stündlich die Stadt Verden und die Gemeinde Kirchlinteln über die Ortschaft Weitzmühlen. Samstags wird ein Zweistundentakt mit Taktverdichtung am Vormittag bis zum frühen Nachmittag angeboten, an Sonn- und Feiertagen ein Zweistundentakt am Nachmittag.
- Die Linie 735 bindet von Montag bis Freitag nahezu stündlich die Gemeinde Dörverden an das Mittelzentrum Verden (Aller) an und stellt darüber hinaus eine Anbindung an die Samtgemeinde Grafschaft Hoya (außerhalb des Verbundgebietes) dar. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten.

- Die Linie 740 stellt von Montag bis Freitag auf der Achse Bremen Weserpark – Stadt Verden (Aller) eine stündliche Verbindung her und eine zweistündige Verbindung auf der Achse Bremen Hbf – Achim Baden. Somit ergibt sich auf dem Abschnitt Bremen Weserpark – Achim Baden ein überlagertes Angebot mit drei Fahrten in zwei Stunden. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten. Sonn- und feiertags werden je Richtung zwei Fahrten angeboten.
- Die Linie 730 bindet von Montag bis Freitag stündlich die Gemeinde Oyten an das Oberzentrum Bremen an, mit zusätzlichen Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag zweistündig über Oyten hinaus in die Gemeinde Ottersberg, ebenfalls mit zusätzlichen Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit. Samstags verkehrt die Linie nahezu im Zweistundentakt, sonn- und feiertags werden drei Fahrten nach Bremen bzw. vier Fahrten nach Oyten/Ottersberg angeboten.
- Die Linie 750 verbindet von Montag bis Freitag nahezu stündlich die Samtgemeinde Thedinghausen mit dem Oberzentrum Bremen. Samstags verkehrt die Linie im Zweistundentakt. Sonn- und feiertags werden zwei Fahrtenpaare angeboten.

Weitere vier Regionalbuslinien im Landkreis Verden sind der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Dies sind die Linien 701, 705, 720 und 745.

- Die Linie 701 stellt die Anbindung der Gemeinde Kirchlinteln (Ortschaften Eitze, Luttum, Neddenaverbergen, Hohenaverbergen, Armsen, Otersen, Stemmen, Wittlohe) an das Mittelzentrum Verden (Aller) dar. Die Linie 701 verkehrt von Montag bis Freitag stündlich zwischen der Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln mit Weiterführung bis zur Landkreisgrenze zwecks Anbindung an den Heidekreis (außerhalb des Verbundgebietes) in Form von Anruf-Linienfahrten. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten, sonn- und feiertags verkehrt die Linie nachmittags im Zweistundentakt bis Neddenaverbergen.
- Die Linie 705 verbindet die Gewerbegebiete Achim Ost, Achim-Uesen und Achim-Baden mit dem SPNV an den Bahnhöfe Achim und Achim-Baden. Fahrten werden von Montag bis Freitag nahezu stündlich angeboten.
- Die Linie 720 stellt die Anbindung der Samtgemeinde Thedinghausen an das Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) her. Die Linie 720 verkehrt von Montag bis Freitag nahezu zweistündig zwischen der Stadt Verden (Aller) und der Samtgemeinde Thedinghausen.
- Die Linie 745 verbindet von Montag bis Freitag nahezu zweistündig die Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim und verstärkt somit den Takt der Linie 730 auf dem Abschnitt Oyten–Achim. Samstags wird ein Fahrtenpaar, sonn- und feiertags zwei Fahrtenpaare zwischen Oyten und Ottersberg angeboten.

Das Regionalbusangebot wird ergänzt durch zwei Stadtbuslinien der Stadt Verden (Aller) (711 und 712, vgl. Karte A-20). Diese Linien verkehren von Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr im 30-Minutentakt, samstagabends im Zweistundentakt und sonn- und feiertags nachmittags im Zweistundentakt und stellen die Bedienung innerhalb der Stadt Verden sicher. Das AnrufSammelTaxi (s.u.) ergänzt die Stadtbuslinien. Die BSAG-Linie 38 bedient den Achimer Teil des Gewerbegebietes Bremer Kreuz.

Stadtbuslinien

Im Landkreis Verden sind derzeit 19 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebotes auf den Fahrtzweck Schulverkehr ausgerichtet (Bedienungsebene 3).

Schulorientierter Verkehr

Im Landkreis Verden wurden fünf BürgerBusvereine gegründet, die das ÖPNV-Angebot in der Stadt Achim sowie in den Gemeinden Ottersberg, Kirchlinteln, Thedinghausen und Oyten ergänzen. Es handelt sich hierbei um die Linien 781 – 784 in Kirchlinteln, 785 und 786 in Thedinghausen, 788 und 789 in Ottersberg, 791 – 794 in Achim sowie 796 – 798 in Oyten.

BürgerBus

In der Stadt Verden gibt es ein AnrufSammelTaxi (AST), welches auf sieben Linien verkehrt (vgl. Karte A-21). Dieses AnrufSammelTaxi ist als integrierter Systembestandteil des Stadtverkehrs Verden anzusehen.

AnrufSammelTaxi

Im Landkreis Verden bestehen folgende Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Verkehrsträgern:

Verknüpfungspunkte

- *Verden Bahnhof /ZOB:* Hier findet eine regelmäßige Verknüpfung zwischen Schiene und Bus der Linien 711, 712, 713, 714, 735, 720 sowie einzelner Fahrten der Linie 701 statt sowie Verknüpfungen Bus-Bus im Stadtbusverkehr
- *Dörverden Bahnhof:* Verknüpfung zwischen Schiene-Bus durch die Linie 735 und einzelne Fahrten der Linie 765
- *Achim Bahnhof:* Verknüpfung der Linien 740 sowie 705, 745, 702 und BürgerBuslinien 791, 792, 793, 794 mit dem SPNV
- *Achim Markt/Schmiedeberg:* Verknüpfung der Linien 740, 745 und der BürgerBuslinien 792, 793, 794
- *Thedinghausen, Marktplatz:* Verknüpfung einzelner Fahrten der Linien 750, 720, 702 und der BürgerBuslinien 785 und 786
- *Ottersberg, Bahnhof:* Verknüpfung Bus-Schiene durch die Linie 730 und die BürgerBuslinie 788
- *Sagehorn Bahnhof:* Verknüpfung Bus-Schiene durch einzelne Fahrten der Linie 745 sowie der BürgerBuslinien 796 und 789
- *Oyten Busbahnhof:* Verknüpfung der Buslinien 730 und 745, sowie der BürgerBuslinien 796, 797 und 798

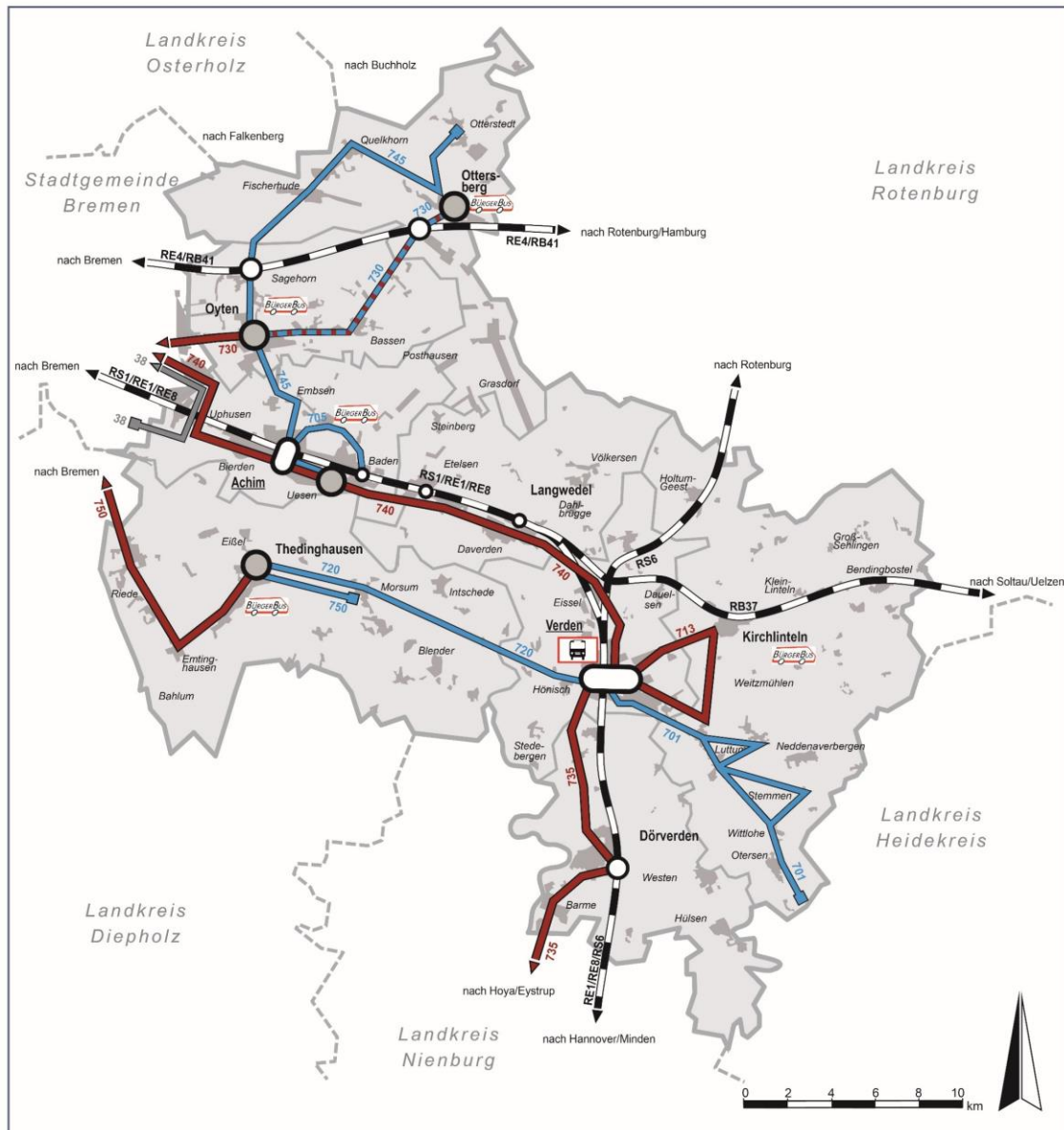
Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Verden wird durch die zwei Nachtschwärmerlinien N73 und N74 ergänzt. Die Linie N73 verbindet die Gemeinde Oyten mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie N74 verkehrt zwischen Bremen und Achim (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Darüber hinaus werden an Wochenenden Nachtfahrten auf der Linie 702 zwischen Achim und Thedinghausen angeboten.

Nachtverkehr

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Verden weitere sieben Linien, die den Zuständigkeitsbereichen angrenzender Landkreise bzw. der Stadt Bremen zugeordnet sind. Dies sind die Linie 107 (dem Landkreis Diepholz zugeordnet), die Linien 636 und 632 (dem Landkreis Osterholz zugeordnet), die Linie 108 (dem Landkreis Nienburg-Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg – VLN zugeordnet), die Linie 851 (dem Landkreis Rotenburg (Wümme) – Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen – VNN zugeordnet) sowie die Linie 38 (der Stadt Bremen zugeordnet).

ÖPNV außerhalb

Landkreis Verden Bestandsnetz



SPNV-Line mit Bahnhof



SPNV-Line mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2



Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2



Buslinie der Bedienungsebene 1



Buslinie der Bedienungsebene 2



HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2



Stadtbuslinie



Innerstädtischer Busverkehr - Linien 711/712



BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Verden

Mittelzentrum

Thedinghausen

Grundzentrum

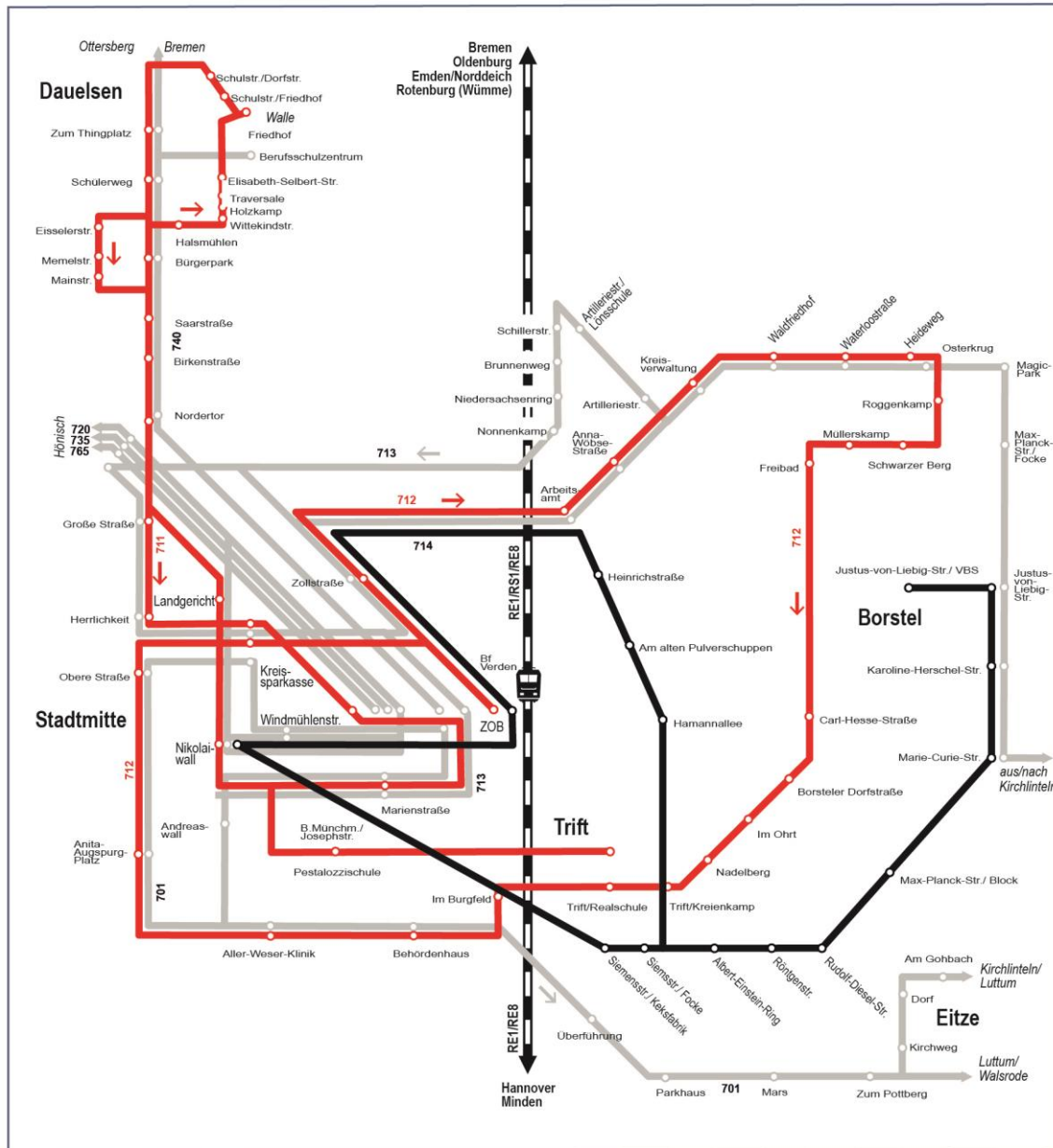
Lutlum

Ort

Karte A-19

[Stand: Dezember 2022]

Stadtverkehr Verden

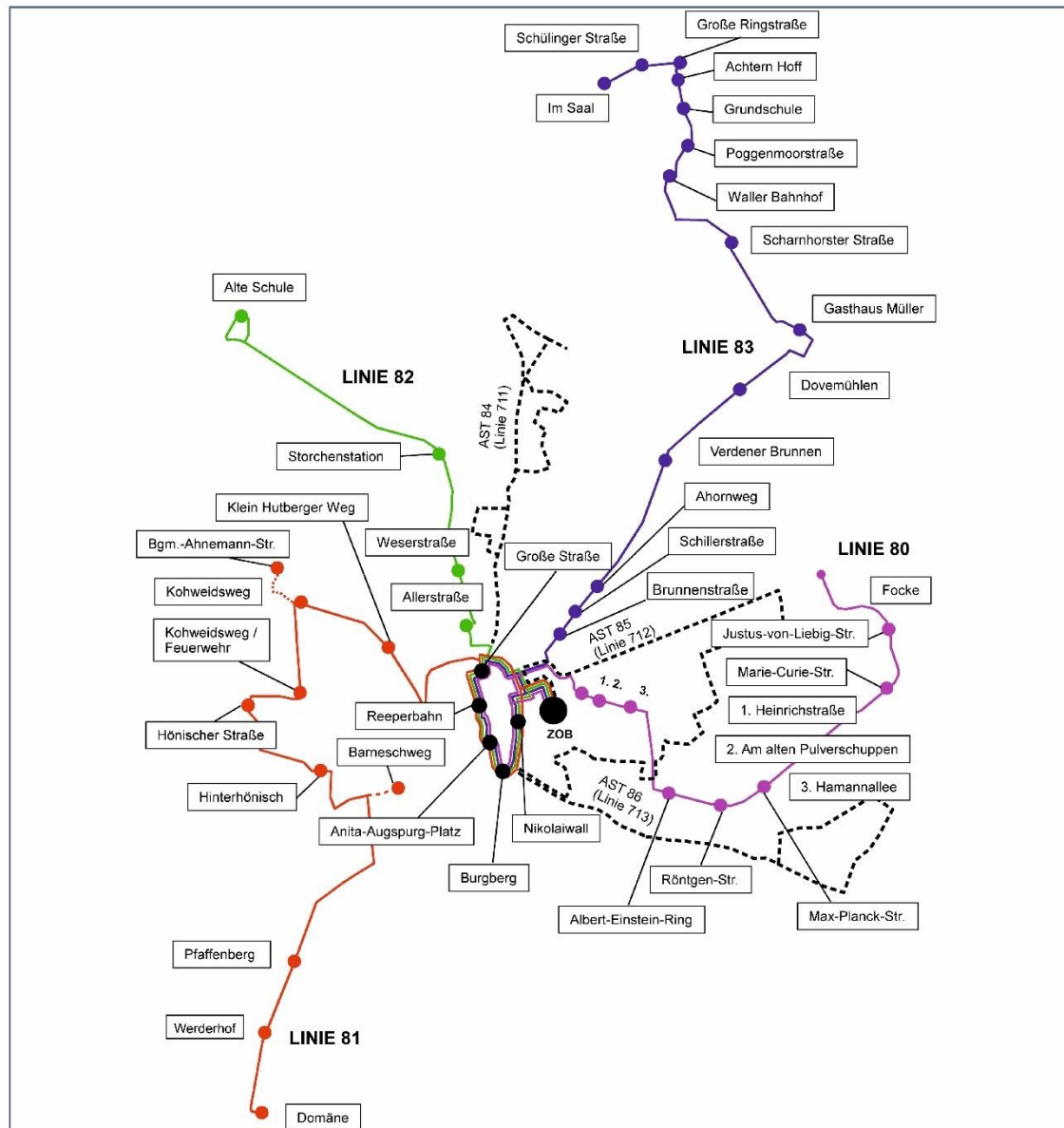


- Stadtbuslinien (711, 712)
- weitere Buslinien innerhalb der Stadt Verden
(Regionalbusse der Bedienungsebene 1 und 2)
- 714 Regionalbuslinie Bedienungsebene 3

Karte A-20

[Stand: Dezember 2022]

Stadtverkehr Verden Anrufsammeltaxi (AST)



- Linie 80
- Linie 81
- Linie 82
- Linie 83
- - - - - AST-Betrieb Stadtbuslinien
711, 712 und 713 (Abschnitt Verden-Eitze)83
- Haltestelle

Karte A-21

[Stand: Dezember 2022]

A 3.2.12 Landkreis Wesermarsch

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Wesermarsch besteht aus drei SPNV-Linien und insgesamt 37 Buslinien sowie einem Anrufsammeltaxi.

ÖPNV-Gesamtangebot

Die in nordsüdlicher Richtung verlaufende *Regio-S-Bahnlinie RS4* stellt von Montag bis Sonntag eine direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren Nordenham und Brake, mehreren Landkreisgemeinden und der Stadt Bremen im Stundentakt her.

SPNV-Anbindung

Der Bahnhof Jaderberg wird durch die *Regionalexpresslinie RE18* im Stundentakt an die Oberzentren Oldenburg und Wilhelmshaven angebunden, ergänzt wird das Angebot durch Fahrten auf der Regio-S-Bahnlinie RS3, die zusätzlich auch das Oberzentrum Bremen anschließt.

Seit 2020 verkehrt die Linie 400 „StrandLäufer“ täglich aufgrund ihrer hohen touristischen Bedeutung als landesbedeutsame Buslinie. Sie bietet allen Gästen der Gemeinde Butjadingen nach Vorlage der Gästekarte eine kostenlose Nutzung für das gesamte Fahrplanangebot innerhalb der Gemeinde. Generell können alle touristischen Gäste mit ihrer Gästekarte sämtliche Buslinienangebote in der Gemeinde Butjadingen kostenlos nutzen.

Bedienungsebene 1

Der "WeserSprinter" (Linie 440) verbindet in der Bedienungsebene 1 als Schnellbus die Mittelzentren Nordenham und Brake mit den Oberzentren Oldenburg und Bremerhaven. Die Linie 440 bietet zwischen Brake und Rodenkirchen von Montag bis Sonntag einen Stundentakt. Zwischen Brake und Oldenburg wird der Takt in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet. Ab Rodenkirchen teilt sich der Linienweg nach Bremerhaven und nach Nordenham. Dadurch wird auch der Stundentakt gesplittet und bildet auf diesen Relationen jeweils einen Zweistundentakt.

Der „DeichLäufer“ (Linie 450) verkehrt zwischen den Gemeinden Berne und Lemwerder und der Stadt Delmenhorst. Er erschließt die längs des Weserdeiches gelegenen Ortschaften Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe und Bardenfleth von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags und sonntags verkehrt die Linie im Zweistundentakt.

Die Linie 460 verbindet die Stadt Elsfleth mit dem Oberzentrum Oldenburg und verkehrt von Montag bis Samstag mit einem durchgängigen Zweistundentakt. Auf dieser Relation erschließt die Linie die Ortschaften Oberhammelwarden, Bardenfleth, Huntorf, Butteldorf und Moorhausen.

Bedienungsebene 2

Des Weiteren gibt es drei Stadtverkehrslinien (401, 402, 422) in den Mittelzentren Brake und Nordenham (vgl. Karte A-22).

- Die Linie 401 erschließt die Stadtmitte von Nordenham und das nördliche Stadtgebiet von Montag bis Freitag überwiegend im Stundentakt. Samstags und sonntags verkehrt die Linie im Zweistundentakt.
- Die Linie 402 verbindet die Stadtmitte von Nordenham und das südliche Stadtgebiet mit der Helios Klinik in Esenshamm von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt die Linie im Zweistundentakt.

Stadtverkehr Nordenham

- Die Linie 422 verbindet das Grundzentrum Ovelgönne, die südlich gelegenen Braker Stadtteile Kirchhammelwarden und Käseburg sowie Oberhammelwarden und Sandfeld im angrenzenden Gebiet der Stadt Elsfleth mit dem Mittelzentrum Brake. Auf der Relation Kirchhammelwarden – Brake Bf – Ovelgönne verkehrt die Linie von Montag bis Freitag ganztägig in einem lückenlosen Stundentakt.

Stadtverkehr Brake

Insgesamt übernehmen im Landkreis Wesermarsch 28 Buslinien überwiegend Aufgaben im Schulverkehr (Bedienungsebene 3) und sind hinsichtlich ihres zeitlichen und räumlichen Angebotes auf den Fahrtzweck "schulorientierter Verkehr" optimiert.

Schulorientierter Verkehr

Der BürgerBus Butjadingen erschließt das Gemeindegebiet Butjadingen sowie Teile des Stadtgebietes Nordenham und stellt Verbindungen zum Mittelzentrum und zum Bahnhof Nordenham her. Er bietet auf der Linie 405 ein vertaktetes Fahrplanangebot von Montag bis Sonntag, auch während der Schulferien. Der BürgerBus ist in Burhave mit der landesbedeutsamen Buslinie 400 „StrandLäufer“ in beide Richtungen verknüpft. Am Bahnhof Nordenham werden Anschlüsse an die RS4 von und nach Bremen sowie mit der Buslinie 401 nach Blexen Fahre hergestellt.

BürgerBus und Sammeltaxi

Der Bürgerbus Stadland (Linie 415) stellt wochentags eine Verbindung zwischen Rodenkirchen, Schwei, Reitland, Seefeld und Esenshamm und bei Bedarf auch Kleinensiel her. Auch dieses Angebot gilt an Schul- und Ferientagen.

In der Gemeinde Lemwerder verkehrt zudem ein VBN-AnrufSammelTaxi (vgl. Karte A-23 in der Anlage). Dieses verbindet Lemwerder mit den Bahnhöfen Bookholzberg und Berne sowie mit der Bushaltestelle Delmenhorst-Sandhausen. Zudem stellt das AST am Bahnhof Berne Anschlüsse zur Linie 450 her.

Folgende Verknüpfungspunkte sind für den Landkreis Wesermarsch von Bedeutung:

Verknüpfungspunkte

- Am *Bf Jaderberg* ergeben sich Anschlüsse der Linie 431 an die Züge in Richtung Oldenburg und Wilhelmshaven (RE18).
- Der *Fähranleger in Nordenham-Blexen* ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen der Linie 401 und der Fähre von und nach Bremerhaven.
- Am *Bf Nordenham* stellen die Linien 400 und 401 zahlreiche Anschlüsse zur Regio-S-Bahn RS4 von und nach Bremen her. Auch die Linie 402 verknüpft hier ihre Fahrten mit der RS4 sowie mit den Linien 400 und 401. Außerdem stellt der BürgerBus Butjadingen Anschlüsse zur Regio-S-Bahnlinie RS4 von und nach Bremen her.
- Am *Bf Brake* stellt die Linie 422 regelmäßig Verknüpfungen zu den Zügen nach Nordenham und Bremen her. An der Haltestelle Logemannsdeich werden außerdem Anschlüsse zu den nach und von Oldenburg verkehrenden Fahrten der Schnellbuslinie 440 hergestellt.
- Am *Bf Berne* bietet die Linie 450 ebenfalls regelmäßige Anschlüsse an die Regio-S-Bahn RS4 von und nach Nordenham.

Außerhalb des Landkreises sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung:

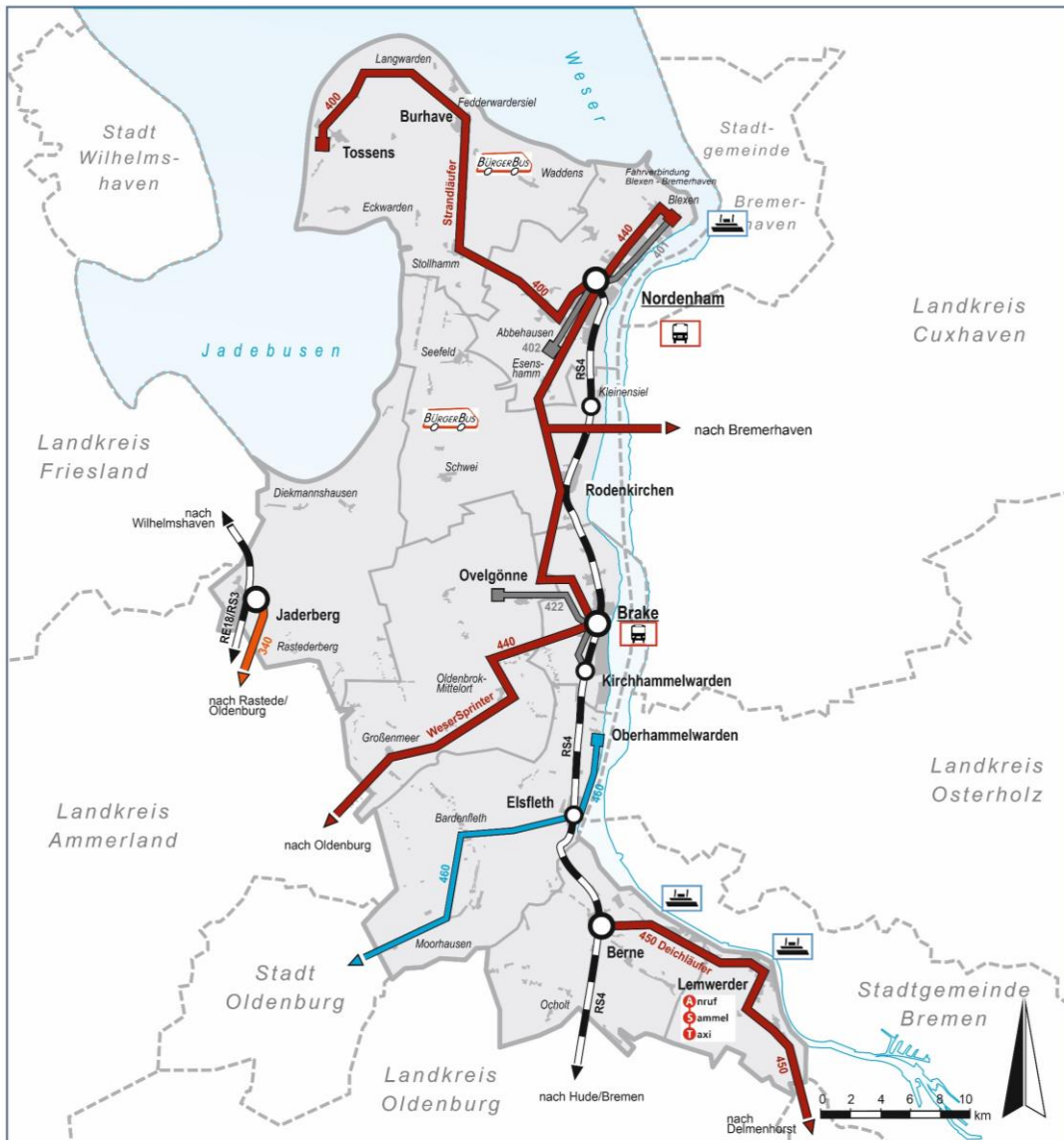
- Am *Hbf/ZOB in der Stadt Oldenburg* ist die Linie 440 in den SPNV-Taktknoten eingebunden und bietet sehr gute Anschlussbeziehungen zwischen den Zügen und Bussen.
- Am *Bf Delmenhorst* ergeben sich regelmäßige Anschlüsse der Linie 450 an die Züge in Richtung Oldenburg und Bremen.
- Am *Bf Hude* im Landkreis Oldenburg werden Anschlüsse zwischen den Regio-S-Bahnlinien von und nach Oldenburg und Nordenham hergestellt (RS3/RS30 und RS4).

Verknüpfungspunkte außerhalb

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Wesermarsch weitere Linien (Linien 256, 340, 341, 399), die den benachbarten Landkreisen Oldenburg bzw. Ammerland zugeordnet sind. Hervorzuheben ist die Linie 340, die ein hochwertiges Angebot von Jaderberg nach Oldenburg bietet. Die anderen Linien bedienen im Landkreis Wesermarsch nur wenige Haltestellen, ihre verkehrliche Bedeutung ist für die Wesermarsch insofern gering.

ÖPNV außerhalb

Landkreis Wesermarsch Bestandsnetz



	SPNV-Linie mit Bahnhof		Fährverkehr
	SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2		Innerstädtischer Busverkehr
	Buslinie der Bedienungsebene 1+		BürgerBus
	Buslinie der Bedienungsebene 1		AnrufSammeltaxi
	Buslinie der Bedienungsebene 2		
	Stadtbuslinie		
Verwaltungseinheiten			
Brake	Mittelzentrum		
Jaderberg	Grundzentrum		
Fedderwardersiel	Ort		

Karte A-22

[Stand: Dezember 2022]

A 3.3 Fernbusangebot

Das Angebot im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie im straßen- gebundenen Nahverkehr wird durch den Busfernverkehr ergänzt. Nach Öff- nung des Marktes durch die Änderung des PBefG 2013 ist im Gebiet des ZVBN ein vielfältiges Angebot entstanden. Im Gebiet des ZVBN werden zurzeit (Stand 1/2022) die Städte Achim, Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst, Oldenburg und Westerstede durch den Fernbus angebunden.

Es werden Verbindungen in deutsche Metropolen, an die Nordseeküste sowie in das benachbarte Ausland z.B. nach Groningen/ Niederlande, Stettin/ Polen, Zagreb/ Kroatien oder auch Paris/ Frankreich angeboten.

Durch die Liberalisierung des Marktes befindet sich das Angebot im stetigen Wandel, was sowohl den Fahrplan wie auch die angebotenen Verbindungen betrifft. Verbindungen innerhalb des VBN werden nur selten angeboten, da das PBefG vorgibt den Nahverkehr nicht zu konkurrenzieren. So ist eine Be- förderung zwischen Haltestellen, deren Abstand weniger als 50 km beträgt, nur mit Zustimmung der Aufgabenträger möglich.

Das Wachsen des Marktes hat zum Teil zu steigenden Anforderungen an die Infrastruktur geführt; so wurde in Oldenburg der Fernbus ZOB ausgebaut. In Bremen wird gerade ein neuer Fernbusterminal gebaut. Durch die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof ist der Fernverkehr auch mit dem Nahverkehr gut verbunden. Die Fertigstellung ist für 2023 geplant.

A 4 Tarif und Vertrieb

Auf der Grundlage der zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH geschlosse- nen Verträge kommt im Zweckverbandsgebiet der VBN-Tarif zur Anwen- dung.¹⁰

Verbundgebiet

Durch Assoziierungsverträge mit dem Zweckverband wird der VBN-Tarif auch in 12 kreisangehörigen Gemeinden der Landkreise Rotenburg (Wümme) und Cuxhaven angeboten. Außerdem wurde mit der Samtgemeinde Grafschaft Hoya im Landkreis Nienburg ebenfalls ein Assoziierungsvertrag abgeschlos- sen. Allerdings kommt dort der VBN-Tarif nur für Fahrten zwischen der Samt- gemeinde und dem übrigen VBN-Gebiet zum Tragen. Innerhalb der Samtge- meinde sowie zu den weiteren Mitgliedsgemeinden der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN) gilt der VLN-Tarif (vgl. Karte A-1).

Zwischen dem VBN-Gebiet und den nicht zum VBN gehörenden Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht im Busverkehr ein Übergangstarif. Der Übergangstarif ist preislich identisch mit dem VBN-Tarif. Auch hier errechnet sich der Ticketpreis anhand der zu befahrenden Tarifzonen – eine Tarifzone entspricht einer Gemeinde.

Übergangstarife

¹⁰ vgl. zur Ausgestaltung des VBN-Tarifs (Tarifgebiete und -zonen, Ticketsortiment, Ver- trieb, Übergangstarife, Tarifbestimmungen, Vorverkaufsstellen etc.) im Detail die Angaben auf www.vbn.de

Einen weiteren Übergangstarif gibt es zwischen einigen Gemeinden im südlichen Teil des Landkreises Diepholz zur Stadt Nienburg sowie zur Stadt Rahden in Nordrhein-Westfalen. Auch hier errechnet sich der Ticketpreis anhand der zu befahrenden Tarifzonen.

Zentrales Merkmal des VBN-Tarifs ist, dass der gesamte ÖPNV und SPNV unternehmensunabhängig im Verbundraum mit einem Ticket genutzt werden kann, d.h. beim Umstieg, auch auf Linien eines anderen Unternehmens, muss kein neues Ticket gekauft werden.

*Alles mit einem Ticket
Fünf Tarifgebiete*

Innerhalb des Verbundraumes werden fünf Tarifgebiete unterschieden:

Tarifgebiet 1: Stadtgemeinde Bremen

Tarifgebiet 2: Stadt Bremerhaven

Tarifgebiet 3: Stadt Oldenburg

Tarifgebiet 4: übriger Verbundraum

Tarifgebiet 5: Stadt Delmenhorst, Stadt Nordenham, Stadt Verden

Der VBN-Tarif ist als Flächenzonentarif aufgebaut, d.h. der Fahrpreis wird über die Anzahl der befahrenen Tarifzonen ermittelt.¹¹

*Flächenzonentarif
Ticketsortiment*

Das Sortiment des VBN-Tarifs umfasst im Wesentlichen nachstehende Ticketarten:

- Tickets für Erwachsene
- Tickets für Kinder (6–14 Jahre), Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende
- Gruppentickets
- Kombitickets und Kooperationen
- Tickets für die Beförderung von Sachen und Tieren

Zusätzlich zu den VBN-Tickets werden in den VBN-Verkehrsunternehmen weitere Ticketangebote wie bspw. das Niedersachsenticket, relationsbezogene Fahrscheine des Niedersachsentarifs (Anschlussmobilität) oder das CityTicket der DB Fernverkehr anerkannt.

Ticketvertrieb

Der Verkauf der VBN-Tickets erfolgt grundsätzlich in betriebseigenen sowie privaten Vorverkaufsstellen, über stationäre Automaten, in den Stadtbus- und Regionalbusverkehren auch in den Fahrzeugen und über verschiedene digitale Vertriebswege (insb. Fahrplaner-App). Eine Übersicht der Vertriebswege und der darüber im Einzelnen verkauften Tickets ist in den VBN-Tarifbestimmungen enthalten.

¹¹ Beispielsweise im Tarifgebiet 4: 1 Zone = Preisstufe A, 2 Zonen = Preisstufe B, ..., 8 und mehr Zonen = Preisstufe H.

A 5 Qualitätsmanagement im VBN

Auf der Grundlage des im Jahr 2011 in den Verbundgremien beschlossenen Konzeptes zum Qualitätsmanagement im VBN, wurde zwischen 2011 und 2015 regelmäßig das VBN-Qualitätsbarometer veröffentlicht.

*Qualitätsmanagement
im VBN*

Durch die flächendeckende Neu-Vergabe der Verkehrsleistungen wurde das Qualitätsmanagement in den Nachfolgejahren überarbeitet und mit dem 2018 beschlossenen Konzept „Qualitätsmanagement im VBN – Verfahren, Instrumente und Ziele“ an die neuen Rahmenbedingungen angepasst. Die Kernelemente des Qualitätsmanagements sind weiterhin Qualitätstests in Fahrzeugen und an Haltestellen der städtischen und regionalen Busverkehre. Darüber hinaus werden Ergebnisse zur Qualität im SPNV sowie zum Beschwerdemanagement berücksichtigt.

Nachstehende Abbildung stellt die Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN dar.

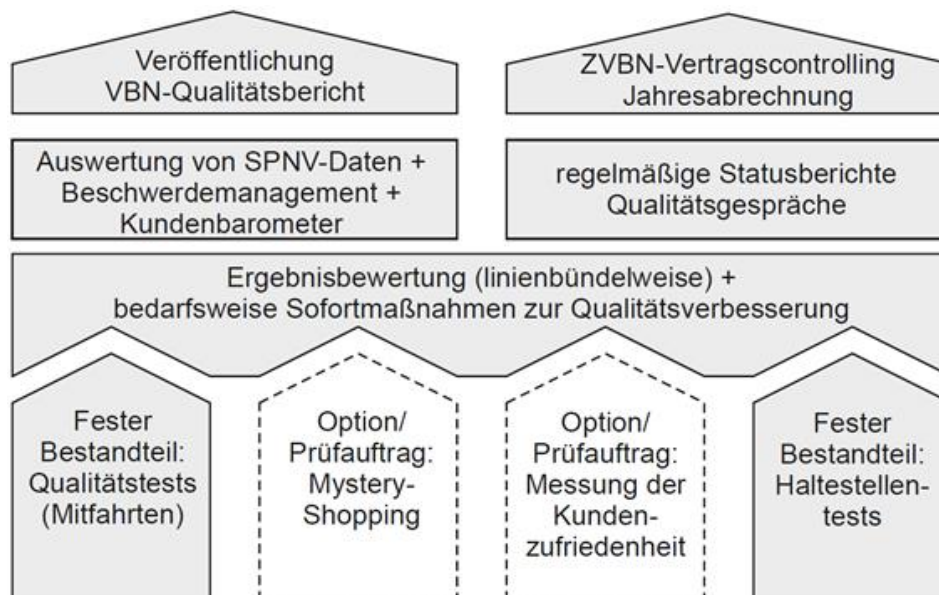


Abb. A-13 Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN (Quelle: VBN)

Die Durchführung der Qualitätstests wurde nach einer Ausschreibung im Jahr 2019 an einen externen Dienstleister vergeben. Seit Juli 2020 finden im Gebiet des ZVBN Tests statt. Aufgrund der Coronapandemie verzögerte sich einerseits die Aufnahme und anschließende Durchführung der Qualitätstests, andererseits ruhten weitere Überlegungen zur Aufnahme weitergehender und kontaktintensiver Prüfinstrumente wie Mystery-Shopping und Kundenbefragungen.

Der ZVBN nutzt die Ergebnisse der Qualitätstests auch für das Vertragscontrolling der vergebenen Linienbündel.

Die detaillierten Ergebnisse des zuletzt für 2021 veröffentlichten VBN-Qualitätsberichtes finden sich unter www.zvbn.de/bibliothek/.

Um die Zufriedenheit der Fahrgäste mit den im VBN-Gebiet erbrachten Leistungen zu ermitteln, werden seit 1998 im Auftrag der VBN GmbH durch einen externen Dienstleister regelmäßig Fahrgastbefragungen durchgeführt (VBN-Kundenbarometer). Die wesentlichen Ergebnisse der zuletzt im Jahr 2021 durchgeführten Befragung finden sich ebenfalls unter www.zvbn.de/bibliothek/.

VBN-Kundenbarometer

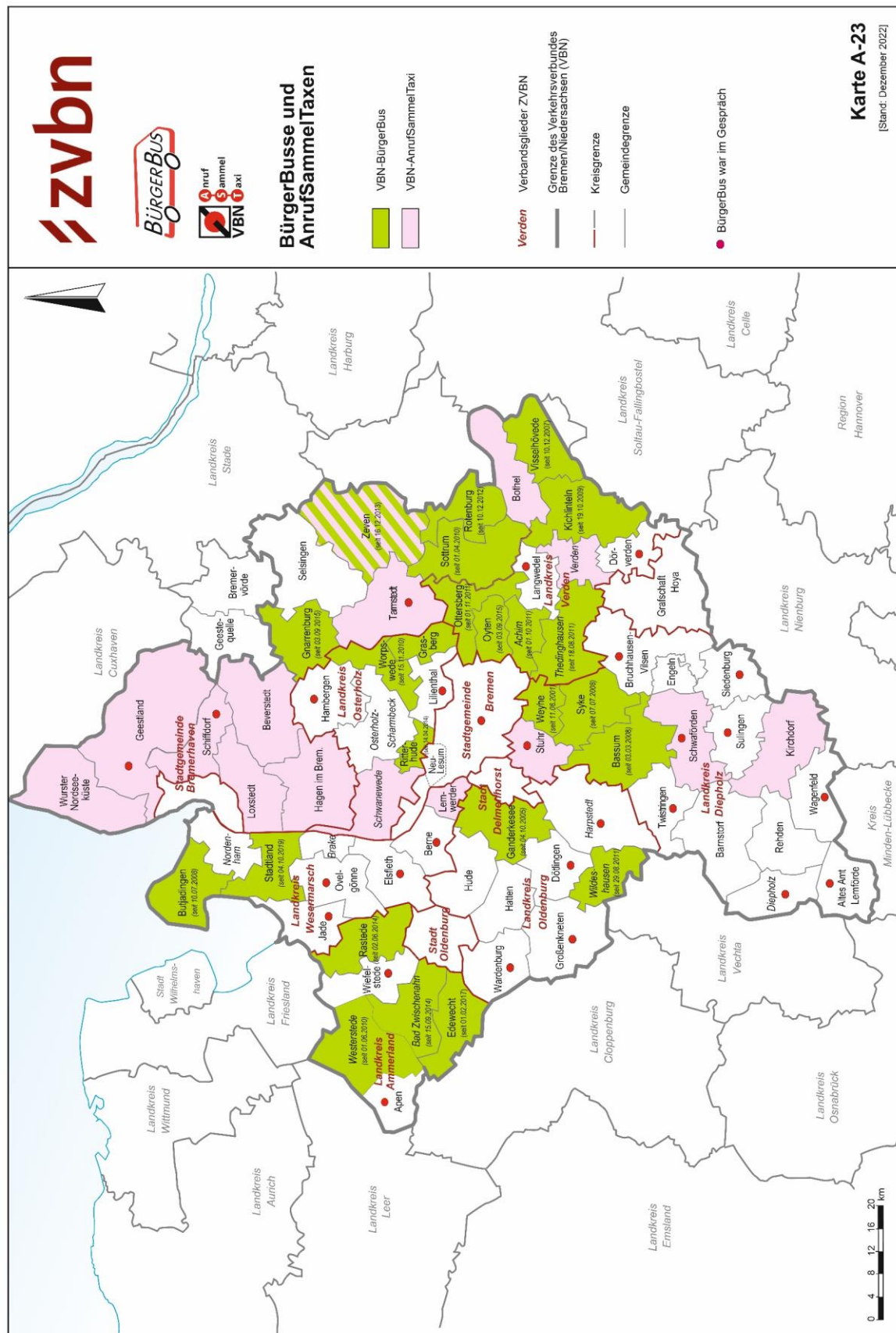
Einer regelmäßigen Qualitätskontrolle werden im Auftrag des ZVBN durch einen externen Dienstleister auch die 87 VBN-Bahnstationen unterzogen. Der Ansatz dieser Qualitätsprüfung ist die Betrachtung der Stationen aus Fahrgastsicht. Das Hauptaugenmerk wird deshalb auf die Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service gelegt. Bewertet wird nicht die Ausstattung der einzelnen Stationen, sondern nur der Zustand hinsichtlich der Schadensfreiheit und der Sauberkeit. Die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen finden sich ebenfalls unter <http://www.zvbn.de/bibliothek/>.

VBN-Bahnstationen und deren Umfeld

Seit 2016 wird im Auftrag des ZVBN auch die Qualität von Bahnhofsumfeldern, für die im Allgemeinen die Städte und Gemeinden verantwortlich sind, nach einem einheitlichen Untersuchungsschema begutachtet. Erhoben und bewertet werden die Themenfelder Bushaltestellen, Bike-and-ride-Anlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bahnhofsvorplätze/ Zugangsbereiche sowie Empfangsgebäude. Neben der Begutachtung des Ausbaustandards richtete sich das Augenmerk insbesondere auf den baulichen Zustand und die Sauberkeit der bestehenden Anlagen. Zusätzlich werden die Auslastung sämtlicher P+R- und B+R-Anlagen an jeder einzelnen Station ermittelt, um Kenntnisse über einen möglichen Erweiterungsbedarf zu erlangen.

Die Ergebnisse werden den betroffenen Kommunen präsentiert und gemeinsam der konkrete Handlungsbedarf für jeden einzelnen Bahnhof bzw. Haltepunkt diskutiert und festgelegt.

A 6 Anlage: Karten



VBN Regionale Nachtlinien



VBN-Land



Haltepunkte



Schienenstrecken



regionale Nachtlinie

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Karte A-24

[Stand: Dezember 2022]

Nahverkehrsplan 2023 – 2027

Teil B

Entwicklung des Fahrgastaufkommens Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch

Inhaltsverzeichnis Teil B

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen	B-3
B 2 Bestandsaufnahme	B-3
B 2.1 Strukturdaten	B-3
B 2.1.1 Einwohnende	B-3
B 2.1.2 Altersstruktur	B-5
B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	B-5
B 2.1.4 Pendler- und Pendlerinnenströme	B-6
B 2.1.5 Pkw-Bestand	B-7
B 2.2 Fahrgastaufkommen	B-8
B 2.2.1 ÖPNV-Aufkommen im VBN (gesamt)	B-8
B 2.2.2 SPNV-Fahrgastzahlen an Bahnhöfen	B-10
B 2.2.3.1 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen	B-12
B 2.2.3.2 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven	B-14
B 2.2.3.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst	B-15
B 2.2.3.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg	B-16
B 2.2.3.5 Fahrgastaufkommen der Landkreise	B-17
B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen	B-21
B 3.1 Bevölkerungsprognose	B-21
B 3.2 Marktdurchdringung und mögliche Potenziale	B-22
B 4 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung ..	B-23

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen

Das Verkehrsangebot auf den Regionalbuslinien soll möglichst nachfrageorientiert geplant werden. Das in Teil C des Nahverkehrsplanes beschriebene Zielnetz nähert sich diesem Anspruch an und basiert auf den Analysen dieses Kapitels. Das Verkehrsangebot der Stadtverkehre basiert auf den Planungen der jeweiligen Verbandsglieder und wurde in den Nahverkehrsplan integriert.

*Nachfrageorientierte
Planung*

Die Auswertung der Strukturdaten sowie des Fahrgastaufkommens erfolgt aggregiert auf Ebene der kreisfreien Städte und Landkreise. Die Strukturdaten basieren auf Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN), des Statistischen Landesamtes Bremen sowie der Agentur für Arbeit. Die Verbundstatistik des VBN gibt einen Überblick über die Fahrgäste nach Ticketarten.

Die aktuellen Verkehrserhebungsdaten des VBN beziehen sich auf den Zeitraum 2017 bis 2019 und stellen einen durchschnittlichen Jahreswert dieses Zeitraumes dar; sie konzentrieren sich auf Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs sowie auf den SPNV. Für die Analyse der Strukturdaten wurde das Jahr 2019 gewählt.

In der vorliegenden Auswertung werden die Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 betrachtet, da für schulorientierte Verkehre der Ebene 3 im Grundsatz keine VBN-Erhebungsdaten vorliegen. So erlaubt die Datengrundlage zwar Aussagen zum gesamten ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, für die Landkreise jedoch nur mit Einschränkungen.

B 2 Bestandsaufnahme

Das Kapitel B 2 umfasst die Bestandsaufnahme der Strukturdaten in den jeweiligen Gebietskörperschaften sowie eine Analyse des Fahrgastaufkommens. Diese beziehen sich ausnahmslos auf die Linien der Bedienungsebenen 1, 1+ und 2 (einschließlich des hierin enthaltenen schulorientierten Verkehrs).

*Strukturdaten 2019
(aufgrund Coronapandemie)*

Wegen der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ab 2020 wird zur besseren Vergleichbarkeit bei den meisten Strukturdaten auf das Jahr 2019 zurückgegriffen und mit dem Jahr 2015 verglichen. Die Daten des Fahrgastaufkommens stammen aus der VBN-Verkehrserhebung 2017–2019 und werden der Erhebungsperiode 2012–2015 gegenübergestellt.

B 2.1 Strukturdaten

B 2.1.1 Bevölkerung

Im Planungsgebiet lebten im Jahr 2019 insgesamt ca. 1,742 Mio. Menschen. Dies ist ein Zuwachs von 1,6 % gegenüber dem Jahr 2015.

Bevölkerungszahl

Das mit Abstand größte Oberzentrum stellt hierbei die Stadt Bremen mit rund 567.600 Einwohnenden dar; dies sind ca. 1,8 % mehr als im Jahr 2015. Es folgen die Städte Oldenburg mit ca. 169.100 (plus 3,2 %), Bremerhaven mit ca. 113.600 (minus 0,3 %) und Delmenhorst mit rund 77.600 Einwohnenden (plus 1,6 %).

Der bevölkerungsreichste Landkreis ist mit ca. 217.100 Einwohnern und Einwohnerinnen Diepholz (plus 1,5 %), während die Wesermarsch mit rund 88.600 Einwohnenden der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungszahl ist (minus 0,7 %). Den größten prozentualen Zuwachs von 2,8 % konnte der Landkreis Ammerland verbuchen.

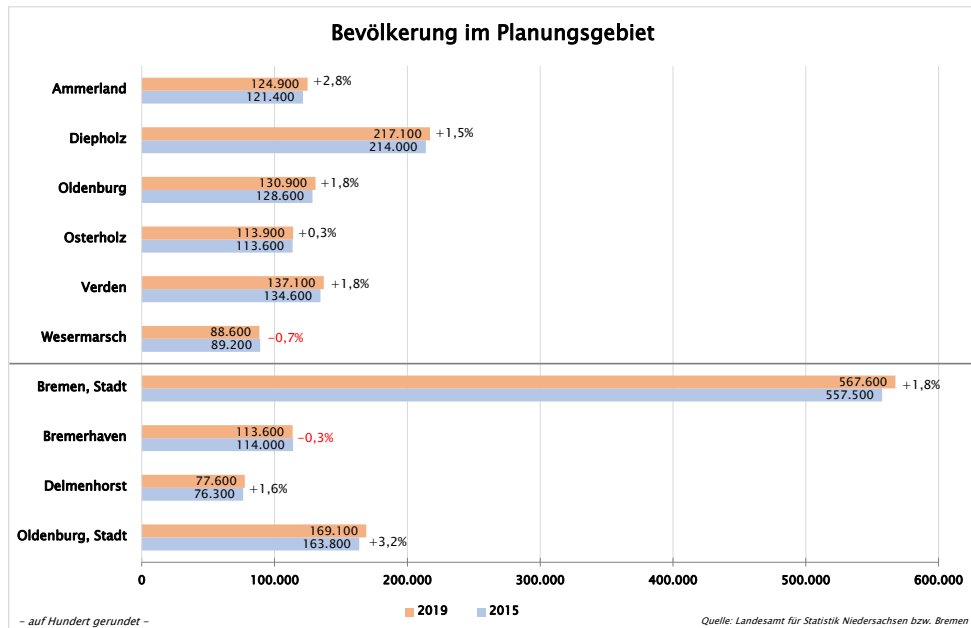


Abb. B-1 Bevölkerung im Planungsgebiet

Neben der Bevölkerungszahl ist die Bevölkerungsdichte ein wichtiger Indikator für die Planung des ÖPNV. Im Planungsgebiet des ZVBN sind die Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen sehr groß.

Bevölkerungsdichte

Die Landkreise mit der geringsten Bevölkerungsdichte sind die Landkreise Wesermarsch und Diepholz mit annähernd gleichen Werten. Dahinter folgen die übrigen Landkreise. Die kreisfreien Städte sind naturgemäß wesentlich dichter besiedelt, wobei die Städte Bremen und Oldenburg die höchsten Werte aufweisen.

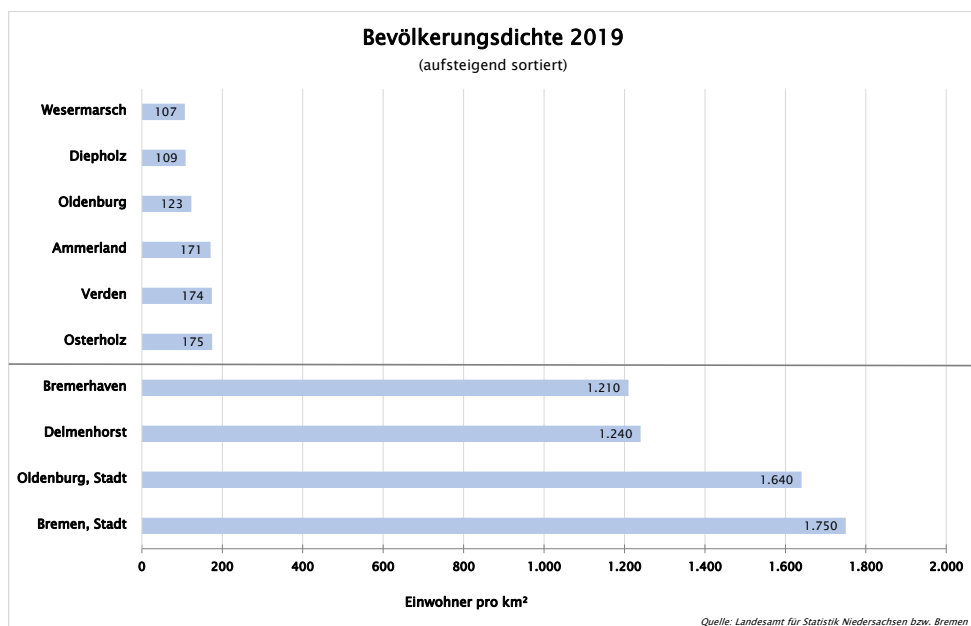


Abb. B-2 Bevölkerungsdichte

Vergleichswerte in Deutschland:

- München: 4.790 (höchster Stadt-Wert)
- Berlin: 4.110 (zweithöchster Stadt-Wert)
- Hamburg: 2.520
- Kreis Mettmann: 1.190 (höchster Landkreis-Wert)

B 2.1.2 Altersstruktur

Die Alterspyramide ist in Deutschland seit Jahren im Wandel begriffen. Auch im Planungsgebiet hat sich die Struktur seit 2015 weiter verändert. So nahm die Gruppe der Menschen ab 65 Jahren stetig zu, während die Gruppe der 6- bis 17-jährigen, mit Ausnahme der Städte Bremen und Delmenhorst, abnahm. Im Vergleich der kreisfreien Städte mit den Landkreisen war die Abnahme in dieser Altersgruppe, wie auch die Zunahme in der Gruppe ab 65 Jahren und darüber, in den Kreisen besonders stark ausgeprägt.

Demografischer Wandel

Auffallend ist der prozentual starke Zuwachs bei Kindern im Vorschulalter und darunter. Hier nimmt die Stadt Delmenhorst mit plus 26 % gegenüber 2015 einen Spitzenplatz ein. Dies führt in den nächsten Jahren zwangsläufig zu einer Zunahme der Schüler- und Schülerinnenzahlen.

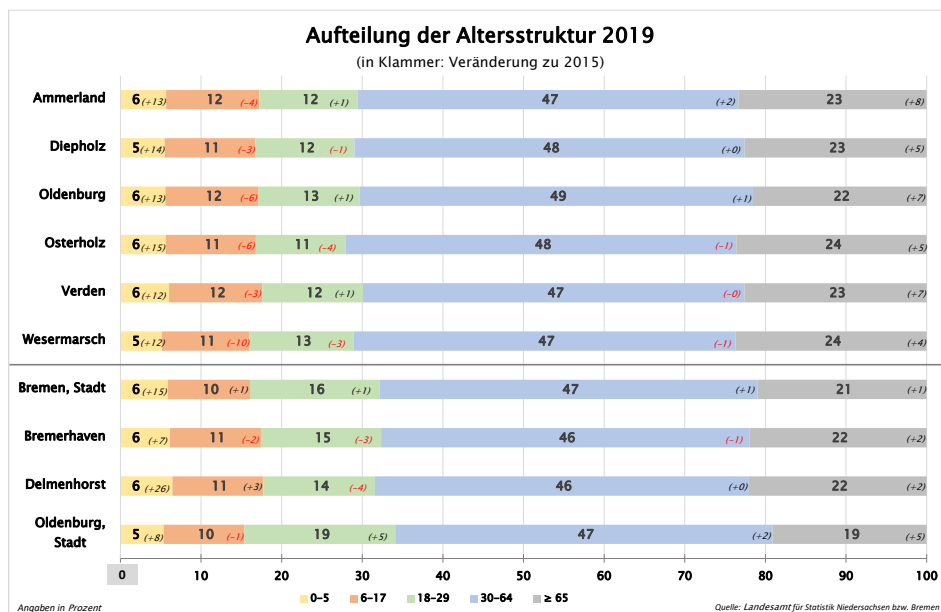


Abb. B-3 Aufteilung der Altersstruktur 2019

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die drei Oberzentren des Planungsgebietes – die Städte Bremen, Bremerhaven und Oldenburg – wiesen auch in 2019 die höchste Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort je Einwohner und Einwohnerin auf. Dies unterstreicht die Bedeutung und Zentralität dieser Städte.

Arbeitsplatzwachstum

Der prozentuale Zuwachs an Beschäftigten gegenüber 2015 war hier allerdings nicht so groß wie in den Landkreisen. Insbesondere in den Kreisen Oldenburg und Osterholz gab es zweistellige Zuwachsraten und auch im Landkreis Wesermarsch wuchs die Zahl der Beschäftigten, bei leicht rückgängiger Bevölkerung, um fast 10 %.

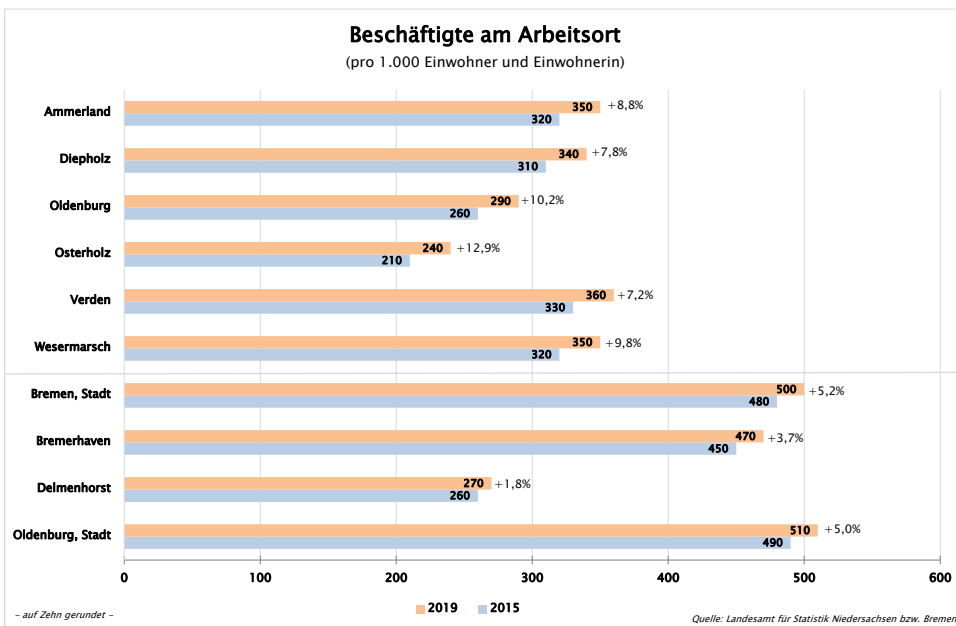


Abb. B-4 Beschäftigte am Arbeitsort

B 2.1.4 Pendler- und Pendlerinnenströme

Durch die starke Konzentration von Arbeitsplätzen im Oberzentrum Bremen verfügt die Stadt über die mit Abstand höchste Zahl täglicher Einpendelnden im Planungsgebiet. Auch die Pendler:innen-Bewegungen innerhalb der Stadt (Binnenverkehr) erreicht absolut gesehen mindestens das 3,5fache gegenüber den übrigen Gebietskörperschaften. Die Ströme der Pendler:innen aus der Stadt in das Umland sind hingegen vergleichsweise gering.

Unterschiedliche Zentralitäten

Im Vergleich der übrigen Gebietskörperschaften sticht der Landkreis Diepholz mit den – nach Bremen – zweithöchsten Zahlen im Binnenverkehr hervor, gefolgt von der Stadt Oldenburg. Hier überwiegt allerdings die Anzahl der täglichen Einpendler:innen. In den Landkreisen Oldenburg und Osterholz sowie der Stadt Delmenhorst überwiegen die täglichen Auspendler:innen.

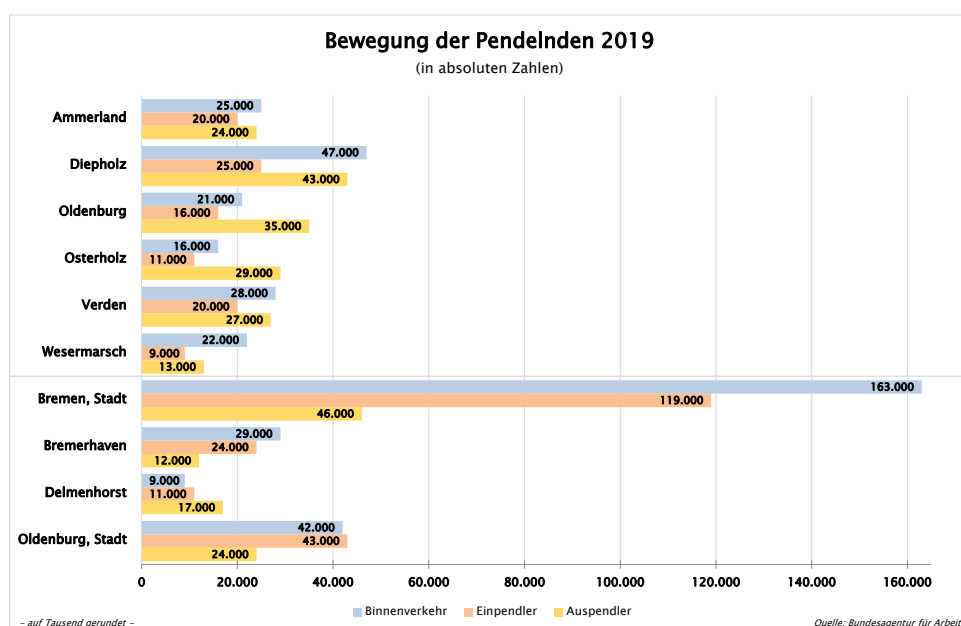


Abb. B-5 Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019

Der in der Stadt Bremen prozentual hohe Anteil des Binnenverkehrs von 50 % wird nur noch im Landkreis Wesermarsch erreicht, der jedoch gleichzeitig, zusammen mit dem Landkreis Osterholz, mit 20 % den geringsten Anteil von Einpendelnden aufweist. Diesbezüglich liegt die Stadt Oldenburg mit rund 40 % Einpendelnden prozentual gesehen noch vor den vorgenannten Landkreisen. Auch in Bremerhaven ist der Anteil von 37 % noch um 1 % höher als in Bremen.

Im Bereich der Auspendelnden haben die Landkreise Oldenburg und Osterholz sowie die Stadt Delmenhorst die höchsten Anteile am gesamten Pendler- und Pendlerinnenaufkommen, während die Städte Bremen und Bremerhaven die geringsten Anteile aufweisen.

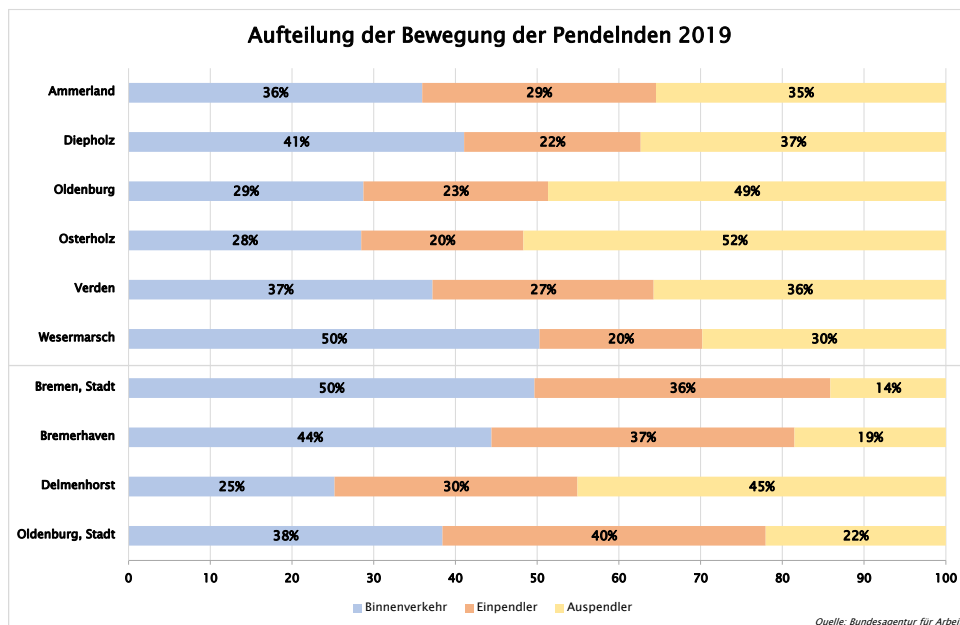


Abb. B-6 Aufteilung der Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019

B 2.1.5 Pkw-Bestand

Der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) pro Einwohner und Einwohnerin im Planungsgebiet hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Im Vergleich der Jahre 2019 mit 2015 ist der Motorisierungsgrad in den Landkreisen im Schnitt um 5 %, in den Städten um 4 % gestiegen. Den niedrigsten Pkw-Bestand je Einwohner und Einwohnerin hatte Ende 2019 die Stadt Bremen mit 429 Pkw pro 1.000 Einwohnende, den höchsten Wert verzeichnete der Landkreis Diepholz mit 647 Pkw je 1.000 Einwohnende.

Steigender Motorisierungsgrad

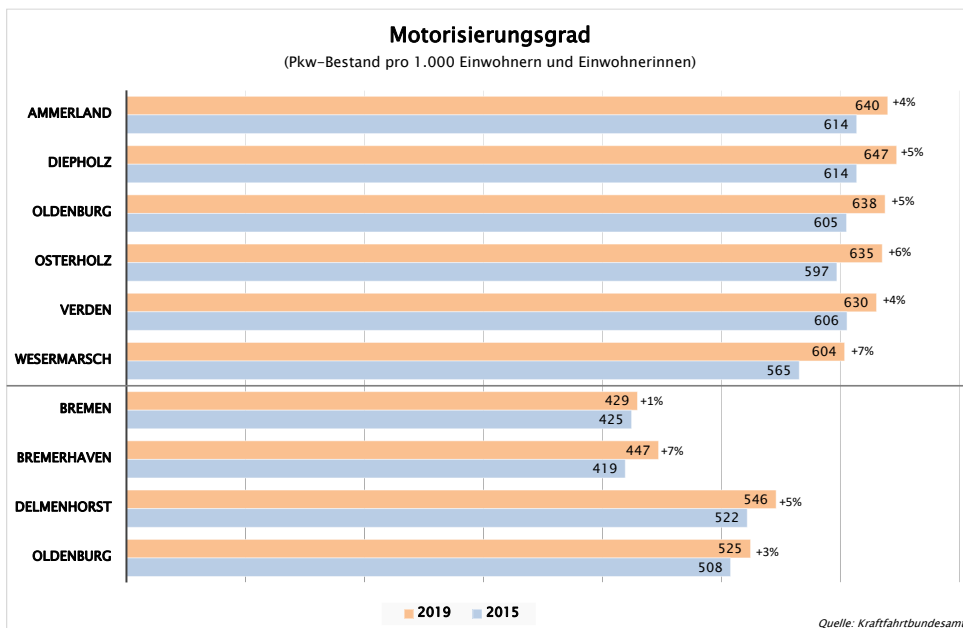


Abb. B-7 Motorisierungsgrad

Zum Vergleich (2019):

- Deutschland: 574
- Niedersachsen: 596
- Saarland: 640 (höchster Wert der Bundesländer)
- Berlin: 335 (niedrigster Wert der Bundesländer)

B 2.2 Fahrgastaufkommen

B 2.2.1 ÖPNV-Aufkommen im VBN (gesamt)

Die Angaben zum Fahrgastaufkommen basieren auf der von der VBN GmbH erstellten jährlichen Verbundstatistik, deren Grundlage die im VBN verkauften Tickets sind. Dargestellt sind die Werte bis 2019. Für die Jahre 2020 und 2021 gibt es im Kapitel B 4 (Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung) eine gesonderte Auswertung.

*Jährliche Verbundstatistik,
Daten von 2019
(aufgrund Coronapandemie)*

Im Jahr 2019 konnte gegenüber 2015 eine Steigerung der Fahrgäste um 1,7 % festgestellt werden; gegenüber 2018 musste jedoch ein Rückgang von 0,7 % verzeichnet werden.

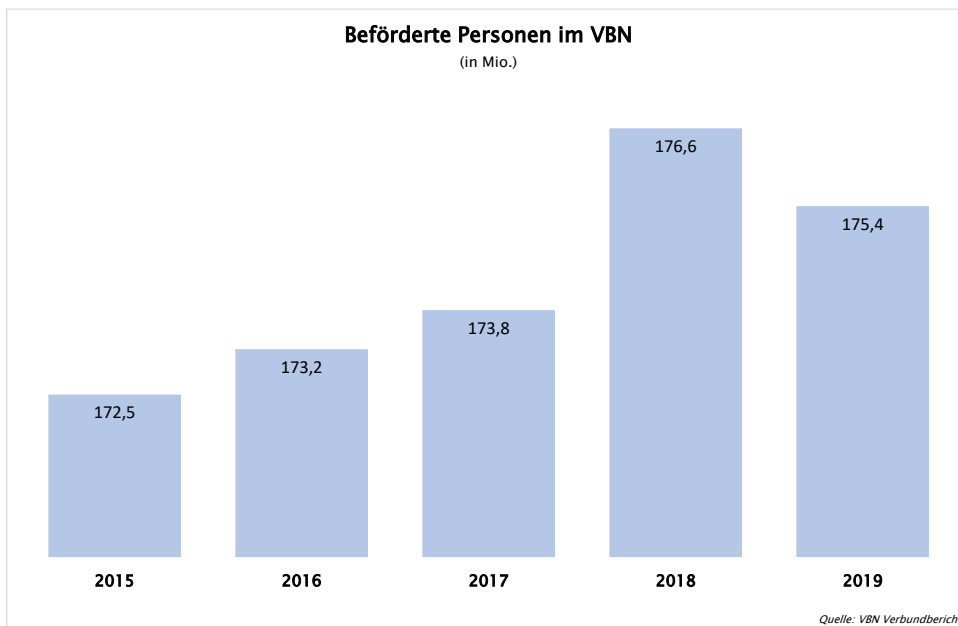


Abb. B-8 Beförderte Personen im VBN

Bei der Differenzierung nach Ticketarten und Vergleich der Jahre 2015 und 2019 ergeben sich in der Aufteilung nur marginale Veränderungen. Zuwächse wurden bei Fahrten im Barverkauf, also im Bereich des Gelegenheitsverkehrs, um 0,5 % sowie mit Zeittickets (plus 0,2 %) und Jobtickets (plus 0,3 %) erzielt. Die Fahrten mit Sondertickets nahmen im Gegenzug um 0,8 % ab, während die Anzahl der Fahrten mit dem Semesterticket nahezu unverändert blieb.

Geringe Veränderungen

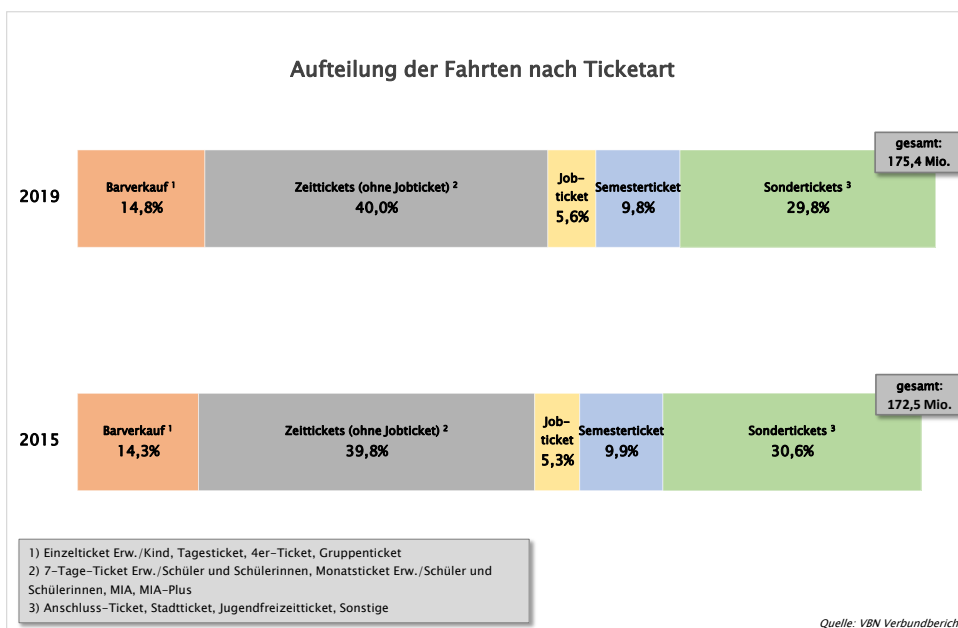


Abb. B-9 Aufteilung der Fahrten nach Ticketart

B 2.2.2 SPNV-Fahrgastzahlen an Bahnhöfen

Die Fahrgastentwicklung im SPNV im VBN-Gebiet wird auf der Grundlage der Ein-/Aussteigendenzahlen an den SPNV-Stationen dargestellt.

Die Tabelle B-10 zeigt die durchschnittlichen Zahlen der Ein-/Aussteigenden montags bis freitags im SPNV an den 87 Stationen im VBN-Gebiet. Diese wurden im Rahmen der VBN-Verkehrserhebung in den Jahren 2017–2019 ermittelt.

Insgesamt wurden montags bis freitags täglich über 220.000 Ein- und Aussteigende an den Stationen erhoben. Mit gut 35 % davon dominiert der Hbf Bremen als Station mit den mit Abstand höchsten Fahrgastzahlen im SPNV. Der Hbf Oldenburg folgt mit knapp 20.000 Ein-/Aussteigenden, was einem Anteil von fast 9 % entspricht. Auch bei der vorangegangenen Erhebung belegten die beiden Hauptbahnhöfe Bremen und Oldenburg die vorderen beiden Plätze.

Oberzentren an der Spitze der Ein- und Aussteigenden

Danach folgt der Bahnhof Bremen-Vegesack, der mit 12.000 werktäglichen Nutzenden einen Anteil von über 5 % beiträgt.

32 der 87 Stationen weisen Fahrgastzahlen von täglich über 1.000 Ein-/Aussteigenden auf. In der Summe entfallen auf diese Stationen fast 195.000 Fahrgäste, was einem Anteil von über 87 % an den gesamten Verbundfahrgästen im SPNV entspricht.

An weiteren 54 Stationen steigen insgesamt rund 27.500 Menschen ein oder aus. Die im Sommer 2020 in Betrieb genommene Bahnstation in Jaderberg ist in dieser Fahrgastzählung noch nicht berücksichtigt.

Den aktuellen Zahlen aus den Jahren 2017 bis 2019 sind die Fahrgastzahlen der vorletzten VBN-Verkehrserhebung, die die Erhebungsperiode 2012 bis 2015 umfasste, gegenübergestellt. An den damals 84 Stationen im VBN-Gebiet stiegen im Erhebungszeitraum 2012 – 2015 täglich (Mo–Fr) rund 200.000 Menschen ein oder aus. Daraus resultiert eine Steigerungsrate von rund 10 % bei den Verbundfahrgästen im SPNV.

Gegenüberstellung zur Verkehrserhebung 2012–2015

Die Fahrgastzahlen haben sich bis zum Beginn der COVID-19-Pandemie im Frühjahr 2020 und den damit verbundenen Einschränkungen weiter positiv entwickelt. In den abgebildeten Fahrgastzahlen sind zwar gegenüber dem Zeitraum 2012–2015 an 23 Stationen Fahrgastrückgänge von mehr als 10 % zu verzeichnen. Dies ist jedoch meistens auf längere baustellenbedingte Angebotseinschränkungen im Zählzeitraum 2017–2019 zurückzuführen.

besondere Zuwachsraten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

Der Haltepunkt Oldenburg-Wechloy an der Regio-S-Bahnlinie RS3 ist mit einem prozentualen Zuwachs von fast 180 % die Station in der Tabelle mit dem größten prozentualen Anstieg der Fahrgäste beim Vergleich der beiden Erhebungszeiträume.

	Bahnhof	Summe Ein- /Aussteigende		Diff. (%)		Bahnhof	Summe Ein- /Aussteigende		Diff. (%)	
		2017-2019	2012-2015				2017-2019	2012-2015		
1	Bremen Hbf	79.200	71.500	+11		45	Bremen-Neustadt	690	590	+17
2	Oldenburg Hbf	19.800	20.700	-4		46	Bremen-Aumund	690	480	+44
3	Bremen-Vegesack	12.000	7.900	+52		47	Ritterhude	680	660	+3
4	Delmenhorst	7.800	7.200	+8		48	Barnstorf	680	650	+5
5	Bremerhaven Hbf	7.600	8.600	-12		49	Oldenburg-Wechloy*	670	240	+179
6	Verden	6.100	5.600	+9		50	Oldenbüttel	640	820	-22
7	Bremen-Burg	5.600	4.200	+33		51	Elsfleth	640	730	-12
8	Bremen-Mahndorf	4.500	2.700	+67		52	Sandkrug	640	830	-23
9	Achim	3.900	3.300	+18		53	Dorum	640	700	-9
10	Bremen-Walle	3.800	2.100	+81		54	Bookholzberg	630	750	-16
11	Rotenburg	3.300	3.300	0		55	Stubben	620	840	-26
12	Osterholz-Scharmbeck	3.100	3.200	-3		56	Lübberstedt	610	410	+49
13	Syke	3.000	3.200	-6		57	Bremen Mühlenstraße	600	400	+50
14	Hude	3.000	3.000	0		58	Nordholz**	560	260	
15	Bremen-Sebaldsbrück	2.800	2.100	+33		59	Sagehorn	540	520	+4
16	Bremen-Lesum	2.800	2.200	+27		60	Sottrum	510	570	-11
17	Kirchweyhe	2.700	2.600	+4		61	Bremen Oberneuland	500	570	-12
18	Bremerhaven-Lehe	2.300	2.800	-18		62	Bremen Turnerstraße	490	480	+2
19	Bremen-Schönebeck	2.300	1.400	+64		63	Barrien	480	450	+7
20	Bremen-Oslebshausen	2.200	1.500	+47		64	Klinikum Bremen-Nord / Beckedorf	480	360	+33
21	Bassum	2.100	2.000	+5		65	Wüstring	450	230	+96
22	Bad Zwischenahn	1.900	1.800	+6		66	Schierbrok	440	390	+13
23	Diepholz	1.600	1.700	-6		67	Huntlosen	430	560	-23
24	Twistringen	1.600	1.800	-11		68	Dreye	400	370	+8
25	Bremen-Blumenthal	1.400	800	+75		69	Rodenkirchen	400	380	+5
26	Wildeshausen	1.300	1.100	+18		70	Heidkrug	380	500	-24
27	Langwedel	1.300	1.000	+30		71	Westerstede-Ocholt	370	390	-5
28	Bremen Sankt-Magnus	1.200	800	+50		72	Berne	370	400	-8
29	Brake	1.200	1.100	+9		73	Großenkneten	360	510	-29
30	Nordenham	1.100	1.100	0		74	Lunestedt	350	440	-20
31	Bremen-Hemelingen	1.000	1.100	-9		75	Wremen	230	310	-26
32	Baden	1.000	800	+25		76	Wehdel	200	190	+5
33	Ganderkesee	970	890	+9		77	Hoykenkamp	200	250	-20
34	Langwedel-Etelsen	900	1.010	-11		78	Dötlingen-Brettorf	190	200	-5
35	Bremen Kreinsloger	880	470	+87		79	Bramstedt	180	220	-18
36	Rastede	850	1.100	-23		80	Sellstedt	180	150	+20
37	Ahlhorn	810	780	+4		81	Bremerhaven-Wulsdorf	170	280	-39
38	Bremen-Farge	800	690	+16		82	Kirchhammelwarden	150	100	+50
39	Eystrup	800	630	+27		83	Visselhövede**	150	80	
40	Ottersberg	780	830	-6		84	Geestenseth	130	170	-24
41	Apel-Augustfehn	770	860	-10		85	Kleinensiel	90	70	+29
42	Dörverden	730	690	+6		86	Frelsdorf	40	40	0
43	Lemförde	720	840	-14		87	Jaderberg (wurde erst 6/2020 eröffnet)			
44	Loxstedt	710	950	-25						

minmax

*) wurde erst im Juni 2015 eröffnet

**) Unterschiedliche Erhebungsverfahren zwischen Vor-VBN-Zeit und VBN-Zeit. Die Ergebnisse 2017-2019 und 2012-2015 sind nicht vergleichbar.

Abb. B-10 Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen im VBN (werktäglicher Durchschnitt von Mo-Fr); Hinweis: Die Station Oldenburg-Wechloy wurde erst im Juni 2015 eröffnet

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen in den kreisfreien Städten und Landkreisen

Das im Folgenden beschriebene Fahrgastaufkommen im ÖPNV umfasst die Verkehrsarten Straßenbahn und Stadtbus (zusammengefasst als Stadtverkehr), sowie den SPNV und den Regionalbus der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2. Ferner werden in Abb. B-11 die Fahrtrelationen zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen dargestellt.

Bei den Angaben zum Fahrtzweck ist i.d.R. immer der Weg von bzw. zu der Wohnung gemeint.

Fahrtrelationen im Quelle-/Zielverkehr (Mo-Fr)
(mit Ausweisung des Binnenverkehrs; Daten gerundet)

	Stadt Bremen	Stadt Bremerhaven	Stadt Delmenhorst	Stadt Oldenburg	Lk Ammerland	Lk Cuxhaven	Lk Diepholz	Lk Oldenburg	Lk Osterholz	Lk Rotenburg	Lk Verden	Lk Wesermarsch	
Stadt Bremen	359.900	4.530	5.310	5.520	680	1.090	11.350	2.540	11.090	2.880	9.510	960	Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven		35.800	50	120	20	5.320	220	20	400	150	100	50	Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst			6.600	1.120	110	10	240	1.130	50	10	80	350	Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg				40.500	5.460	40	100	5.560	80	70	180	770	Stadt Oldenburg
Lk Ammerland					1.800	10	10	140	20	10	30	80	Lk Ammerland
Lk Cuxhaven						1.300	20	0	200	40	20	10	Lk Cuxhaven
Lk Diepholz							4.000	30	130	20	110	20	Lk Diepholz
Lk Oldenburg								2.100	20	10	100	160	Lk Oldenburg
Lk Osterholz									3.000	250	120	10	Lk Osterholz
Lk Rotenburg										1.400	270	10	Lk Rotenburg
Lk Verden											6.500	30	Lk Verden
Lk Wesermarsch												2.900	Lk Wesermarsch

Relationen außerhalb des VBN sind nicht berücksichtigt

Quelle: VBN-Verkehrserhebung 2017-2019

Abb. B-11 Fahrtrelationen im Quell-/Zielverkehr (Mo-Fr) Angabe Fahrten pro Werktag

B 2.2.3.1 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Das Fahrgastaufkommen in der Stadt Bremen betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 durchschnittlich 442.300 Fahrgäste pro Werktag (Montag bis Freitag) und damit fast 7 % mehr als in der Periode 2012 bis 2015. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit 359.900 Fahrgästen (81 %), dem Quell- und Zielverkehr mit 69.700 Fahrgästen (16 %) und dem Durchgangsverkehr von etwa 12.700 Fahrgästen (3 %).

An Samstagen waren mit täglich 333.600 Fahrgästen ca. 75 % des Verkehrs an Werktagen (Montag bis Freitag) unterwegs. Gegenüber der Periode 2012 bis 2015 war dies ein Anstieg um fast 2 %. An Sonntagen (184.900 Fahrgäste) betrug der Anteil 42 % eines durchschnittlichen Werktages (Montag bis Freitag) und damit fast 4 % mehr als in der vorangegangenen Zählperiode.

Steigendes Fahrgastaufkommen

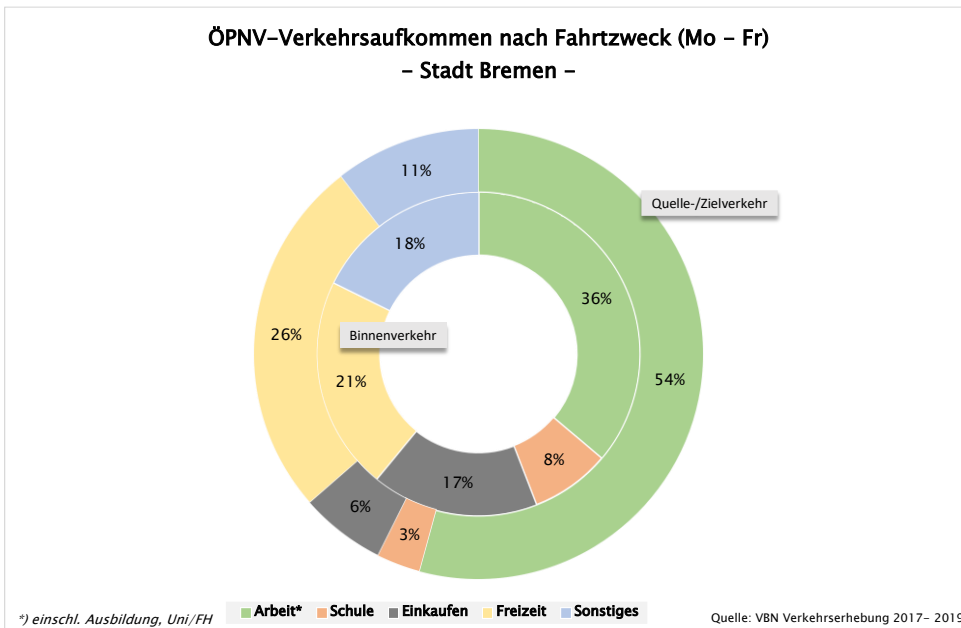


Abb. B-12 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in der Stadt Bremen¹

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck gibt es große Unterschiede zwischen dem Binnenverkehr einerseits und dem Quell-/Zielverkehr andererseits: Im Quell-/Zielverkehr dominiert mit über der Hälfte aller Fahrten der Weg zu bzw. von der Arbeit. Erst mit großem Abstand folgt der Freizeitverkehr. Die Merkmale Einkaufen und Schule weisen nur einstellige Anteilswerte aus, wobei der niedrige Wert im Schulverkehr von nur 3 % durch die Landesgrenze begründet werden kann.

*Unterschiede zwischen
Binnenverkehr und Ziel-
/Quellverkehr*

- Im Binnenverkehr ist die Reihenfolge der einzelnen Merkmale zwar dieselbe, jedoch sind die Werte näher beieinander. Auffallend ist, dass die Einkaufsfahrten mit einem Anteil von 17 % einen fast drei Mal so hohen Wert erreichen, als im Quell-/Zielverkehr.
- Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr konzentrieren sich an Werktagen (Montag–Freitag) im Wesentlichen auf die angrenzenden Landkreise Diepholz und Osterholz mit einem Anteil von jeweils 20 %, den Landkreis Verden (17 %) sowie die Städte Delmenhorst und Oldenburg (jeweils 10 %) und Bremerhaven (8 %). Zwischen dem Landkreis Ammerland und Bremen gibt es mit nur 1 % den geringsten Austausch (siehe Abb. B-11).

Bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten kommt dem SPNV im Quell-/Zielverkehr der Stadt Bremen eine dominierende Bedeutung zu. 62 % der Fahrgäste nutzen dieses Verkehrsmittel (im Binnenverkehr sind es lediglich 6 %). Auch der Stadtverkehr spielt mit etwa 32 % im Quell-/Zielverkehr eine wesentliche Rolle (Binnenverkehr 94 %). Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot über die Stadtgrenzen hinaus. Der Regionalbus erreicht lediglich einen Anteil von 6 % (Binnenverkehr 1 %).

¹ Bei der Darstellung des Fahrtzwecks setzt sich die Nutzendengruppe "Sonstiges" aus einer Vielzahl von Fahrtanlässen zusammen, die nicht einzeln dargestellt werden, wie z.B. Arztbesuche, Dienstreisen oder Dreiecksfahrten (Arbeit–Einkaufen–Kita–Wohnung u.a.).

B 2.2.3.2 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven

Das Fahrgastaufkommen in der Stadt Bremerhaven betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 durchschnittlich 49.100 Fahrgäste pro Werktag (Montag bis Freitag) und damit etwas über 3 % weniger als in der Periode 2012 bis 2015. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit 35.800 Fahrgästen (73 %), dem Quell- und Zielverkehr mit 12.400 Fahrgästen (25 %) und einem nur schwach ausgebildeten Durchgangsverkehr von etwa 900 Fahrgästen (2 %).

*Geringeres
Fahrgastaufkommen*

An Samstagen stieg mit täglich 35.000 Fahrgästen das Aufkommen um etwas mehr als 5 % gegenüber der Periode 2012 bis 2015 und betrug damit ca. 71 % des Verkehrs an Werktagen (Montag bis Freitag). An Sonn- und Feiertagen waren es mit 20.400 Fahrgästen ca. 7 % mehr als in der Periode 2012 bis 2015; bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) lag der Anteil bei 42 %.

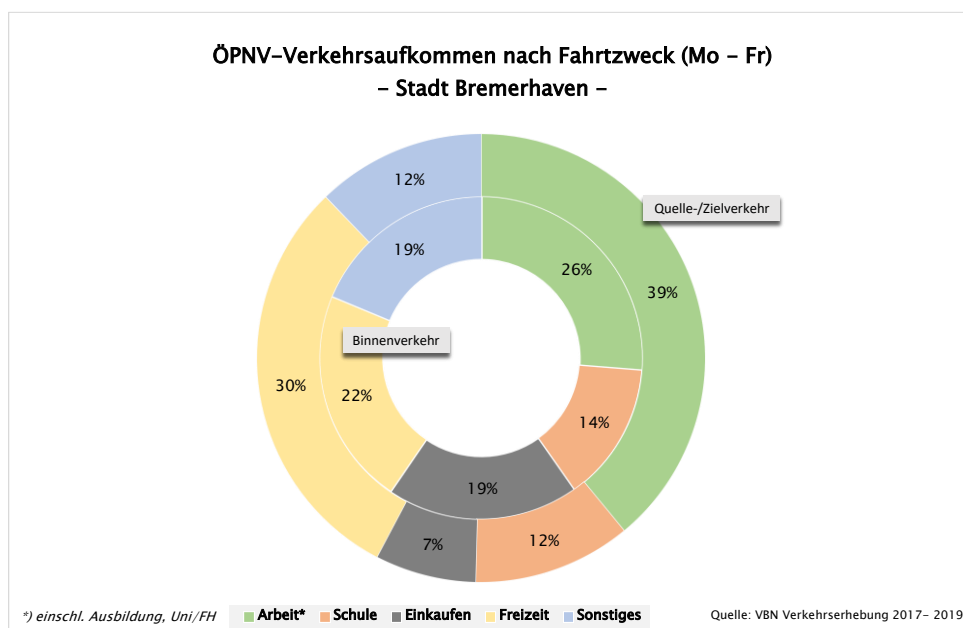


Abb. B-13 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Bremerhaven

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck gibt es auch in Bremerhaven starke Unterschiede zwischen dem Binnen- und dem Quell-/Zielverkehr:

- Im Quell-/Zielverkehr dominiert mit 39 % aller Fahrten der Weg zu bzw. von der Arbeit. Mit einem Abstand von 9 % folgen die Fahrten im Freizeitverkehr während die anderen Fahrtzwecke weit dahinter rangieren. Der Schulverkehr stellt mit einem Anteil von 12 % den höchsten Wert aller kreisfreien Städte dar.
- Im Binnenverkehr ist die Dominanz des Arbeitsweges mit 26 % weit weniger ausgeprägt. Hier hat der Einkaufsverkehr mit 19 %, nach der Stadt Oldenburg, den zweithöchsten anteiligen Wert im Vergleich der kreisfreien Städte, während der Anteil im Freizeitverkehr mit 22 %, zusammen mit der Stadt Oldenburg, den höchsten Wert darstellt.

Die wichtigsten ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven (Montag bis Freitag) konzentrieren sich mit einem Anteil von ca. 48 % auf den angrenzenden Landkreis Cuxhaven sowie die Stadt Bremen mit etwa 41 %. Alle anderen Relationen weisen prozentual lediglich Werte im niedrigen einstelligen Bereich aus (siehe Abb. B-11).

Der Anteil des SPNV am Quell- und Zielverkehr betrug in der Zählperiode 2017–2019 56 % (Binnenverkehr 0,2 %), gefolgt vom Stadtverkehr mit 38 % (Binnenverkehr 99,6 %). Dies ist einerseits der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 6 % (Binnenverkehr 0,2 %).

B 2.2.3.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst

Das gesamte Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 an Werktagen (Montag bis Freitag) durchschnittlich etwa 34.500 Fahrgäste. Im Gegensatz zu den anderen kreisfreien Städten verfügt die Stadt Delmenhorst mit ca. 19 % über ein vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen im Binnenverkehr (Bremen 81 %). Den dominierenden Anteil stellt der Durchgangsverkehr mit 54 % dar, gefolgt vom Quell- und Zielverkehr mit 27 %.

*Gestiegenes
Fahrgastaufkommen*

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen betrug durchschnittlich etwa 90 % des Verkehrs an Werktagen (Montag bis Freitag), an Sonntagen ca. 65 %. Beide Werte sind maßgeblich dem starken Durchgangsverkehr geschuldet.

Gegenüber der Periode 2012–2015 lag das Fahrgastaufkommen für alle Tage um ca. 4 % höher.

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck ergibt sich folgendes Bild:

- Im Quell-/Zielverkehr erreicht die Stadt Delmenhorst mit 58 % im Segment Arbeitsweg einen Spitzenwert im Vergleich der vier kreisfreien Städte. Erst mit sehr großem Abstand folgen Fahrten im Freizeitverkehr (18 %). Wege zur Schule bzw. zum Einkaufen rangieren mit 7 bzw. 6 % weit dahinter.
- Im Binnenverkehr sieht es dagegen völlig anders aus: Hier weist der Einkaufsverkehr mit 26 %, gefolgt von den Wegen zu bzw. von der Schule (22 %) den höchsten Wert auf. Der Freizeitverkehr rangiert mit einem Anteil von 19 % sogar noch vor den Arbeitswegen (17 %).

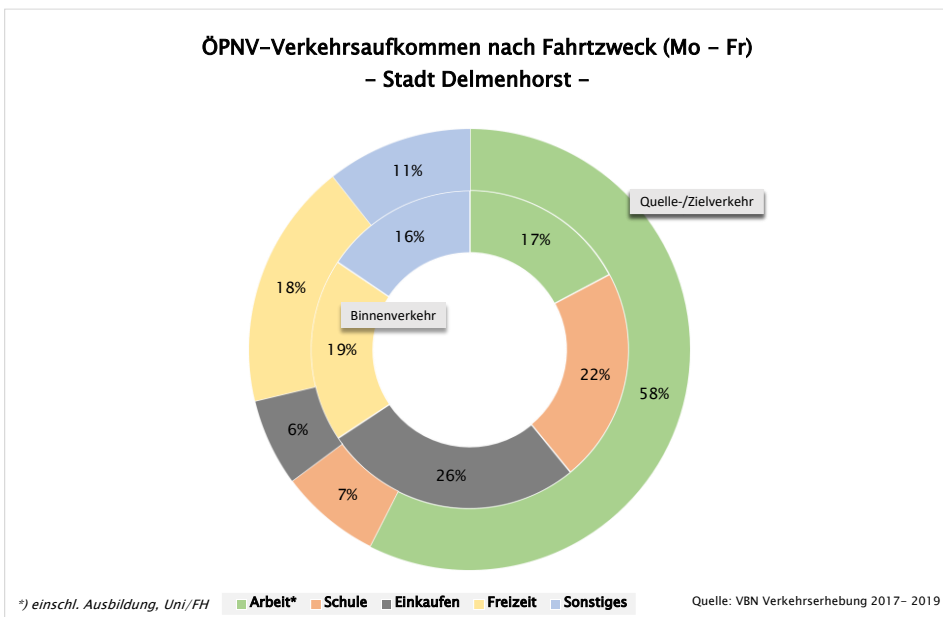


Abb. B-14 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Delmenhorst

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) konzentrieren sich besonders auf Bremen (63 %) sowie den angrenzenden Landkreis Oldenburg und die Stadt Oldenburg mit jeweils 13 % (siehe Abb. B – 11).

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 65 % der Fahrgäste nutzen diesen Verkehrszweig (Binnenverkehr 1 %). Auch der Stadtverkehr spielt mit etwa 33 % eine wesentliche Rolle (Binnenverkehr 97 %). Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 3 % (Binnenverkehr 2 %).

B 2.2.3.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 an Werktagen (Montag bis Freitag) 72.900 Personen. Hierbei dominiert der Binnenverkehr mit einem Anteil von 56 %, gefolgt vom Quell-/Zielverkehr (35 %) und dem Durchgangsverkehr mit einem Anteil von 9 %.

*Hoher Anteil
Binnenverkehr*

An Samstagen wurden durchschnittlich etwa 77 % der Wege eines Werktages (Montag bis Freitag) getätigt, an Sonntagen waren es 46 %. Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck ergibt sich folgendes Bild:

- Im Quell-/Zielverkehr dominiert, wie in allen anderen kreisfreien Städten auch, der Weg von und zur Arbeit (47 %), gefolgt vom Freizeit- (27 %), Schul- (11 %) und Einkaufsverkehr, der mit 5 % den niedrigsten Anteil aller vier Städte aufweist.
- Im Binnenverkehr liegen die Anteile der Arbeits- und Freizeitwege mit 29 % bzw. 22 % dicht beieinander, gefolgt vom Einkaufs- und Schulverkehr (18 % bzw. 15 %).

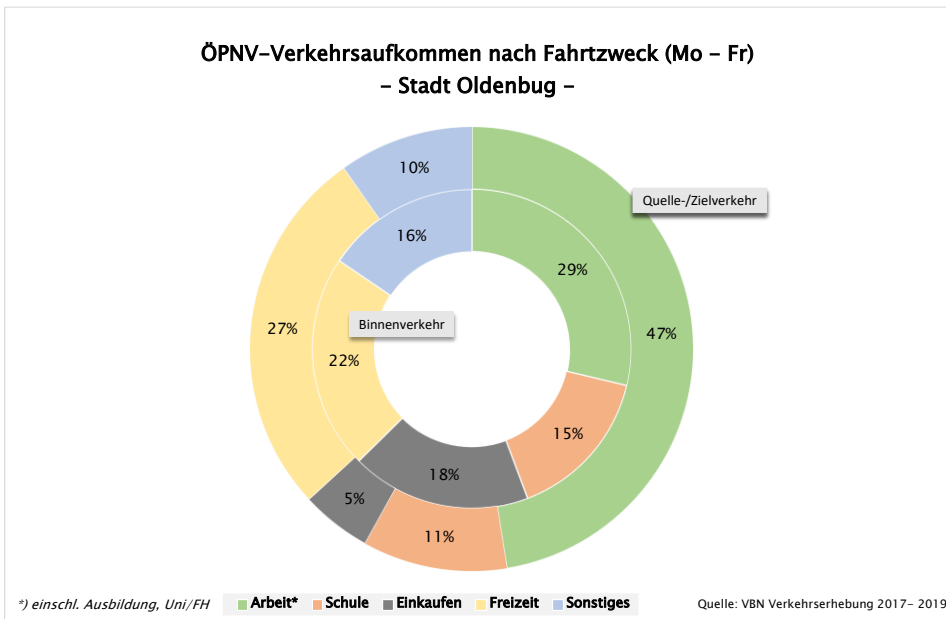


Abb. B-15 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Oldenburg

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) konzentrieren sich im Wesentlichen auf die angrenzenden Landkreise Oldenburg und Ammerland sowie die Stadt Bremen mit einem Anteil von jeweils 29 %. Die genauen Werte sind der Matrix in Abb. B-11 zu entnehmen.

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg kommt dem SPNV mit etwa 58 % der Fahrgäste eine dominierende Bedeutung zu (Binnenverkehr 0 %). Der Stadtverkehr, mit einem Wert von 27 %, weist dagegen den geringsten Anteil aller kreisfreien Städte auf (Binnenverkehr 98 %). Bemerkenswert ist der relativ hohe Anteil des Regionalbusverkehrs am Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg: Mit etwa 15 % hat Oldenburg hier den höchsten Anteil aller vier kreisfreien Städte (im Binnenverkehr 2 %).

B 2.2.3.5 Fahrgastaufkommen der Landkreise

In den meisten Landkreisen dominiert der Quell-/Zielverkehr gegenüber dem Binnenverkehr. Lediglich im Landkreis Wesermarsch liegen die Fahrgastzahlen im Binnenverkehr um 5 % darüber. In den Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Verden weist jedoch der Durchgangsverkehr die höchsten Fahrgastzahlen auf, während er in der Wesermarsch fast keine Rolle spielt.

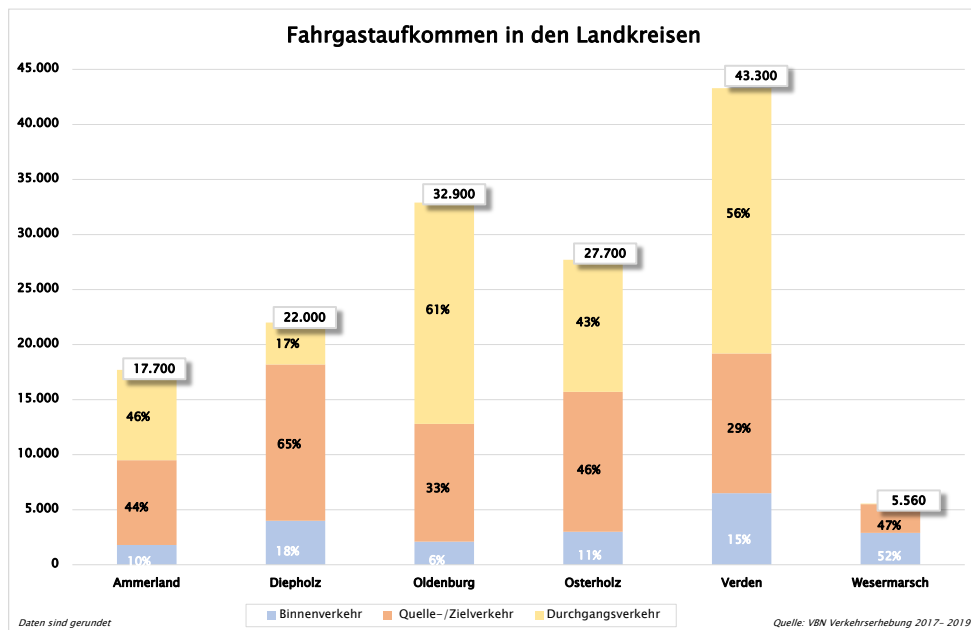


Abb. B-16 Fahrgastaufkommen in den Landkreisen

Der Quell- und Zielverkehr wird, mit Ausnahme des Landkreises Osterholz, maßgeblich durch den *SPNV* getragen. Der in Abbildung B-17 dargestellte *Stadtverkehr* nimmt vorrangig eine Verteilerfunktion als Zu- bzw. Abbringer des SPNV in den angrenzenden kreisfreien Städten ein. Ferner sind hier Stadtbuslinien der Oberzentren enthalten, die ins angrenzende Umland weitergeführt werden (z.B. Bremen-Lilienthal, Bremen-Schwanewede, Oldenburg-Wardenburg etc.). Hier erreicht der Landkreis Osterholz mit über 50 % den höchsten anteiligen Wert. Der *Regionalbusverkehr* hat, mit Ausnahme der Landkreise Ammerland und Wesermarsch, nur eine nachrangige Bedeutung.

Quell- und Zielverkehr

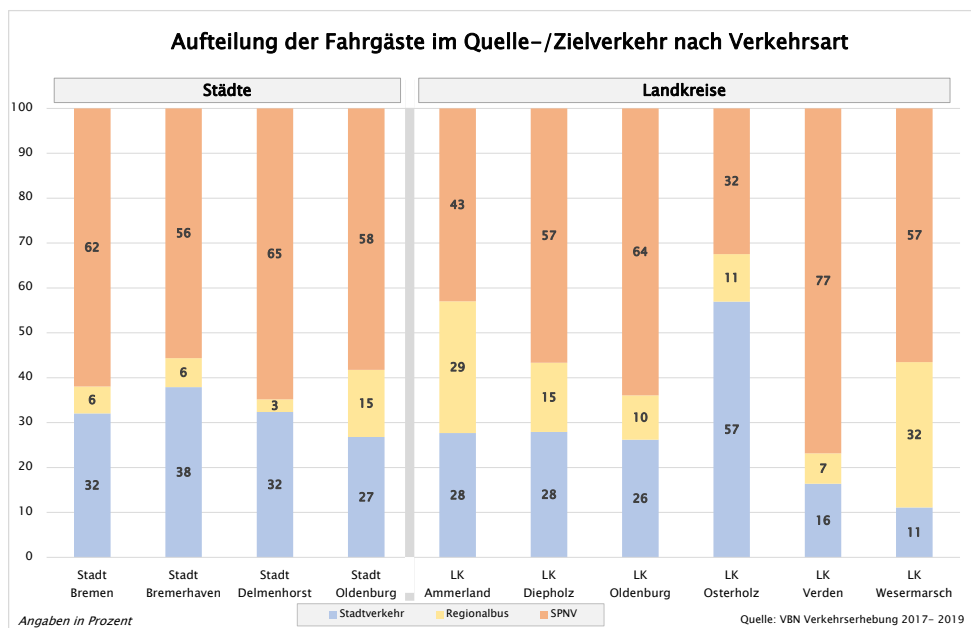


Abb. B-17 Aufteilung der Fahrgäste nach Verkehrsarten im Quell-/Zielverkehr

Etwas anders stellt sich die Situation im Binnenverkehr dar. Hier hat der *Regionalbus* eine wesentlich höhere Bedeutung als im Quell- und Zielverkehr. Mit Ausnahme des Landkreises Diepholz befördert er die meisten Fahrgäste; im Landkreis Ammerland erreicht dieses Segment sogar einen Anteil von 95 %. Der *Stadtbusverkehr* spielt hingegen nur eine untergeordnete Rolle und ist in den Landkreisen Ammerland, Verden und Wesermarsch so gut wie nicht vorhanden. Der *SPNV* ist in den Landkreisen das zweitwichtigste Verkehrsmittel und befördert im Landkreis Diepholz mit einem Anteil von 50 % sogar die meisten Fahrgäste.

Binnenverkehr

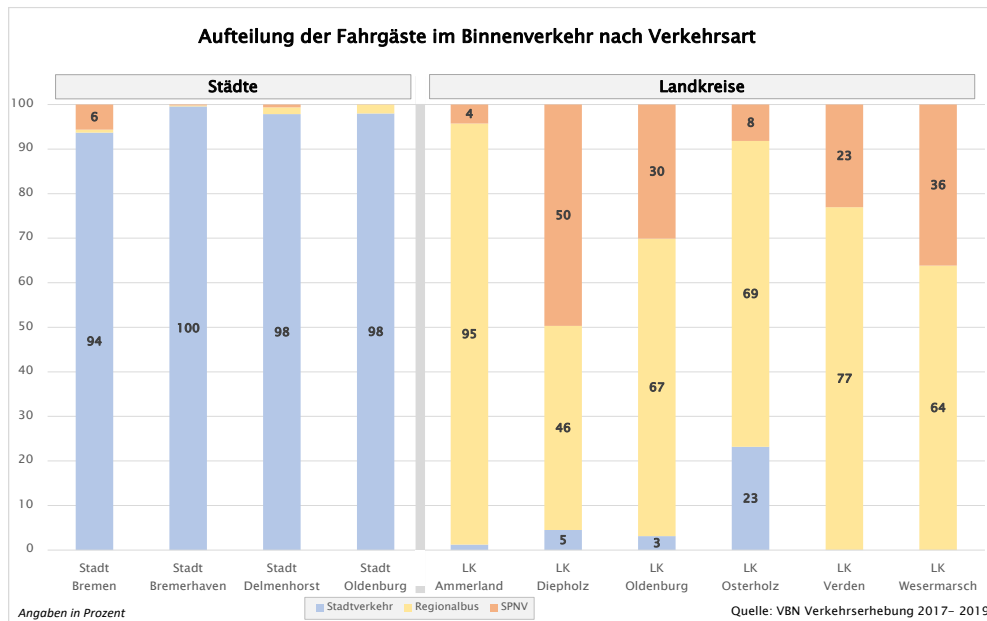
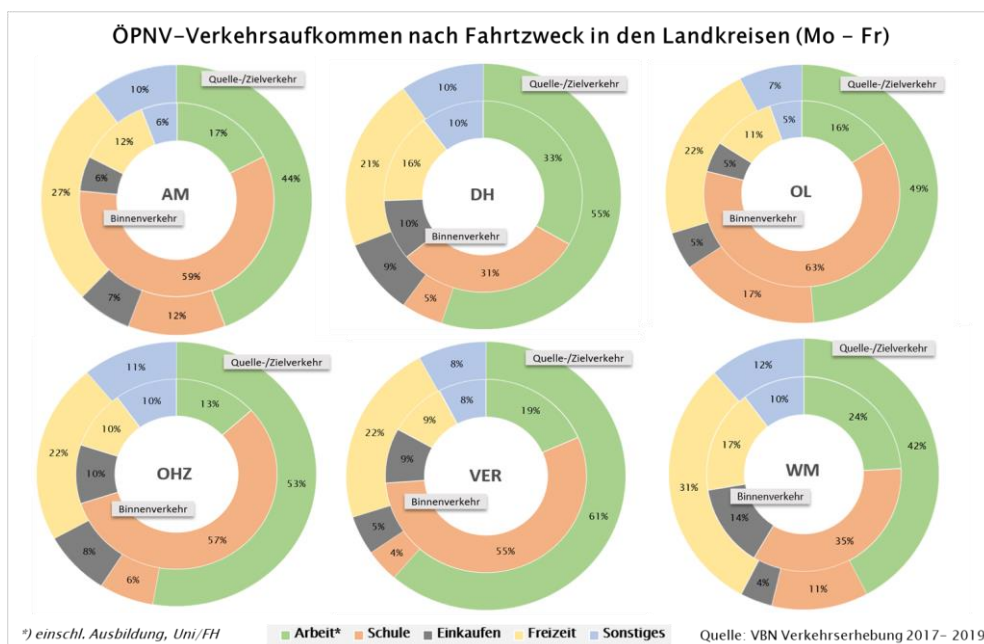


Abb. B-18 Aufteilung nach Verkehrsarten im Binnenverkehr



Fahrtzwecke

Abb. B-19 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in den Landkreisen

Die Auswertung nach Fahrtzwecken zeigt im Quell-/Zielverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) einen ausgeprägten Anteil an Fahrgästen im Bereich Arbeit und Ausbildung. Die Anteile liegen hier zwischen 42 % und 61 %. Im Binnenverkehr dominiert dagegen, mit Ausnahme des Landkreises Diepholz, der Weg zur Schule mit einem Prozentsatz zwischen 31 % und 63 %.

Neben dem Fahrtzweck Arbeit/Ausbildung kommt im Quell- und Zielverkehr dem Freizeitverkehr eine ebenso wichtige Bedeutung zu. Hier werden Anteile von bis zu 31 % erreicht. Im Binnenverkehr sind die Werte dagegen nur etwa halb so groß.

Im Fahrtzweck Einkaufsverkehr sind die Unterschiede zwischen Quell-/Ziel- und Binnenverkehr nicht so groß und weisen z.T. sogar die gleichen Anteilswerte auf. Lediglich im Landkreis Wesermarsch werden, prozentual gesehen, im Binnenverkehr mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt als im Quell-/Zielverkehr.

Einen durchaus nennenswerten Anteil am Fahrgastaufkommen besitzt auch der Fahrtzweck „Sonstiges“. Die Nutzengruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies liegt u.a. daran, dass eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert werden, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit-Einkaufen-Kita-Wohnung). Oder es sind Fahrtanlässe gegeben, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.).

Eine Zusammenfassung aller Werte sind der Abb. B-20 zu entnehmen.

Kreisfreie Städte												
	Bremen				Bremerhaven				Delmenhorst			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Arbeit*	128.900	36	37.800	54	9.400	26	4.800	39	1.100	17	5.400	57
Schule	28.400	8	2.200	3	5.000	14	1.400	11	1.400	22	700	7
Einkaufen	59.700	17	4.300	6	6.900	19	900	7	1.700	27	600	6
Freizeit	76.300	21	18.100	26	7.800	22	3.700	30	1.200	19	1.700	18
Sonstiges	63.100	18	7.300	10	6.700	19	1.500	12	1.000	16	1.000	11
SUMME	356.400	100	69.700	100	35.800	100	12.400	100	6.500	100	9.200	100
	40.400	100	25.500	100								

Landkreise												
	Ammerland				Diepholz				Oldenburg			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Arbeit*	300	18	3.400	44	1.300	33	7.800	55	300	16	5.200	49
Schule	1.000	59	900	12	1.200	31	700	5	1.200	63	1.800	17
Einkaufen	100	6	500	6	400	10	1.300	9	100	5	500	5
Freizeit	200	12	2.100	27	600	15	3.000	21	200	11	2.400	22
Sonstiges	100	6	800	10	400	10	1.400	10	100	5	800	7
SUMME	1.700	100	7.700	100	4.000	100	14.200	100	2.000	100	10.700	100

Landkreise												
	Osterholz				Verden				Wesermarsch			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Arbeit*	400	13	6.700	53	1.200	18	7.800	61	700	24	1.100	42
Schule	1.700	57	800	6	3.600	55	500	4	1.000	34	300	12
Einkaufen	300	10	1.000	8	600	9	600	5	400	14	100	4
Freizeit	300	10	2.800	22	600	9	2.800	22	500	17	800	31
Sonstiges	300	10	1.400	11	500	8	1.000	8	300	10	300	12
SUMME	3.000	100	12.700	100	6.500	100	12.700	100	2.900	100	2.700	100

*) einschl. Ausbildung, Uni/FH

Werte sind auf Hundert gerundet

Abb. B-20 Aufteilung der Fahrgäste nach Fahrtzweck im Binnen- und Quell-/Zielverkehr

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen

Die demografische Entwicklung ist ein wichtiger Einflussfaktor für das zukünftige Verkehrsaufkommen. Die prognostizierten Bevölkerungsentwicklungen stellen die einzelnen Gebietskörperschaften vor unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich der Anforderungen an den ÖPNV.

Prognosen der statistischen Landesämter

Für den niedersächsischen Teil des Planungsgebietes stammen die Daten vom Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) mit der Basis 2020. Die Daten für das Land Bremen stellte das Statistische Landesamt Bremen, Referat 21, mit der Basis 2021 zur Verfügung.

B 3.1 Bevölkerungsprognose

Der im vergangenen Nahverkehrsplan abgebildete Trend der Bevölkerungsbilanz in vielen Gebietskörperschaften zeichnet sich in den aktuellen Prognosen nicht mehr ab.

Wachsende Bevölkerungszahlen

Die Bevölkerungszahl im gesamten Planungsgebiet wird laut Berechnungen der Statistiker bis 2030 gegenüber dem jeweiligen Basisjahr voraussichtlich ca. 42.000 Einwohnende bzw. 2,4 % auf 1,782 Mio. Einwohnende wachsen.

Die Gebietskörperschaften im niedersächsischen Teil werden demnach, mit Ausnahme des Landkreises Wesermarsch (-1,5 %), zwischen 1,9 und 6,9 % zulegen. Im Land Bremen ist dagegen von einem leichten Bevölkerungsrückgang von 0,3 % (Stadt Bremen) bzw. 0,2 % (Bremerhaven) auszugehen.

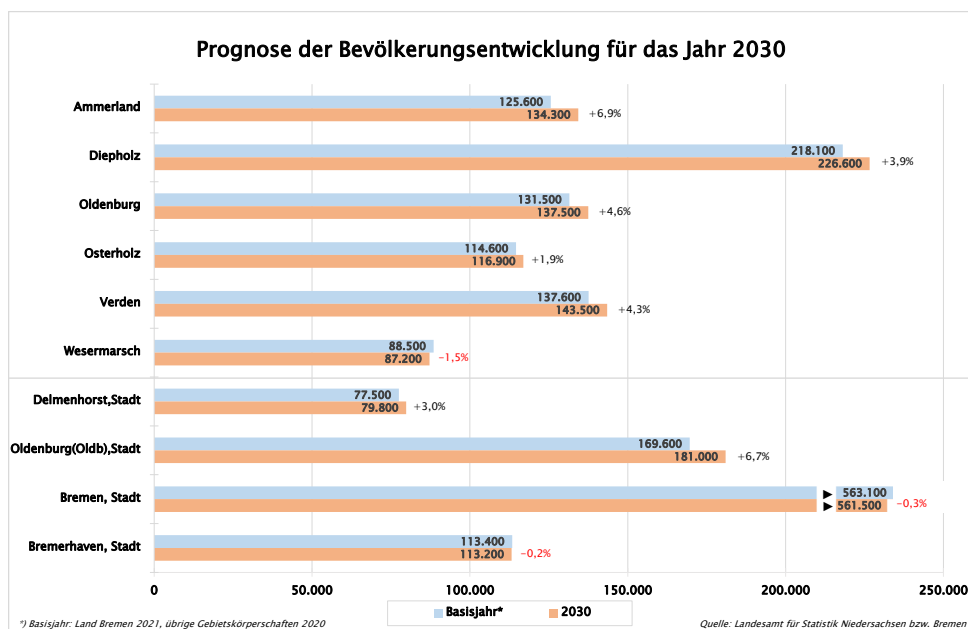


Abb. B-21 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für das Jahr 2030

B 3.2 Marktdurchdringung und mögliche Potenziale

Die Nutzung des ÖPNV durch die Bewohnenden der jeweiligen Gebietskörperschaften kann durch die Gegenüberstellung der Zahlenwerte Einwohnende und Fahrgäste dargestellt werden. Somit erhält man den Wert der sogenannten Marktdurchdringung und es werden vorhandene Fahrgastpotenziale ersichtlich.

Überwiegend steigende Marktdurchdringung

Durch das dichtere Fahrplanangebot in den kreisfreien Städten erreicht die Marktdurchdringung hier naturgemäß einen höheren Wert als in den Landkreisen. Allerdings gibt es auch innerhalb der Gruppe der kreisfreien Städte große Unterschiede; hier spielen Faktoren wie z.B. die PKW- und Fahrradnutzung, die wiederum von der Größe der Kommune und der Stadtstruktur beeinflusst wird, eine weitere wichtige Rolle. Auch die Möglichkeit verschiedene Infrastruktureinrichtungen zu Fuß erreichen zu können, sollte als Einflussfaktor nicht unterschätzt werden.

Während also im Binnenverkehr der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg in 2019 Werte von fast 0,1 bis etwas über 0,6 erreicht wurden, liegen die Werte im Binnenverkehr der Landkreise mit 0,01 bis 0,05 erheblich darunter; hier gibt es also noch erhebliches Potenzial, das durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot für die Steigerung der Fahrgastzahlen genutzt werden kann.

Abbildung B-22 gibt eine Übersicht, wie viele Bewohner und Bewohnerinnen der jeweiligen Gebietskörperschaft in den Jahren 2015 und 2019 den ÖPNV im Binnenverkehr statistisch gesehen genutzt haben. Den stärksten prozentualen Zuwachs konnte demnach die Stadt Oldenburg mit 6 % erreichen. Auch in der Stadt Bremen stieg der Wert um 3 %, während sich in Bremerhaven keine Änderung ergab.

In der Gruppe der Landkreise ist vor allem Verden hervorzuheben; hier gab es einen Zuwachs von 3 %. Aber auch Osterholz konnte um 2 % zulegen.

Die Berücksichtigung der im Kapitel B 3.1 dargestellten Bevölkerungsprognose und der in Abbildung B-3 im Kapitel B 2.1.2 ausgewiesenen Bevölkerungszuwächse in der Altersgruppe 0 bis 5 Jahren führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr zu der Schlussfolgerung, dass generell von einem Zuwachs oder zumindest von einer Stabilisierung auszugehen ist. Dies betrifft auch bzw. besonders den schulorientierten Verkehr der Bedienungsebene 3. Voraussetzung ist hierbei, dass die sonstigen, die Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren (z.B. Erhalt bzw. Ausbau des Verkehrsangebotes) diese demografischen Veränderungen flankieren.

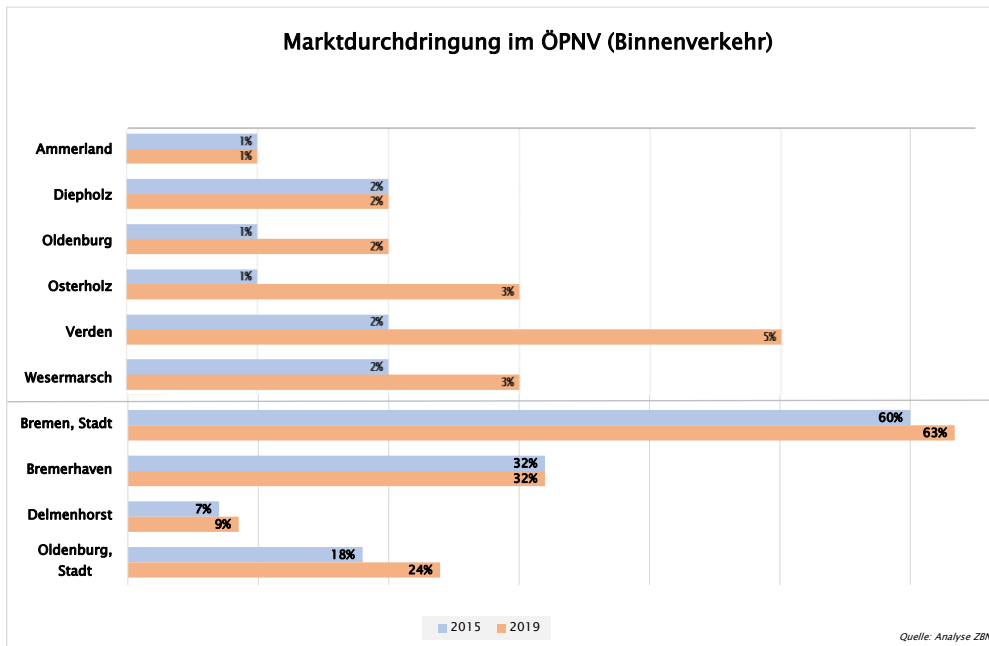


Abb. B-22 Marktdurchdringung im ÖPNV

B 4 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung

Nachdem Ende 2019 in China die ersten Fälle der neuartigen Lungenerkrankung Covid-19 auftraten, wurden auch in Deutschland ab März 2020 erste Fälle gemeldet. Die Folgen waren Kontakt-, Reise- und Ausgangsbeschränkungen. Schulen wurden geschlossen, in Unternehmen wurde Kurzarbeit eingeführt, Menschen verloren ihre Arbeit oder arbeiteten ab sofort im Homeoffice, Veranstaltungen wurden abgesagt und gastronomische Einrichtungen mussten schließen.

Sinkende Fahrgastzahlen

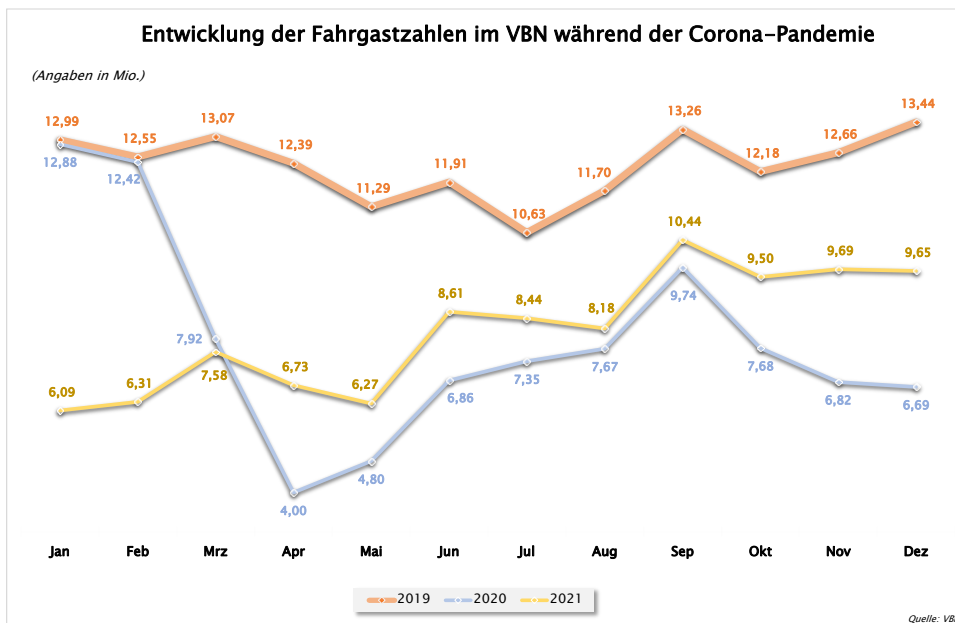


Abb. B-23 Entwicklung der Fahrgastzahlen im VBN während der Corona-Pandemie

Dadurch sanken die Fahrgastzahlen im VBN im Laufe der Monate März und April 2020 um bis zu 68 % gegenüber den Vormonaten. Mit den ersten Lockerungsmaßnahmen Ende April 2020 stiegen die Fahrgastzahlen wieder leicht an, sanken aber bereits wieder ab Ende September durch das Erreichen immer neuer Höchststände bei den Neuinfektionen und durch die Verkündung eines Teil-Lockdowns Anfang November 2020.

Im Jahr 2021 steigerte sich die Nutzung des ÖPNV im VBN-Land bis Dezember wieder um 58 %, was im Vergleich mit dem Dezemberwert 2019 aber immer noch ein Minus von 28 % bedeutet.

Auf das Ausbleiben der Fahrgäste reagierten die Verkehrsunternehmen unterschiedlich. Teilweise wurde das Angebot von Montag bis Freitag auf einen Samstags- oder Ferienfahrplan reduziert (z. T. mit Verstärkerfahrten), teilweise wurde aber auch das normale Angebot weitergefahren. Des Weiteren kam es aufgrund von Personalproblemen bei einigen Verkehrsunternehmen zu Sonderfahrplänen mit reduziertem Angebot.

Das Ziel für die kommenden Monate und Jahre wird es sein, Fahrgäste, die durch die Pandemie dem ÖPNV den Rücken gekehrt haben, wieder zurückzugewinnen. Hier werden Maßnahmen, die im Teil C dieses Nahverkehrsplanes beschrieben sind, unterstützend wirken.

Nahverkehrsplan

2023 – 2027

Teil C

Sicherung, Entwicklung und
Verbesserung des ÖPNV

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch



zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Teil C

C 1 Ziele	C-4
C 1.1 Grundsätze.....	C-4
C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit	C-5
C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot	C-6
C 1.4 Qualität des ÖPNV	C-8
C 1.5 Tarif und Vertrieb.....	C-8
C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen	C-10
C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot.....	C-10
C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes	C-10
C 2.2 Produkte.....	C-12
C 2.3 Die VBN-BürgerBusse	C-12
C 2.4 Bedienungsangebot in den Gebietskörperschaften	C-15
C 2.4.1 Stadtgemeinde Bremen	C-15
C 2.4.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven	C-25
C 2.4.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst.....	C-30
C 2.4.4 Zielnetz Stadt Oldenburg	C-34
C 2.4.5 Zielnetz Landkreis Ammerland	C-39
C 2.4.6 Zielnetz Landkreis Diepholz.....	C-44
C 2.4.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg	C-56
C 2.4.8 Zielnetz Landkreis Osterholz	C-63
C 2.4.9 Zielnetz Landkreis Verden	C-68
C 2.4.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch	C-76

C 3 Linienbündelung.....	C-81
C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung	C-81
C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften	C-84
C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen	C-84
C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven.....	C-87
C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst	C-88
C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg	C-89
C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland	C-90
C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz	C-93
C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg	C-96
C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz.....	C-99
C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden	C-101
C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch	C-103
C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation.....	C-103
C 4.1 Haltestellen	C-105
C 4.1.1 Barrierefreiheit	C-105
C 4.1.2 Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften	C-106
C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	C-112
C 4.3 Fahrgastinformation.....	C-113
C 5 SPNV im Verbundgebiet	C-119
C 5.1 Bahnstationen im Verbundgebiet.....	C-119
C 5.1.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen	C-119
C 5.1.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung	C-124
C 5.1.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld	C-136
C 5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz	C-143
C 6 Barrierefreiheit	C-147
C 6.1 Definition Ausnahmen vollständige Barrierefreiheit	C-147
C 6.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit.....	C-147
C 7 Qualitätsmanagement im VBN	C-150
C 8 Tarif und Vertrieb	C-150
C 9 Vermarktung	C-151

C 1 Ziele

C 1.1 Grundsätze

Die Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden 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 Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung beinhaltet neben einer angemessenen räumlichen und zeitlichen Erschließung sowie einer umfassenden Fahrgastinformation und -beratung insbesondere auch die Umsetzung der im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen geltenden Qualitätskonzepte, das Qualitätsmanagement im VBN sowie die Anwendung des VBN-Tarifs (vgl. Kap. A 4–5).

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen, des Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch Aufkommensverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr weiter voranzutreiben. Unter diesem Gesichtspunkt soll dem Ausbau des ÖPNV sowie einer weiteren Abstimmung und Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit Vorrang gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Insbesondere sind auch die Übergänge vom Individualverkehr zum ÖPNV weiter auszubauen.

Vorrang für den ÖPNV

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 an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzem Wege angebunden werden.

ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung

Gemäß Abschnitt 4.1.2, Ziffer 05 des Landes-Raumordnungsprogrammes Niedersachsen 2017 (LROP) ist der ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt ist. U. a. in der verdichteten Region Bremen ist der schienengebundene ÖPNV zur Bewältigung großer Verkehrsmengen vorrangig zu sichern und zu verbessern.

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den ÖPNV und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

Der ÖPNV soll die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger gewährleisten. Bei Planung, Bau, Aus- und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung, der Fahrgastinformation, dem Vertrieb sowie bei der Planung, der Ausgestaltung und beim Betrieb des Verkehrsangebots ist das Ziel der Herstellung der Barrierefreiheit zu verfolgen. Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, werden vorrangig gefördert (vgl. Kap. C.1.2).

Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der im PBefG enthaltenen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen ist es im Interesse der Fahrgäste sowie zur Sicherung eines qualitativ hochwertigen und wirtschaftlichen ÖPNV notwendig, klare Rahmenvorgaben für die Durchführung von Vergabeverfahren zu schaffen, beispielsweise durch die im Nahverkehrsplan verankerte Linienbündelung.

*Rahmenvorgaben für
Vergabeverfahren*

Angesichts des auch im ÖPNV generell bestehenden Fachkräftemangels ist es zur Sicherung und zum Ausbau des ÖPNV notwendig, dass sowohl Bund und Länder als auch die Tarifvertragsparteien im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeits- und Regelungsbereiche den Fachkräftemangel im ÖPNV verstärkt in den Fokus rücken. Auch der ZVBN wird insbesondere in Zusammenarbeit mit den Verbandsgliedern und Verkehrsunternehmen, unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausgangsvoraussetzungen vor Ort seine Aktivitäten in diesem Themenfeld weiter verstärken.

C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz gibt den Aufgabenträgern des öffentlichen Nahverkehrs vor „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§8 Abs. 3 Satz PBefG). Hierdurch werden andere gesetzliche Grundlagen, wie das Behindertengleichstellungsgesetz, oder das UN-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen konkretisiert und in die Fachgesetze überführt.

Barrierefreiheit im PBefG

Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert Barrierefreiheit wie folgt: „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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

*Definition der
Barrierefreiheit*

Dieses Ziel ist nur im Zusammenspiel der verschiedenen Akteure zu erreichen, d.h. Aufgabenträger, Verkehrsverbund, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen sowie Kommunen bzw. andere Straßenbaulastträger.

Die Herstellung der Barrierefreiheit umfasst die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge, Information/Service und Wartung bzw. das Zusammenspiel der verschiedenen Komponenten. Der ZVBN verfolgt das Ziel eines Designs für alle, d.h. die Maßnahmen sollen so umgesetzt werden, dass sie allen Nutzenden zugutekommen. So erleichtert ein Fahrzeugzugang mit geringem Restspalt den Einstieg für Rollstuhlfahrende und beschleunigt den Ein- und Ausstieg für alle anderen Fahrgäste. Die Schaffung eines ausreichend großen Mehrzweckplatzes steigert den Komfort für Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen.

Design für alle

Der Nahverkehrsplan stellt einen Rahmenplan für die Weiterentwicklung des Systems öffentlicher Nahverkehr dar. Bezüglich der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit obliegt ihm die Aufgabe Ziele und Maßnahmenfelder zu definieren und entsprechende Maßnahmen mit Prioritäten zu beschreiben, die zur Erlangung des Ziels umgesetzt werden sollen.

Nahverkehrsplan als Rahmenplan

Zur Konkretisierung der Anforderungen an die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit stützt sich der ZVBN auf das Gutachten „Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN“¹. Dieses beschreibt die Anforderungen für die verschiedenen Bereiche der Barrierefreiheit.

Gutachten vollständige Barrierefreiheit

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aspekte zur Barrierefreiheit in den gemeinsamen Qualitätskonzepten des VBN und ZVBN konkretisiert werden (vgl. dazu auch Kap. A 2). Die Konzepte Haltestellen und Fahrzeuge wurden basierend auf den Ergebnissen des Gutachtens 2021 fortgeschrieben. Die weiteren Konzepte werden ebenfalls noch fortgeschrieben.

C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot

Das mehrstufig differenzierte ÖPNV-Netz im Zweckverbandsgebiet, das dem Konzept des differenzierten Liniennetzes folgt, bildet die Grundlage für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

Differenziertes Liniennetz

Das Rückgrat des ÖPNV im Zweckverbandsgebiet ist der SPNV und – abseits von Schienenkorridoren – der straßengebundene ÖPNV, insbesondere der den Bedienungsebenen 1+, 1 und dem Stadtverkehr zugeordnete.

Das differenzierte Liniennetz (vgl. Kap. C 2.1) ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr weiterzuentwickeln und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit umzusetzen. Zur Weiterentwicklung des differenzierten Liniennetzes zählen auch die Differenzierung von Betriebsformen und die damit verbundene Bildung marktfähiger ÖPNV-Produkte.

¹ Der Bericht und die Dokumentation des Prozesses finden sich unter zvbn.de/barrierefreiheit

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

- 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 Park-/Bike-and-ride-Anlagen) nachfragegerecht und kundenfreundlich zu gestalten.
- dass zentrale Orte mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dabei sollen aufkommensstarke Orte, insbesondere die Ober- und Mittelzentren, möglichst direkt miteinander verbunden werden.
- dass die Vertaktung der Verkehre weiter vorangetrieben wird,
- dass das SPNV-Angebot von den zuständigen Aufgabenträgern gesichert und weiter ausgebaut wird,
- dass der Verkehrsfluss des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen beschleunigt wird,
- dass bei hauptsächlich auf den schulorientierten Verkehr ausgerichteten Linienverkehren das Angebot nach Möglichkeit so gestaltet wird, dass weitere Fahrgäste gewonnen werden können und
- dass neben den Verbindungen zwischen den Zentren auch eine flächendeckende Erschließung des Raumes erreicht werden soll. Neben den Linien der Bedienungsebene 2 sollen hier auch bedarfsorientierte Angebote zum Einsatz kommen.

Sicherstellung des differenzierten Liniennetzes und Verknüpfung der Verkehrsträger

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-Produkt (vgl. Kap. A 3.1.1, Regionalexpresslinien) im Stundentakt untereinander verbunden werden (vgl. dazu auch SPNV-Plan Bremen 2015²). 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 SPNV-Produkte (Regionalbahnlinien, Regio-S-Bahn) erfolgen.

Zeitliches Angebot im SPNV

Auf einigen Achsen wird als Ziel auch eine Verdichtung zum 15-/30-Minutentakt angestrebt, z.B. auf der Regio-S-Bahn-Linie RS1 zwischen Bremen-Farge und Achim oder zwischen Bremen und Bad Zwischenahn durch die RS30 und RE1 (siehe Kapitel C 5.2.) In Tagesrandlagen kann, bei gleichzeitigem Einsatz von schnellen und langsamen SPNV-Produkten auf einer SPNV-Strecke, auch eine Abstimmung im Angebot der Produkte sinnvoll sein.

² <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienenverkehr/spnv-nahverkehrsplan-des-landes-bremen-344507>

C 1.4 Qualität des ÖPNV

Zur weiteren Verbesserung der Qualität des ÖPNV ist die Umsetzung der in der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH bereits beschlossenen Qualitätskonzepte (vgl. www.zvbn.de/bibliothek), deren Fortschreibung unter Berücksichtigung aktueller Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV sowie die Entwicklung von weiteren Qualitätskonzepten von allen Beteiligten weiter voranzutreiben. Hierbei ist in der Umsetzung insbesondere dafür Sorge zu tragen,

Qualitätskonzepte und Qualitätsmanagement

- dass nur solche Maßnahmen eine öffentliche Förderung erhalten, die den Anforderungen der beschlossenen Qualitätskonzepte entsprechen und
- dass das gemeinsam entwickelte Verfahren zum Qualitätsmanagement angewendet wird.

Um Zugangshemmnisse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel weiter abzubauen und eine effektive Nutzung verschiedener Verkehrsträger und deren Kombinationsmöglichkeiten zu fördern, ist vor allem die Fahrgastinformation und -beratung, insbesondere unter Berücksichtigung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien, weiter zu verbessern.

Fahrgastinformation

Durch die Mobilitätsgarantie wird den Fahrgästen ein Anspruch auf die Leistung gewährt. Bei Verspätungen von mehr als 21 Minuten bestehen Erstattungsansprüche bzw. bei Ausfall einer Verbindung oder deutlichen Verspätungen können Taxikosten bis zu einer gewissen Höhe geltend gemacht werden.³

C 1.5 Tarif und Vertrieb

Nach der zwischen Bund und Ländern Ende 2022 erzielten Einigung hinsichtlich der Einführung eines deutschlandweit im Nahverkehr gültigen Tickets zum monatlichen Preis von 49 € im Laufe des Jahres 2023 („Deutschlandticket“) ergibt sich die Notwendigkeit, die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen), die Preisbildungsmechanismen sowie das Ticketsortiment grundlegend zu überprüfen und den Verbundgremien zeitnah entsprechende Anpassungsvorschläge zu unterbreiten. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die Auswirkungen des „Deutschlandtickets“ auf die Absatzzahlen der bisherigen VBN-Tickets, die generellen Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs. Bezogen auf die künftig angebotenen VBN-Tickets ist insbesondere anzustreben, lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen (beispielsweise durch den Wegfall der Tarifzone 101), zielgruppenspezifische Ticketangebote ggf. zu modifizieren und dem geänderten Mobilitätsverhalten anzupassen, tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten, die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen sowie die Vorteile des einheitlichen und durchgängigen VBN-Tarifs stärker zu bewerben.

Tarif und Vertrieb

³ Weitere Informationen unter <https://www.vbn.de/service/mobilitaetsgarantie>

Aufgrund seiner besonderen Bedeutung für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr im Zweckverbandsgebiet ist der einheitliche VBN-Tarif ein zentraler und maßgeblicher Beitrag zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG. Der ZVBN wird deshalb den VBN-Tarif im Rahmen von Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen verpflichtend vorgeben und darauf im Rahmen seiner Vorabbekanntmachungen nach der EU-VO 1370/2007 hinweisen.

Auch im Rahmen eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge wird seitens des ZVBN und seiner Verbandsglieder auf die Anwendung des VBN-Tarifs gegenüber den Genehmigungsbehörden bestanden werden.

Um hinsichtlich des Ticketvertriebs im VBN den Fahrgästen eine weitgehend einheitliche Oberfläche bieten zu können, ist die Erarbeitung und Verabschiedung eines VBN-Vertriebskonzeptes weiter voranzutreiben. Hierbei sind insbesondere die Umsetzungsmöglichkeiten verbundweiter bargeldloser, web- sowie smartphonegestützter Ticketangebote und Vertriebswege weiterzuentwickeln. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen und umzusetzen.

Beim Einsatz unterschiedlicher Fahrkartenautomaten ist darauf zu achten, dass die Bedienabläufe und die Darstellungen auf den Displays möglichst weitreichend vereinheitlicht werden sowie eine barrierefreie Nutzung ermöglicht wird. Dies gilt auch für Fahrkartenautomaten von über die Verbundgrenzen hinaus tätigen SPNV-Unternehmen. Bei der Ausgestaltung des Vertriebsstellennetzes ist in Kooperation mit den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen anzustreben, das vorhandene Vertriebsstellennetz, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten einer persönlichen Beratung, zu sichern und weiter auszubauen.

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen

Die Zusammenarbeit mit den an das Verbandsgebiet angrenzenden Verkehrsregionen ist insbesondere im Rahmen der Planung und Ausgestaltung Verbandsgrenzen überschreitender Verkehre sowie bei der Entwicklung tariflicher Kooperationen weiter auszubauen. Hierbei sind vor allem aufkommensstarke Verkehrsverflechtungen im Schienenpersonennahverkehr und im Regionalbusverkehr über das Verbundgebiet hinaus zu berücksichtigen.

Kooperation

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes

Die unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz werden durch eine Gliederung in verschiedene Bedienungsebenen mit Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung differenziert. Das Konzept soll den unterschiedlichen Nachfragebedarfen durch den Einsatz unterschiedlicher Angebote gerecht werden. Mit den einzelnen Angeboten werden bestimmte Qualitätsanforderungen verbunden. Angebotskategorien definieren Anforderungen u.a. an Taktichte und Bedienungszeiten. Je Linie können über diese Anforderungen hinausgehende Festlegungen getroffen werden.

*Differenzierung des
vorherigen Konzeptes*

Im Zusammenspiel der verschiedenen Bedienungsebenen und der Verkehrsträger Schiene und Straße soll ein abgestimmtes Netz entstehen. An wichtigen Punkten werden die Linien aufeinander abgestimmt und verknüpft. Gerade die einheitliche Vertaktung sichert die Möglichkeit zur Abstimmung der Fahrpläne und Sicherung der Anschlüsse. Durch das Projekt Echtzeitinformation (vgl. A 2.3 und C 4.3) können diese auch technisch gesichert und den Fahrgästen kommuniziert werden.

Das Konzept des differenzierten Liniennetzes beinhaltet die folgenden Elemente:

Der *SPNV* verkehrt auf den Hauptnachfrageachsen und verbindet Zentren im Stundentakt oder dichter. Die Vertaktung stellt zeitnahe Anschlüsse zu anderen Linien des SPNV im Verbandsgebiet, zum Fernverkehr sowie zum Stadt- und Regionalverkehr her. Die Anschlusssicherung wird durch geeignete Systeme und individuelle Regelungen für jeden Umstiegspunkt gewährleistet. Unterschiedliche Produkte, wie Regionalexpress oder die Regio-S-Bahn, schaffen attraktive Angebote für verschiedene Nutzergruppen.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

Die Nachfrageanforderungen in den Städten erfordern ein vielfältig differenziertes Angebot. Für den *Stadtverkehr (SV)* werden je Linie die Mindestanforderungen je Verkehrstag und -zeit an das Taktangebot festgelegt. Wesentliches Merkmal des Stadtverkehrs ist die Vertaktung der Linien, die attraktive Umsteigebeziehungen ermöglicht. Innerhalb des Stadtverkehrs existieren verschiedene Angebotsformen; neben den Stadtbussen und Straßenbahnen (in Bremen) verkehren z.B. Ortsbusse, die den Anforderungen an eine kleinräumige Erschließung gerecht werden.

Stadtverkehr

Die *Bedienungsebene 1+* umfasst Linien, die zentrale Orte in einem hochwertigen Angebot Montag bis Sonntag mindestens in einem Stundentakt verbinden. Es wird angestrebt in der Hauptverkehrszeit einen 30-Minutentakt umzusetzen, dieser kann sich auf Abschnitten durch Überlagerung verschiedener Linien ergeben. Die Bedienungszeiten sind Montag bis Samstag mindestens 6:00 bis 23:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen 8:00 bis 22:00 Uhr. Das Angebot entspricht den Anforderungen der Förderung von landesbedeutsamen Buslinien in Niedersachsen.

Bedienungsebene 1+

Auf der *Bedienungsebene 1* im Regionalverkehr gibt es vornehmlich Verbindungen zwischen Orten höherer Zentralität und Fahrgastnachfrage in der Region. Als Mindestangebot soll auf der Bedienungsebene 1 ein Stundentakt angeboten werden, der sich auf die Betriebszeit montags bis freitags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr bezieht. An Wochenenden wird als Grundangebot ein Zweistundentakt festgelegt. Für die Hauptverkehrszeiten (HVZ) findet je Linie eine differenzierte Festlegung des Angebots statt (vgl. Kapitel C 2.4). Die Buslinien der Bedienungsebene 1 ergänzen den SPNV und die Angebote der Ebene 1+ um ein hochwertiges Angebot. Die Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit wird angestrebt.

Bedienungsebene 1

Die *Bedienungsebene 2* ergänzt das Netz im Regionalverkehr durch die Erschließung der Fläche. An geeigneten Verknüpfungspunkten wird die Bedienungsebene 2 mit der Bedienungsebene 1, dem Stadtverkehr und dem SPNV verknüpft. Auf diese Weise kann die Anbindung eines Ortes höherer Zentralität sichergestellt werden bzw. es ergeben sich kürzere Reisezeiten für Fahrgäste. Das Fahrtenangebot wird individuell festgelegt. Die Linien verkehren Montag bis Freitag ganzjährig. Neben der Ergänzung des Netzes umfasst die Ebene 2 z.B. auch Verkehre, die besonders für Berufstätige angeboten werden.

Bedienungsebene 2

Der *Schulverkehr (Bedienungsebene 3)* stellt besondere Anforderungen an die zeitliche Flexibilität und Ausgestaltung des Angebots. Vornehmliche Aufgabe ist die Anbindung der Schulstandorte, unter besonderer Berücksichtigung der von den Trägern des schulorientierten Verkehrs getroffenen Festlegungen (z.B. im Rahmen der Satzungen zur Schülerbeförderung).

Bedienungsebene 3

Die Linien des *Nachtverkehrs (NV)* bedienen die Nachfrage in den späten Abend- und Nachtstunden ab 23:00 Uhr. Sie orientieren sich mit ihrer Linieneinführung an wichtigen Zielen des Freizeitverkehrs wie Diskotheken oder Kultur- und Freizeitangeboten in den Oberzentren. Die Betriebszeiten werden an die Anforderungen der städtischen oder regionalen Verkehrsaufgaben im Freizeitverkehr angepasst. Die Linien verkehren mindestens in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Angebote im Nachtverkehr können durch eigene Linien oder durch Spätfahrten auf den Linien der Ebene 1+ oder 1 erbracht werden.

Nachtverkehr

Gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan haben sich die Zuordnungen der Linien zu Bedienungsebenen zum Teil geändert: So wurden z.B. Linien heraufgestuft, deren heutiges Angebot und Potenzial die Zuordnung zu einer höheren Bedienungsebene rechtfertigen. Gleichzeitig wurden Linien herabgestuft, deren bisherige Einstufung nicht mehr gerechtfertigt erschien.

C 2.2 Produkte

Im ÖPNV gibt es – wie oben beschrieben – vielfältige Angebote mit zum Teil sehr unterschiedlichen Verkehrsaufgaben. Eine klare Erkennbarkeit der verschiedenen ÖPNV-Produkte stiftet Nutzen für die Kundinnen und Kunden. Deshalb müssen die Fahrgäste wissen, was in der „Verpackung“ – also der Produktbezeichnung – steckt. Dies ermöglicht auch eine zielgruppenspezifische Vermarktung der einzelnen Produkte.

Es wird das Ziel verfolgt, gemeinsam mit der VBN GmbH, den Verkehrsunternehmen sowie den SPNV-Aufgabenträgern für die im VBN-Gebiet angebotenen Verkehre Produktkategorien und –bezeichnungen mit definierten Anforderungen zu erarbeiten und sukzessive umzusetzen.

Einheitliche Produkte

Dies gilt nicht nur für die auf der Schiene, in den Städten und im Regionalbusbereich angebotenen Verkehre, sondern insbesondere auch für die bedarfsgesteuerten Angebote wie AnrufLinienTaxi (ALT) und AnrufSammel-Taxi (AST). Gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen in den eher ländlichen Gebieten des Verbundraumes wird es zur erfolgreichen Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung notwendig werden, flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre mit klaren und möglichst verbundweit einheitlichen Produkteigenschaften auszugestalten. Hierzu zählt auch die Integration der Verkehre in die elektronische Fahrgastinformation sowie die Möglichkeit, diese Verkehre auch online und über die Fahrplaner-App buchen und bezahlen zu können. Hierfür wird insbesondere auch die Schaffung eines einheitlichen technischen Hintergrundsystems zur Disposition der Verkehre angestrebt.

Bei Neueinrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren bzw. der Verlängerung bestehender Verkehre werden diese unter Berücksichtigung der geänderten genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie in Abstimmung mit den jeweiligen Verbandsgliedern und kreisangehörigen Gemeinden über die jeweiligen Linienbündelverträge beauftragt.

C 2.3 Die VBN-BürgerBusse

Bundesweit verkehren über 400 BürgerBusse. In Niedersachsen sind es über 60, davon 23 im Gebiet des VBN (Stand Juni 2022). Die VBN-BürgerBusse ergänzen das bestehende ÖPNV-Angebot in zeitlicher und/oder räumlicher Hinsicht. BürgerBusse sollen eine vertaktete innergemeindliche Erschließung und Anschlüsse an weiterführende Bus- und Bahnlinien bieten. Die Fahrplangestaltung berücksichtigt diese Erschließungs- sowie Zu- und Abbringerfunktion. Die fahrplan- und fahrzeugtechnische Auslegung des Betriebes berücksichtigt besonders mobilitätseingeschränkte und ältere Personen.

*Zielsetzung BürgerBus:
Ergänzen, nicht ersetzen*

Der Betrieb und die Organisation werden weitgehend durch in einem BürgerBusverein zusammengeschlossene, ehrenamtlich tätige Bürgerinnen und Bürger bewerkstelligt. Insbesondere aus genehmigungsrechtlichen Gründen werden die BürgerBusse von einem Verkehrsunternehmen begleitet.

Das zum Einsatz kommende Fahrzeug mit maximal acht Fahrgastsitzplätzen ist speziell auf die Personenbeförderung ausgelegt. Es muss den im VBN-Fahrzeugkonzept und den in den ZVBN-Förderrichtlinien dargelegten Kriterien, bspw. der Barrierefreiheit, entsprechen.

BürgerBusfahrzeug

Für die planerische Bewertung eines nachhaltigen Betriebs von BürgerBussen bieten die folgenden Kriterien gute Anhaltspunkte:

Für den nachfrageseitigen Anspruch der Bevölkerung können Ergebnisse von Haushaltsbefragungen herangezogen werden. Nach Anwendung der 10 %-Ableitung⁴ aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragungen sollte für das erste Betriebsjahr eine berechnete Mindestnachfrage von 300 bis 350 Fahrgästen/Monat vorliegen. Auf Basis von Auswertungen der seit 2004 geführten BürgerBus-Fahrgaststatistik ist von einem durchschnittlichen jährlichen Fahrgastzuwachs von 15 % binnen der ersten zwei Jahre auszugehen.

Fahrgastnachfrage

Das Verkehrsgebiet sollte nicht weniger als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner bzw. eine Siedlungsdichte von nicht unter 100 Einwohner/km² vorweisen.

Siedlungsstruktur

Die jeweiligen Gemeinden müssen zur Deckung der jährlichen Betriebskosten einen angemessenen finanziellen Beitrag zu leisten bereit sein.

Finanzierung

Um eine Konkurrenz zu bestehenden Regionalbusangeboten der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 zu vermeiden, sollen die Fahrpläne der BürgerBusse auf parallel bedienten Streckenabschnitten möglichst auf die jeweiligen Fahrplanlücken ausgerichtet sein. Dadurch wird auf diesen Abschnitten auch eine zeitliche Ergänzung des Fahrplanangebots erreicht.

Netzergänzung

In den VBN-BürgerBussen kommt der VBN-Tarif zur Anwendung. Die Fahrzeuggestaltung, aber auch das Fahrplanlayout, entspricht den Kriterien des VBN.

Tarif + Corporate Design

Im Verbundgebiet bieten die derzeit 23 BürgerBusvereine auf 51 Linien ein Fahrplanangebot (vgl. Tabelle C-1).

Eine regelmäßig fortgeschriebene Übersicht aller VBN-BürgerBusvereine findet sich unter www.zvbn.de/buergerbus. Eine Übersichtskarte findet sich in der Anlage (Karte A-23).

⁴ Die in den Haushaltsbefragungen gemachten Angaben zur Nutzungshäufigkeit werden addiert, aber nur mit 10 % als konkrete Nutzung nach Einführung eines BürgerBusses gewertet. Mit dieser Herangehensweise wurden bislang gute und der Realität nahekommende Fahrgastzahlen für das erste Betriebsjahr prognostiziert.

Gemeinde	Linie	Verlauf	Landkreis
Weyhe	116	Jeebel – Melchiorshausen	Diepholz
	117	Sudweyhe – Erichshof	
Bassum	181	Bassum – Nordwohld	Diepholz
	182	Bassum – Helldiek-Bassum	
	183	Bassum – Neubruchhausen	
	184	Bassum – Bramstedt	
Syke	185	Syke – Ristedt – Syke	Diepholz
	186	Syke – Okel – Syke	
Ganderkesee	221	Schierbrok – Delmenhorst	Oldenburg
	222	Rethorn – Delmenhorst	
	223	Rethorn – Ganderkesee – DEL-Klinikum – Bookholzberg	
Wildeshausen	281	Wildeshausen – Katenbäker Berg	Oldenburg
	283	Wildeshausen – Blumenweg	
Rastede	347	Nethen – Rastede – Wahnbek	Ammerland
Westerstede	359	Westerstede – Westerstede	Ammerland
Edewecht	393	Edewecht – Klein Scharrel – Edewecht	Ammerland
Bad Zwischenahn	394	Petersfehn – Bad Zwischenahn	Ammerland
Butjadingen	405	Eckwarden – Waddens – Nordenham	Wesermarsch
Stadland	415	Heliosklinik – Reitland – Rodenkirchen	Wesermarsch
Grasberg/ Worpswede	612	Grasberg – Hüttenbusch – Grasberg	Osterholz
	616	Grasberg-Neu-Rautendorf-Grasberg	
Ritterhude	654	Ritterhude – Werschenrege – Ihlpohl – Platjenwerbe – Bremen-Lesum	Osterholz
Kirchlinteln	781	Kirchlinteln – Heins – Kirchlinteln	Verden
	782	Kirchlinteln – Brammer – Kirchlinteln	
	783	Kirchlinteln – Bendingbostel – Kirchlinteln	
	784	Kirchlinteln – Odeweg – Kirchlinteln	
Thedinghausen	785	Thedinghausen – Riede – Uesen	Verden
	786	Blender – Morsum – Thedinghausen	
Ottersberg	788	Otterstedt – Posthausen	Verden
	789	Otterstedt – Sagehorn	
Achim	791	Achim – Uphusen – Achim	Verden
	792	Achim – Uesen – Achim	
	793	Achim – Embsen – Achim	
	794	Achim – Uesen – Baden – Badenermoor	
Oyten	796	Oyten – Sagehorn – Oyten-Süd – Oyten	Verden
	797	Oyten – Schaphusen – Sagehorn – Oyten	
	798	Oyten – Oyten Süd – Oyten	
Rotenburg(Wümme)	802	Bf – Krankenhaus – Harburger Str. – Bf	Rotenburg
	803	Bf – Saturnstr. – Moorstr. und zurück	
Sottrum	851*	Sottrum – Stuckenborstel – Sottrum	Rotenburg
	852*	Sottrum – Winkeldorf – Sottrum	
	854	Sottrum – Bötersen – Sottrum	
	856*	Sottrum – Ahausen – Sottrum	
Zeven	863	Zeven – Heeslingen – Wense – Meinstedt – Zeven	Rotenburg
	864	Zeven – Elsdorf – Heesedorf – Gyhum – Nartum	
Gnarrenburg	845	Gnarrenburg – Augustendorf – Glinstedt – Karlshöfen – Findorf – Kuhstedt	Rotenburg
	846	Gnarrenburg – Brillit – Klenkendorf – Fahrendorf – Bremervörde und zurück	
Visselhövede	881	Visselhövede – Hiddingen – Visselhövede	Rotenburg
	884	Visselhövede – Egenbostel – Visselhövede	
	885	Visselhövede – Nintorf – Visselhövede	

* Der BürgerBus Sottrum führt auf dieser Linie einzelne Fahrten durch

Tabelle C- 1: Übersicht BürgerBuslinien im VBN

C 2.4 Bedienungsangebot in den Gebietskörperschaften

In den folgenden Abschnitten werden die geplanten Veränderungen im Angebot sowie die Zielnetze der Gebietskörperschaften dargestellt.

C 2.4.1 Stadtgemeinde Bremen

Im November 2019 hat der Senat beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) in Teilbereichen fortzuschreiben. 2020/21 wurde in einem umfassenden Prozess ein Konzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erstellt (Angebotsoffensive). Im Folgenden werden die geplanten Maßnahmen nach den verschiedenen Angebotsstufen dargestellt.⁵ Die Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans ist im Herbst 2022 erfolgt.

Zur Erläuterung für den folgenden Text: Quer- oder Gewerbelinien sind der Begriff für Buslinien, die die Stadtteile und Gewerbegebiete unter Umgehung der Innenstadt miteinander verbinden und erschließen (Tangentiallinien).

Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

Angebotsstufe 1

- Die Hauptlinien 1, 4, 6, 24, 25, 26/27 weisen derzeit in der Nebenverkehrszeit (NVZ) montags bis freitags ab 9:00 Uhr bis 12:30 Uhr oder 15:00 Uhr ein gegenüber den Hauptverkehrszeiten verringertes Angebot auf (10-Minutentakt statt 7,5- bis 5-Minutentakt). Diese Angebotslücke wird geschlossen, sodass auf diesen Linien zwischen 6:15 Uhr und 18:45 Uhr mindestens ein 7,5-Minutentakt (+33 %) angeboten wird (Linien 26 und 27 jeweils alle 15 Minuten).
- An Sonn- und Feiertagen wird nach 10:00 Uhr bis Betriebsschluss in Bremen-Stadt ein 20-Minuten-Grundtakt auf den Hauptlinien angeboten, weitere Linien fahren darauf abgestimmt. Am Nachmittag kommt es teilweise zu sehr starken Besetzungen. Das Angebot ist im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Daher wird der Grundtakt von 12:00 bis 19:00 Uhr auf 15 Minuten (+33 %) verdichtet. Anschluss- und Tangentiallinien fahren darauf abgestimmt.
- Die Besetzung der Linie 63 ist zu den Schichtwechselzeiten im GVZ außergewöhnlich hoch. Es gibt viele Direktfahrer zwischen Hauptbahnhof und GVZ. Daher wird eine neue Expressbuslinie zwischen Hauptbahnhof und GVZ über B6 und A281 mit zunächst 8 Fahrten Montag bis Freitag eingerichtet. Im GVZ werden dabei alle Haltestellen bedient. Weitere Einzelfahrten in Randzeiten werden auf der Linie 63 entsprechend der Nachfrage und der Schichten im GVZ ergänzt.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 518.000 Fahrplankilometer pro Jahr verglichen mit heute erhöht (+2,5 %).
- Die Umsetzung der Angebotsstufe 1 soll im Frühjahr 2023 erfolgen.

⁵ Eine ausführliche Darstellung des Prozesses und der Ergebnisse findet sich unter <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586>

Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien*Angebotsstufe 2*

- Ein Prioritätsnetz aus Straßenbahn- und Busstrecken wird definiert. Für dieses gelten gemeinsame Vorgaben an Angebot, Aufgabe, Infrastruktur, Bevorrechtigung und Fahrzeuge.
- Angebot „TAKTversprechen“: Montag bis Freitag 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr, Samstag 9:00 Uhr bis 21:00 Uhr: Mindestens 10-Minutentakt, Sonntag 10:00 bis 21:00 Uhr (weitere Zeiten abends in Prüfung): Mindestens 15-Minutentakt.
- Aufgabe: Erschließung des weitaus größten Teils (85 %) der Bremer Einwohnenden und direkte Verbindung mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof bzw. dem Zentrum und Bahnhof Vegesack sowie weiteren wichtigen, stadtprägenden Zielen wie Hochschulen, Kliniken, Geschäfts- und großen Einkaufszentren und Gewerbestandorten, möglichst mit nur einmaligem Umsteigen.
- Infrastruktur: Die Infrastruktur ist so auszugestalten, dass sie eine geringstmögliche Reisezeit garantiert. Die Haltestellen sind so anzuordnen und auszugestalten, dass ein schnelles, störungs- und konfliktfreies An- und Abfahren möglich ist und der Fahrgastwechsel so zügig und störungsfrei wie möglich verlaufen kann (vgl. dazu auch Kap. C 4.1.2). Die befahrenen Strecken müssen einen störungsfreien Betrieb mit der maximalen erlaubten bzw. möglichen Geschwindigkeit erlauben. Wo erforderlich sind besondere Bahnkörper und Busspuren einzurichten. Ist dies nicht möglich, sind Alternativen zu entwickeln.
- Bevorrechtigung: An Knotenpunkten mit Ampel (Lichtsignalanlage/LSA) ist eine Bevorrechtigung mit Qualitätsstufe A für die Linien des Prioritätsnetzes einzurichten. An Knotenpunkten ohne LSA oder für den Fall des Ausfalls einer LSA, sind die Vorfahrtsregeln entsprechend einzurichten. Die Höchstgeschwindigkeit der befahrenen Straßen soll in der Regel 50 km/h oder mehr betragen.
- Fahrzeuge: Die Fahrzeuge sollten auf schnellen Fahrgastwechsel ausgerichtet sein und ausreichend große Multifunktionsflächen bieten. Elektrischem Antrieb ist bei Bussen der Vorzug zu geben, um ein zügiges Beschleunigen zu ermöglichen und einen hohen Fahrkomfort zu bieten.
- Ziel: Im Prioritätsnetz sind geringstmögliche Reisezeiten bei guter Erschließungswirkung anzubieten. Das Angebot ist hochattraktiv, macht Fahrplankenntnisse unnötig und ermöglicht jederzeit eine flexible Nutzung des ÖPNV. Die Takte auf den Strecken sollen mit weiteren Stufen nach und nach so verdichtet werden, dass tagsüber Montag bis Freitag im Prioritätsnetz nicht länger als 5 Minuten auf die nächste Fahrt in der gewünschten Richtung gewartet werden muss.
- Metrobus ist der Begriff für Buslinien, die im Prioritätsnetz verkehren und das „TAKTversprechen“ (s.o.) bieten. Sie sollen als hochwertiger ÖPNV, ähnlich einer Straßenbahn wahrgenommen werden und entsprechende Reisegeschwindigkeiten und hohen Fahrkomfort bei vergleichbaren Platzverhältnissen bieten. Sie können sowohl ein Straßenbahnvorlaufbetrieb für zum Ausbau vorgesehene Strecken sein als auch Stadtbereiche bedienen und direkt mit der Innenstadt verbinden, die auch langfristig nicht das

ausreichende Potenzial für eine Straßenbahn bieten. Dies unterstützt die „Autofreie Innenstadt“ und kann mittelfristig eingerichtet werden. Die Metrobuslinien erhalten besondere Linienkennungen, die sie von anderen Busverkehren auf den ersten Blick unterscheidbar machen.

- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 3,5 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr verglichen mit heute erhöht (+16,5 %).
- Eine Verstärkung der neu geplanten Buslinie A in den HVZ auf 9 oder 10 Fahrten pro Stunde wird geprüft.
- Darüber hinaus sind Änderungen auf den Linien 33/34 und 38 erforderlich. Die Linien 24–27, 37, 40/41, 41S, 44 und 63 entfallen. Siehe auch Stufen 3–5.

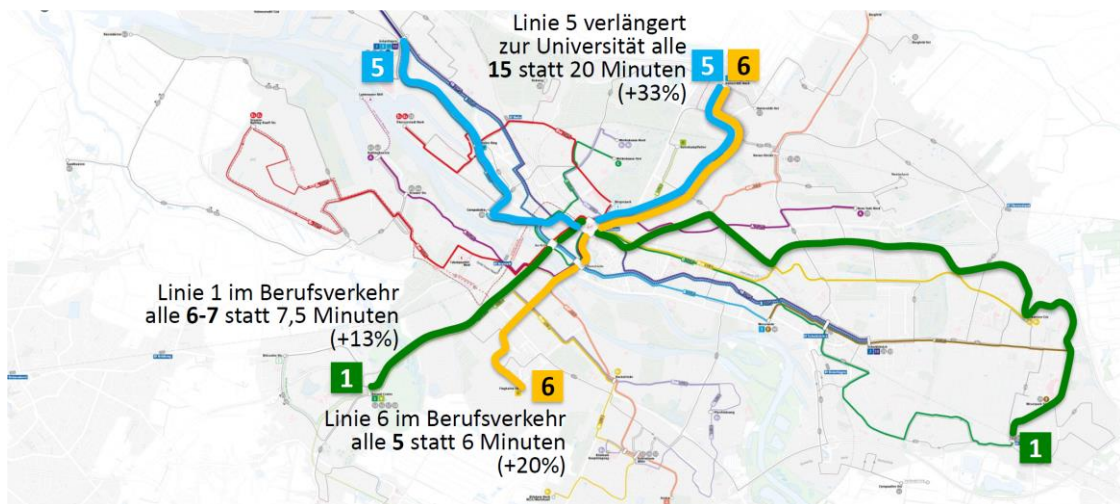


Abb. C-1: Angebotsmaßnahmen Straßenbahnnetz Angebotsstufe 2

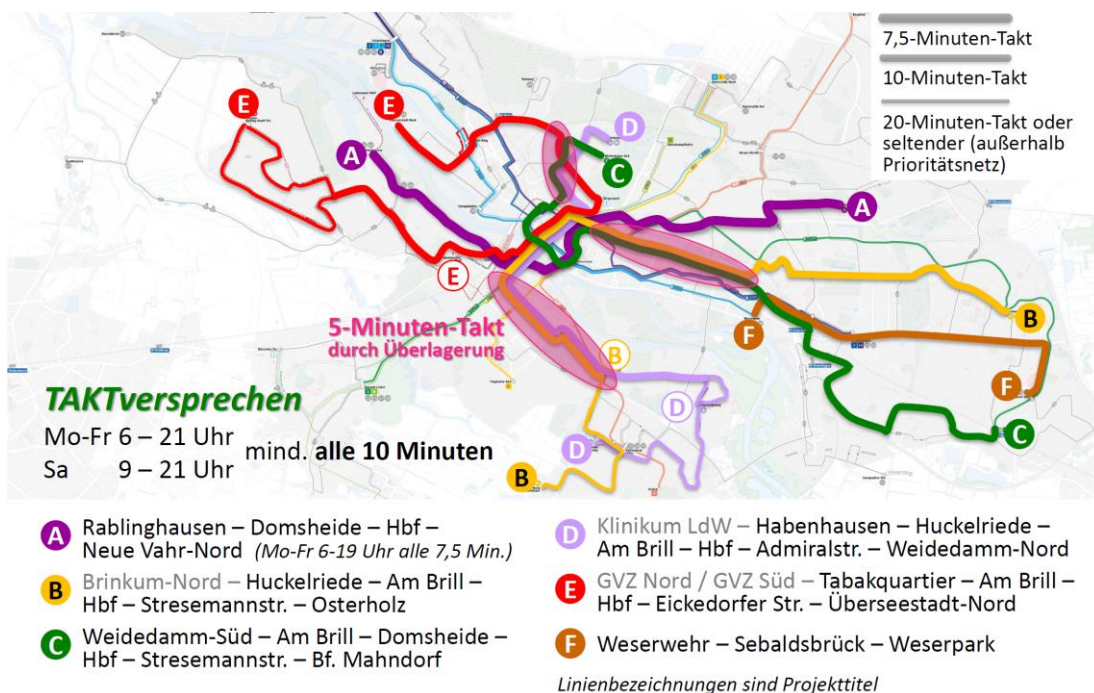


Abb. C-2: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Stadt

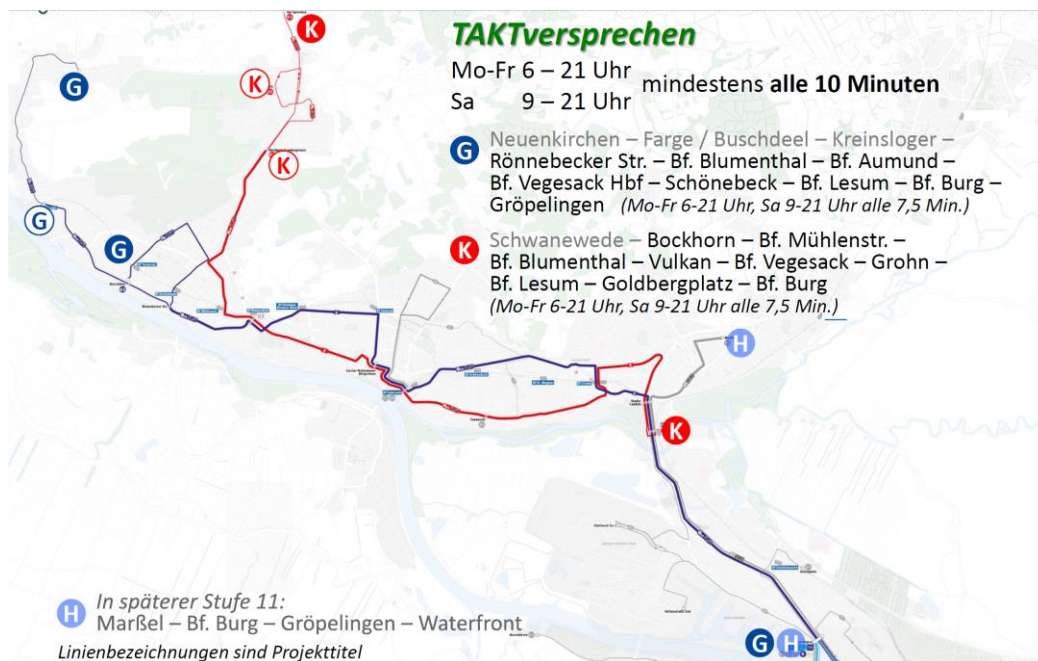


Abb. C-3: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Nord

Kreuz, quer und zum Job: Quer- und Gewerbelinien

Angebotsstufe 3

- Mit Drucksache Drs. 19/833 S hat die Bremische Bürgerschaft beschlossen, einen Bericht vorzulegen, wie und in welchem Umfang die Anbindung der peripheren Gewerbegebiete „Hansalinie“, „GVZ“, „BIP“ und „Bremer Kreuz“ an den ÖPNV so verbessert werden kann, dass für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein echter Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV entsteht. Die Stufen 3 und 4 nehmen hierauf Bezug und legen Maßnahmen fest, die den Zielen der Drucksache entsprechen. Weitere Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte sollen ebenfalls besser angeschlossen werden.
- Der Takt von Quer- und Gewerbegebietslinien soll auf 20 bis 30 Minuten vereinheitlicht und an das Prioritätsnetz angepasst werden. Starke Tangentialstrecken (Kirchbachstr. – Kattenturm, Universität – Sebaldsbrück, Universität – Walle) erhalten einen 10-Minutentakt. Die genauen Linienführungen werden vertieft untersucht, dabei findet eine Abstimmung mit den Expressbuslinien (Stufe 4) statt (Darstellung unten: Korridore).
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um bis zu 5 % pro Jahr verglichen mit heute erhöht.

Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien

Angebotsstufe 4

- Expressbuslinien sind Buslinien, die weite Strecken ohne Haltestelle zurücklegen, nur wichtige Umsteigepunkte bedienen und allenfalls in Stadtrandbereichen Erschließungsfunktionen mit üblichem Haltestellenabstand übernehmen.
- Die Analyse im VEP hat aufgezeigt, dass die Reisezeiten in Bremen generell und im ÖPNV im speziellen zu lang sind. Ein Expressbusnetz soll diesen Nachteil auf sinnvollen Strecken beheben.

- Dabei sollen zur Beschleunigung auch Wege genutzt werden, die bisher nicht im ÖPNV-Netz befahren worden sind, wie z.B. die A27, die Franz-Schütte-Allee oder A281.
- Die genauen Linienführungen werden vertieft untersucht, dabei findet eine Abstimmung mit den Quer- und Gewerbelinien (Stufe 3) statt (Darstellung unten: Korridore). Der Fokus liegt auf der schnellen, direkten Innenstadt-Anbindung von Wohnbereichen am Stadtrand, der Querverbindung zwischen Stadtteilen sowie der Anbindung von Gewerbestandorten, die über das übrige Netz bisher nur mittels sehr langer Reisezeiten erreichbar sind.
- Die einzusetzenden Fahrzeuge sollten eine Ausstattung haben, die der längeren durchschnittlichen Verweildauer Rechnung trägt.
- Der Takt beträgt vorzugsweise 20 Minuten, teilweise auch 30 Minuten. Das GVZ wird insbesondere zu Schichtwechselzeiten direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um bis zu 7 % pro Jahr verglichen mit heute erhöht.

Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen

Angebotsstufe 5

- Die Feinerschließung außerhalb des Prioritätsnetzes, der Quer- und Expressbuslinien wird durch neue und ausgebauten Stadtteillinien mit attraktiven Takten verbessert. Ziel ist, jedem Bremer und jeder Bremerin in einem gewöhnlichen Wohngebiet eine fußläufige Anbindung an den ÖPNV zu bieten.
- Die Quartiersbuslinien verkehren mit kleinen (Midi oder Sprinter) oder Standardbussen in einem 20- oder 30-Minutentakt. Der Haltestellenabstand kann geringer als bei anderen Buslinien sein.
- Der Fokus liegt auf der Anbindung der Wohngebiete an Bahnhöfe oder Straßenbahn- und Metrobuslinien sowie innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen.
- Konkret werden Linien in Huchting („Ringbus“), auf dem Stadtwerder sowie in der Bahnhofsvorstadt, in Walle, Gröpelingen inkl. Waterfront, am Kuhkamp, in Schönebeck und St. Magnus, inkl. Blumenkamp sowie Aumund-Hammersbeck, inkl. Anbindung Bf. Aumund eingerichtet.
- Quartiersshuttle (On-Demand-Angebote) können eine bessere Erschließung, direkte Verbindungen und geringere Wartezeiten in den Stadtrandbereichen und Bereichen, in denen eine Befahrung mit Bussen aufgrund der Infrastruktur nicht möglich ist, herstellen. Die Quartiersshuttle verkehren dabei mit (mindestens teilweise barrierefreien) Kleinbussen auf besondere Bestellung zwischen virtuellen sowie normalen Haltestellen in einem definierten Gebiet mit einer Wartezeit von 10 bis 15 Minuten. Die Fahrt kann dabei auch teilweise leicht umwegig unter Mitnahme weiterer Fahrgäste realisiert werden. Diese Verkehre können später mit autonomen Fahrzeugen betrieben werden.

- Konkret werden Shuttle in den Stadt- bzw. Ortsteilen Borgfeld und Oberneuland, Huchting, inkl. Grolland, Seehausen, Strom und Burg-Grambke untersucht. Weitere Stadt- und Ortsteile (z.B. Eisenbahnersiedlung, Schenvemoor, Habenhausen) können hinzukommen. Ggf. kann zunächst ein Pilotbetrieb eingerichtet werden.
- Die genauen Linienführungen sollen vertieft untersucht werden.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um ca. 3 % pro Jahr verglichen mit heute erhöht (exkl. Shuttle/On-Demand).
- Der Bereich Kuhkamp wird mit Stufe 2 umgesetzt, die Linie über Blumenkamp dann provisorisch eingerichtet.

Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr

Angebotsstufe 6

- Der Grundtakt im Prioritätsnetz in der Schwachverkehrszeit (SVZ, früh morgens, spät abends) wird dem Sonntagnachmittag entsprechend auf 15 Minuten angepasst, soweit noch nicht erfolgt. Weitere Linienverkehre (Quer- und Gewerbelinien, Expresslinien, Quartierslinien) werden daran angepasst.
- Das Nachtliniennetz wird erweitert, um bisher nicht erschlossene Bereiche anzubinden.
- Am Wochenende und vor Feiertagen wird ein durchgängiger 30-Minuten-takt im Nachtliniennetz eingeführt.
- Ein durchgängiger Nachtverkehr Montag bis Freitag alle 60 Minuten wird geprüft und ggf. umgesetzt.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 2 bis 2,5 % pro Jahr verglichen mit heute erhöht.
- Einzelne Maßnahmen (wie Nachtlinie Vegesack – Aumund – Blumenthal – Schwanewede) sollten bereits früher umgesetzt werden.

Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

Angebotsstufe 7

- Durch die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Haltestelleninfrastruktur können bessere Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen hergestellt werden und die Reisezeiten signifikant gesenkt werden.
- Erweiterungen von Gewerbestandorten sollten von Anfang an mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot versorgt werden, um von vornherein die Arbeitnehmenden an die Nutzung des ÖPNV zu gewöhnen.
- Der Wesertunnel ist bereits in Bau. Mit dessen Fertigstellung kann eine Expressbuslinie hindurchgeführt werden.
- Eine Umgestaltung der Gleistrasse in Kattenturm-Mitte ist bereits im VEP beschrieben und sollte umgesetzt werden. Das Busnetz kann neu geordnet werden und das Wohngebiet um die Hans-Hackmack-Str. angeschlossen werden.
- Sowohl die Erweiterung des Gewerbeparks Hansalinie als auch die Neuanlage von Achim-West sind mit Buslinien zu erschließen.

- Ein Tunnel unter den Oldenburger Bahngleisen für den Umweltverbund zur besseren Anbindung des Tabakquartiers und Woltmershausens befindet sich in einer Machbarkeitsuntersuchung. Die Metrobuslinie E als auch eine Querlinie aus der Überseestadt (s.u.) kann durch diesen geführt werden.
- Eine Untersuchung für einen Wesersprung zwischen Überseeinsel und Woltmershausen ist gestartet. Wird eine Brücke für Busbefahrung (damit für den Umweltverbund) ausgelegt, kann eine Querlinie die Stadtteile direkt miteinander verbinden. Kosten und Nutzen sind abzuwägen und die Notwendigkeit der Nutzung als Wasserstraße zu beachten, ggf. anzupassen.
- Die Befestigung des Gleisbetts in der Eduard-Schopf-Allee ist im IVK Überseestadt als Maßnahme Ö.8_4 beschrieben. Mit ihr kann eine Buslinie direkt von der Hafenkante in die Innenstadt geführt werden. Auch bei Umsetzung der Straßenbahnverlängerung Überseestadt sollte die Sinnhaftigkeit untersucht werden.
- Vertieft geprüft werden sollte zudem die Möglichkeit einer Verbindung für den Umweltverbund zwischen Arbergen und dem Gewerbegebiet Hansalini unter der Autobahn hindurch.

Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag*Angebotsstufe 8*

- Das Angebot im Prioritätsnetz am Samstag 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr wird auf das Niveau von Montag bis Freitag vormittags und mittags gehoben (Nebenverkehrszeit, NVZ).
- Weitere Linienverkehre (Quer- und Gewerbelinien, Expresslinien, Quartierslinien) werden daran angepasst.

Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West*Angebotsstufe 9*

- Das Angebot auf den Strecken der Ost-West-Straßenbahnlinien (längs der Weser) wird in der Hauptverkehrszeit verdichtet.
- Ein 5-Minutentakt entlang der Hafenrandstraße, in der Überseestadt und nach Sebaldsbrück (trotz Verlängerung Querverbindung Ost) sowie zwischen Viertel, Hbf und Walle wird ermöglicht.
- Die Linie 5 verbindet Gröpelingen und die Überseestadt mit dem Hauptbahnhof und der Universität alle 10 Minuten.
- Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Straßenbahnfahrzeuge erforderlich. Eine Ausschreibung einer neuen Straßenbahngeneration ist erforderlich, die Betriebshof- und Werkstattkapazitäten für die Straßenbahn sind auszubauen.

Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd*Angebotsstufe 10*

- Das Angebot auf den Strecken der Nord-Süd-Straßenbahn- und Metrobuslinien (quer zur Weser) wird im Berufsverkehr weiter verdichtet.
- Auf fast allen Strecken wird im Berufsverkehr mindestens ein 5-Minutentakt ermöglicht.
- Entlang der sehr stark nachgefragten Strecken nach Huchting, Arsten, Horn und zur Universität wird ein 3- bis 4-Minutentakt eingerichtet.
- Das Prioritätsnetz wird von Huckelriede über Kattenturm nach Arsten-West erweitert (Metrobus mit Taktgarantie).

- Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Straßenbahnfahrzeuge zusammen mit Stufe 9 sowie von E-Bussen erforderlich. Eine Ausschreibung einer neuen Straßenbahngeneration ist erforderlich, die Betriebshof- und Werkstattkapazitäten für Straßenbahn sind auszubauen.

Mobil ohne Fahrplan – 5-Minutentakt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz

Angebotsstufe 11

- Das Angebot wird so ausgeweitet, dass auf den meisten Strecken des Prioritätsnetzes zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr durchgehend mindestens ein 5-Minutentakt erreicht wird.
- Die Ausweitung auf alle Strecken kann untersucht werden.
- Eine Metrobuslinie H wird zwischen Marßel, Gröpelingen und Waterfront eingerichtet (Entfall Linie 93).
- Die Leistung der BSAG wird über alle Stufen 1 bis 11 um gut 50 % erhöht.

Für alle Angebotsstufen gilt, dass Infrastruktur und Ampel-Bevorrechtigung so auszulegen sind, dass die reale Fahrzeit maximal 8 % – besser nur 5 % – über der unbehinderten Fahrzeit liegt. Infrastruktur und Bevorrechtigung sind für dieses Ziel nach und nach zu optimieren. Die unbehinderte Fahrzeit beinhaltet dabei die erforderlichen Haltezeiten an Haltestellen sowie Beschleunigung auf, Fahren mit und Verzögerung von der möglichen Höchstgeschwindigkeit. An Knotenpunkten mit Ampel (Lichtsignalanlage/LSA) ist eine Bevorrechtigung möglichst mindestens mit Qualitätsstufe B oder höher einzurichten.⁶

Die Maßnahmen der Verlängerung des Straßenbahnnetzes aus dem Handlungskonzept des VEP 2025 haben auch weiterhin Bestand. Parallel zu den Maßnahmen zur Optimierung des Busnetzes soll sich der weitere Ausbau der Straßenbahn, neben den laufenden Maßnahmen und der Anbindung der Überseestadt, auf Basis der Machbarkeitsstudie weiterhin am Handlungskonzept des VEP Bremen 2025 orientieren.

Maßnahmen im Straßenbahnnetz

Für die Linien 1 und 8 konnten die Ausbaumaßnahmen nach der Baurechtschaffung 2021 beginnen und sollen planmäßig 2024 bzw. 2025 beendet werden.

Verlängerung Bremen-Mittelshuchting und Weyhe

Für die sog. "Querverbindung Ost" haben erste Bauarbeiten Anfang 2022 begonnen. Planmäßig sollen die Arbeiten 2026 beendet sein.

Querverbindung Ost

In den Beteiligungsrunden Anfang 2020 wurden über 100 Vorschläge zu einer Trassenführung der Straßenbahn in der Überseestadt entwickelt und genannt. Im Anschluss an die Beteiligungsrunden erfolgte ein intensiver Abstimmungs- und Auswahlprozess aller beteiligten Akteure. Dieser Prozess wurde durch ein Fachbüro begleitet, um die Varianten zu gliedern, technisch zu bewerten und deren Machbarkeit im Zuge der Entwicklungen in der Überseestadt nachzuweisen.

Straßenbahn in die Überseestadt

Unter Federführung der Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V., der Freien Hansestadt Bremen und dem ZVBN, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen, wird ein integriertes, kooperatives Verkehrskonzept für die Region erarbeitet. Aufbauend auf den bestehenden Konzepten

Stadt-Regionales Verkehrskonzept

⁶ BASt – Publikationen – Leitfaden "Qualitätsmanagement für Lichtsignalanlagen"

wie dem Verkehrsentwicklungsplan, dem regionalen Radverkehrskonzept, dem Nahverkehrsplan und weiteren Konzepten sollen u.a.

- eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen allen Verkehrsarten,
- der Ausbau intermodaler Mobilitätsangebote, insbesondere von Bike-and-Ride,
- die Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car- und Bike-Sharing) in der Region und
- die Entwicklung eines regionalen Lkw-Führungsnetzes

erreicht werden. Die Maßnahme ist Bestandteil der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen.

Mit der Umsetzung von netzergänzenden Straßenbaumaßnahmen – insbesondere der Fertigstellung der A 281 – und im Zuge der Erweiterung des Straßenbahnnetzes – u.a. Verlängerung der Linie 8 in Richtung Weyhe – soll eine Überprüfung der Linienführung der Regionalbuslinien in Abstimmung mit den Busunternehmen sowie mit dem VBN und ZVBN erfolgen. Dabei wird das Ziel verfolgt, Arbeitsplatzschwerpunkte in Bremen, wie die Airport-Stadt, direkt an den Regionalbusverkehr anzubinden. Weiterhin bestehen folgende Anforderungen:

Führung Regionalbuslinien

- Orientierung der Linienführung an der tatsächlichen und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage,
- Beibehaltung der bisherigen Finanzierung sowie
- Sicherstellung der baulichen und technischen Voraussetzungen bei der Straßeninfrastruktur.

Die Belange der Busunternehmen und die Bedürfnisse der Fahrgäste aus der Region sowie die Bedürfnisse der Bremer Fahrgäste, die ihre Ziele in der Region haben, sind vor diesem Hintergrund in besonderer Weise zu beachten.

Netz- und Haltestellendichte, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind vertraglich mit der Bremer Straßenbahn AG im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) vereinbart.

Bedienungsstandards

Das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird nahezu vollständig durch einen fußläufigen Radius von 600 m um die bestehenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (hier: SPNV und straßengebundener ÖPNV) erschlossen. Dieser allgemein übliche, im Nahverkehrsplan festgelegte und im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag angewendete Einzugsbereich der Haltestellen, wird innerhalb der geschlossen besiedelten Bereiche im Stadtgebiet Bremens nur an wenigen Stellen geringfügig überschritten.

Es gelten die Anforderungen aus dem vom ZVBN und der VBN GmbH gemeinsam beschlossenen jeweils gültigen Qualitätskonzept. Für den Ein- und Ausstieg wird der barrierefreie Zugang im Rahmen der technischen und örtlichen Möglichkeiten und Besonderheiten sichergestellt. Das Fahrzeugalter der Busse der BSAG beträgt im Flottendurchschnitt über die Vertragslaufzeit maximal 6,5 Jahre. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Fahrzeugeinsatz

Es gelten die mit der BSAG im geltenden ÖDLA festgelegten Qualitätskriterien sowie die im Qualitätssicherungssystem der BSAG (QSS) vereinbarten Konkretisierungen, die die Qualität speziell der kundenrelevanten Leistungen beschreiben, wie und wann jene gemessen werden und wie mit Abweichungen umzugehen ist. Hierzu zählen u.a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Sauberkeit und kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen inkl. Fahrgastinformation, die Definition von maximalen Besetzungsgraden an maßgeblichen Querschnitten, die eine Überfüllung von Fahrzeugen im Normalfall ausschließen sollen, Regelungen zur Information der Fahrgäste im Störfall sowie Freundlichkeit und Sachkenntnis des Betriebspersonals. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Qualität

Grundlage für die vom Verkehrsunternehmen durchzuführende Fahrgastinformation sind die im gemeinsam von ZVBN und VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzept „Fahrgastinformation im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen“ in seiner gültigen Fassung verankerten Anforderungen (zvbn.de/media/data/Fahrgastinformationskonzept_1-1-Auflage.pdf).

*Fahrgastinformation
und Service*

Vor jedem Fahrplanwechsel hat das Verkehrsunternehmen in geeigneter und den Fahrgastinformationsbedürfnissen eines Stadtverkehrs entsprechenderweise Fahrpläne zu veröffentlichen. Soweit unterjährig zwischen den Fahrplanwechseln Fahrplanänderungen vorgenommen werden, sind die Informationen zu aktualisieren.

Das Verkehrsunternehmen hat einen Internetauftritt anzubieten, in dem deutlich auf das Leistungsangebot hingewiesen wird und in den Fahrplan- und Tarifinformationen des gesamten VBN-Angebots (einschließlich Möglichkeiten zum Download) integriert sind. Der Internetauftritt muss die elektronische VBN-Fahrplanauskunft enthalten sowie zumindest über planbare Angebotsänderungen (z.B. durch Baustellen) mit angemessenem zeitlichem Vorlauf informieren. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Zur Sicherung eines pünktlichen, sicheren, kundenfreundlichen und wirtschaftlichen ÖPNV-Betriebs sind Beschleunigungsmaßnahmen für die Fahrzeuge im Liniennetz erforderlich. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich zu vermeiden und in bestimmten Fällen zu minimieren. Die bereits weitgehend umgesetzte Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die Straßenbahnen wird für nachfragestarke Buslinien und fahrtzeitverlustträchtige Streckenbereiche weitergeführt. Der technische Fortschritt wird bei der Modernisierung von Anlagen berücksichtigt. Hierbei sind die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen für die Fahrgäste nachzuweisen.

Beschleunigungsmaßnahmen

Dabei werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Qualitätssicherung und weitere Optimierung der Ansteuerung von LSA durch Straßenbahnen,
- Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der LSA-Ansteuerung für Busse,
- Einbeziehung von Regionalbuslinien in die Weiterentwicklung der LSA-Ansteuerung,
- Erneuerung und Modernisierung des Ansteuerungssystems für die An- und Abmeldung von ÖV-Fahrzeugen an den Lichtsignalanlagen sowie
- Optimierung von Baustellensignalanlagen durch ÖV-Ansteuerung.

C 2.4.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven

Der in Erarbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll als strategisches Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Stadt Bremerhaven den verbindlichen Orientierungsrahmen für die Zeit bis etwa 2040 geben.

Verkehrsentwicklungsplan

Im Rahmen des Bausteins ÖPNV sind folgende konzeptionelle Handlungsfelder zu begutachten:

- Ableitung einer modifizierten Netzstruktur durch Anpassung infolge identifizierter heutiger Defizite bezüglich Bedienung und Verbindung,
- Ableitung einer Netzstruktur durch Anpassung infolge der zu erwartenden Strukturveränderungen,
- Sicherung der betrieblichen Stabilität des Angebotes sowie
- Ableitung von Busbeschleunigungsmaßnahmen zur Sicherung der Zuverlässigkeit.

Nach Bewertung der Maßnahmenvorschläge und Beschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplans durch die zuständigen Gremien ist zu prüfen, ob und in welcher Tiefe die nachfolgenden Aussagen im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans für das Teilgebiet Bremerhaven angepasst werden müssen. Die folgenden Aussagen stehen daher grundsätzlich unter Vorbehalt der Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans.

Das Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Bremerhaven besteht derzeit aus 21 Buslinien, inklusive Schnellbuslinie, Spät- bzw. Nachtverkehr und teils reinen Anruf-Linientaxi-(ALT)-Angeboten. Die überwiegend als Durchmesserlinien konzipierten Stadtbuslinien sind vorwiegend in Nord-Süd-Verläufen auf die Innenstadt ausgerichtet (vgl. Kap. A 3.2.4 bzw. Karte A-8). Das stadtbremische Überseehafengebiet wird durch die Linie 512 angebunden, die überwiegend im ALT-Betrieb verkehrt. Auch die angrenzenden Gebietskörperschaften Geestland-Langen/Debestedt/Imsum und Schifffdorf/Spaden/Bramel sind an den Stadtbusverkehr in Bremerhaven angebunden. Aufgrund der Bündelung der ÖPNV-Nachfrage auf den genannten Achsen kommen fast ausschließlich Gelenkbusse zum Einsatz.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Zwecks Analyse der zeitlichen Abstimmung zwischen den Stadtbuslinien und dem SPNV soll eine Prüfung der Bus-Zug-Bus Verknüpfungen vorgenommen werden.

Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe sind die Übergänge zu den Stadtbuslinien sowie zu der Linie 525 zu überprüfen und zu optimieren. Dabei sind die Wechselwirkungen der Fahrpläne zu anderen Anschlusspunkten (z.B. Hauptbahnhof) zu berücksichtigen. Gleiches gilt für den Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf, hier mit dem Verweis darauf, dass durch Linienneukonzeptionen bzw. -veränderungen die Übergänge in der Planung bereits berücksichtigt werden.

Das Stadtbusnetz ist auf Basis regelmäßiger Fahrgastzählungen zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Ziel ist es, das bestehende Angebotsniveau zu sichern und den Erfordernissen entsprechend anzupassen. Zu prüfen sind insbesondere:

- Erschließung neuer Stadtentwicklungsbereiche wie das Werftquartier, das Lunedelta und das Ackmannquartier
- die Anbindung neuer Schulstandorte
- die Anbindung der Hafengebiete im Norden und Süden, jeweils unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Tourismus und hinsichtlich Forschungseinrichtungen
- Verbesserung der Erschließung in zentral gelegenen Bereichen
- Verbesserung des Angebotes in den Kernabschnitten der Stadtteile Geestemünde (Hauptbahnhof) – Mitte – Lehe
- Schaffung einer Tangentialverbindung im Stadtsüden.

Im Rahmen eines Beitrages zur „Klimastadt Bremerhaven“ ist zu berücksichtigen, dass bis Mitte 2023 sieben wasserstoffgetriebene Solo-Busse in Betrieb genommen werden, weitere sollen folgen, sobald Gelenkbusse die Marktreife erreicht haben.

Das ALT ist in nachfrageschwachen Zeiten bzw. Räumen bereits etabliert. Es dient als Ergänzung zum regulären Linienverkehr. Eine Digitalisierung des Managements und der Fahrgastbuchung ist geplant, ggf. auch eine Einbindung neuer Angebote. Bei ALT-Verkehren soll der vorzuziehende Einsatz von E-Fahrzeugen im Rahmen der Auftragsvergabe geprüft werden.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

In Bremerhaven verkehren die Nachtlinien „Moon-Liner“ und „Night-Liner“ in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen. Sie verbinden verschiedene touristische und gastronomische Bereiche im Stadtgebiet und die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie der Stadt Geestland-Langen im Landkreis Cuxhaven. Das Nachtverkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Zu prüfen ist insbesondere die Abstimmung mit dem SPNV-Angebot am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Nachtverkehr

Um den Busverkehr in der Stadt weiter zu beschleunigen, sollen die bestehenden Bussonderfahrspuren und Busbeschleunigungsmaßnahmen kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert werden. Zur Optimierung und Automatisierung der Ansteuerung soll der Ersatz der analogen Funktelegramme durch GPS-gestützte Ortung über den Verkehrsrechner geprüft werden.

Beschleunigungsmaßnahmen

Die Bewertung des Vergleichs von Straßenbahn und Busverkehr ist mittels eines standardisierten Verfahrens zu untersuchen. Auf dieser Basis ist vom Magistrat der Seestadt Bremerhaven eine entsprechende Untersuchung durchführen zu lassen.

Straßenbahn

Um den Zugang zum ÖPNV weiter zu vereinfachen, ist eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation unerlässlich. Deshalb ist die Fahrgastinformation kontinuierlich, insbesondere unter Nutzung moderner Informationstechnologien, weiterzuentwickeln.

Fahrgastinformation

Im Fokus ist dabei vor allem

- die Ausrüstung weiterer Fahrzeuge mit WLAN-Technik,
- die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigern, die an Bus-Zug Verknüpfungspunkten auch Informationen zu den Angeboten des Schienenverkehrs darstellen, zu prüfen,
- die Fahrgastinformation – auch unter besonderer Berücksichtigung der Zielgruppe Touristen – auszubauen. Hierzu ist die Zusammenarbeit mit touristischen Einrichtungen, der Hotellerie sowie dem Einzelhandel zu intensivieren und
- die Vorhaltung eines betriebseigenen Kundencenters am Hauptbahnhof ist zu sichern.

In Bremerhaven wurde in der Vergangenheit die Barrierefreiheit an Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen sowie bezüglich aller ÖPNV-bezogenen Informationen deutlich verbessert. So konnte durch die Einrichtung von Informationen an Haltestellen und im Internet, durch die Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen und die Kennzeichnung der Einstiege für Blinde, Sehbehinderte und Rollstuhlfahrende ein wichtiger Beitrag für die Barrierefreiheit geleistet werden. Eine Klapprampe an Tür 2 in allen Bussen dient insbesondere Rollstuhlfahrenden als fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, um den Höhenunterschied zwischen Haltestellenhöhe und Fahrzeugbodenhöhe überwinden zu können.

Barrierefreiheit

Die Haltestellenanlage Hauptbahnhof erreicht während der werktäglichen Tageszeiten mit der Anzahl der Busankünfte häufig die Kapazitätsgrenze. Zusätzliche Ankünfte können nicht mehr bzw. nur verzögert abgewickelt werden, so dass hier eine grundlegende Überplanung mit dem Ziel der Steigerung der Kapazität für den Busverkehr erforderlich ist. Die Kapazitätserweiterung ist zum einen zur Sicherung der vorhandenen Angebote notwendig und zum anderen für zusätzliche Ankünfte zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist die Wegebeziehung für Übersteigende vom und zum Hauptbahnhofsgebäude zu verbessern.

Haltestellen

Alle Haltestellen im Stadtgebiet müssen zeitnah barrierefrei ausgebaut werden. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang auch wichtige Umsteigehaltestellen wie Elbinger Platz, Parkstraße und Wulsdorf-Mitte. Der entsprechende Ausbau der Haltestellen wird kontinuierlich fortgesetzt.

Die vorhandene Verknüpfungshaltestelle „Nord“ (Heinrich-Plett-Straße) muss ebenfalls aus Kapazitätsgründen überplant werden, mit dem Ziel, dessen Leistungsfähigkeit für den Busverkehr zu steigern und die Barrierefreiheit, verbunden mit besseren intermodalen Angeboten, herzustellen.

Analog zu „Nord“ ist eine neue Verknüpfungshaltestelle „Süd“ im Bereich Bohmsiel geplant, damit das perspektivisch ausgebaute ÖPNV-Angebot, insbesondere durch das Werftquartier und das Lunedelta sowie der Tangentialverbindung Süd effektiver gesteuert werden kann. Auch der ein- und ausbrechende Regionalbusverkehr kann hier perspektivisch besser mit dem Stadtbusverkehr verknüpft werden.

Die hohe Qualität des Fahrpersonals soll durch Festschreibung des Qualifikationsziels Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin gefestigt werden.

Fahrpersonal

Die Linie 440 WeserSprinter verbindet die Oberzentren Bremerhaven und Oldenburg täglich im Zweistundentakt. Das Angebot soll insbesondere auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

Wesersprinter

Das Stadtgebiet Bremerhaven wird neben dem beschriebenen Stadtbusverkehr und dem WeserSprinter auch von elf – teils bedeutsamen – Regionalbuslinien aus dem angrenzenden Landkreis Cuxhaven bedient bzw. angefahren. Dies betrifft die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Cuxhaven stehenden Linien:

Regionalbus

- 525 Bad Bederkesa – Bremerhaven
- 528 Otterndorf – Geestland–Langen – Bremerhaven
- 530 Hagen – Stotel – Bremerhaven
- 550 Nordholz – Bremerhaven
- 570 Hagen – Stotel – Bremerhaven
- 575 Beverstedt – Bremerhaven
- 576/577 Beverstedt – Stinstedt – Bremerhaven
- 580 Sandstedt – Bremerhaven
- 581/582 Loxstedt – Stotel – Bremerhaven – Schiffdorf

Das bestehende Fahrplanangebot sowie die bestehenden Anschlüsse dieser Linien an weiterführende Bus- und Zugverbindungen – insbesondere am Hauptbahnhof, am Bahnhof Lehe sowie an den Haltestellen Carsten-Börger-Straße und Flötenkiel – sollen erhalten bleiben.

Grundsätzlich soll die weitere Abstimmung der ÖPNV-Angebote von Stadt und Regionalbusverkehren vorangetrieben werden (zeitlich, räumlich und im Hinblick auf Verknüpfungspunkte).

**Taktzeiten Stadtbusverkehr Bremerhaven
Stand Fahrplan 2022**

Linie	Linienverlauf	Anmerkung	montags – freitags						samstags			sonn- und feiertags		
			BA - 06:30	06:30 - 08:30	08:30 - 15:00	15:00 - 18:30	18:30 - 20:30	20:30 - 00:00	BA - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 00:00	BA - 10:00	10:00 - 00:00	
502	Leherheide – Hbf – Bohmsiel	mit ALT	SVZ 1 Min.-Takt 10 – 30	HVZ 1 Min.-Takt 10	NVZ 1 Min.-Takt 10	HVZ 2 Min.-Takt 10	NVZ 2 Min.-Takt 10 – 15	SVZ 2 Min.-Takt 30	SVZ 1 Min.-Takt 15 – 30	NVZ 1 Min.-Takt 15	SVZ 2 Min.-Takt 15 – 30	SVZ 1 Min.-Takt 30	SVZ 2 Min.-Takt 20 – 30	
503	Leherheide West – Hbf – Surheide		30	30	30	30	60	60	30	30	30 – 60	60	40 – 60	
504 / 505 / 506	IKEA – Hbf – Wulsorfer Bahnhofstr.		40	40	30	30	30	60	60	30	30 – 60	60	40 – 60	
507	Sparden – Hbf – Schiffdorf / bramel	mit ALT	20	30	30	30	60	60	60	30	60	60	60	
508	Leherheide – Hbf – Klinikum Bremerhaven	mit ALT	30	30	30	30	60		30	30	60	60	60	
509	Imsum – Hbf – Surheide	mit ALT	30	30	30	30	60	60	30	30	60	60	60	
510	Hbf – Am Seedeich	mit ALT	60	30	30	30	60		30	30	60	60	60	
512	Überseering – Container-Terminal – Rotersar	mit ALT	30	30	30	30	30 – 60	60	60	60	60	60	60	
513	Plätterweg – Louise-Schroeder-Straße	ALT	60	60	60	60			60	60		60	60 bis 17:00	
514	Hbf – Fischereihafen		11293	30	30	30	30 – 60	60 bis 22:00	30 – 60	60 bis 14:00				
515	Buschkampen – Stadtverwaltung	ALT	60	60	60	60 – 17:00			60	60 bis 15:00				
516	Carsten-Börger-Str. – Seewindstraße	ALT	20 – 30	30	30	30	30	30 – 22:00	30 – 60	30	60	35	35 bis 23:00	
517	Bohmsiel – Klinikum Bremerhaven	mit ALT	60	30	30	30	30 – 60	30 – 60	60	30	30 – 60	60	30 bis 23:00	
518	Schierholz-Ost Eisenbahnstr.	ALT	60	30	30	60		60 – bis 22:00	60	30	60 – bis 22:00	60	60 bis 22:00	
519	Wulsdorf Mitte – Breden-Siedlung	ALT		30	30	30 bis 18:00								
S	Leherheide – Bohmsiel	SB		30	30	30 bis 19:00								
HL	Potersand – Thünen Institut			30	30	30 bis 18:00			29	30	30	30	30	
Moon-Liner	Richtung Stadtmitte Süd / Nord		60						60	–	–	60	–	
Night-Liner	Richtung Stadtmitte Süd / Nord		60						60	–	–	–	–	

SVZ	Schwachverkehrszeit
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVZ	Nebenverkehrszeit

ALT	Anrufintaxi, verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung zum VBN-Tarif
mit ALT	Einzelne Fahrten werden als ALT angeboten
BA	Beginnsanfang
HB	verkehrt nur an Schultagen im Land Bremen
E	Einsatzzeiten Montag bis Freitag an Schultagen
Ek 2	Einkaufszentrum
Hbf	Hauptbahnhof

HS	Hochschule
ML	Moon-Liner - Nachtverkehr in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonn- und Feiertage
NL	Night-Liner - Nachtverkehr in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonn- und Feiertage
Nds	verkehrt nur an Schultagen im Land Niedersachsen
SB	Schnellbus
SZ	Schulzentrum

Tabelle C-2: Angebot Stadtverkehr Stadtgemeinde Bremerhaven (Quelle: BremerhavenBus)

C 2.4.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst

Die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs zielt auf eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Infrastruktureinrichtungen in der Stadt ab. Entscheidend ist, dass insbesondere vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen den Bedürfnissen älterer Menschen ausreichend entsprochen wird, da diese oftmals in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Allgemeine Ziele

Hierzu bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung, ob das bestehende Stadtbusnetz noch den Belangen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung, Rechnung trägt. In diesem Zusammenhang bedarf es einer Analyse, welche Ziele im Stadtgebiet zu welcher Zeit, von welchem Personenkreis und wie häufig nachgefragt werden.

Neben der Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten fließen diese Ergebnisse in eine nachfrageorientierte Weiterentwicklung des städtischen Busnetzes ein.

Für den Nahverkehrsplan leiten sich daraus folgende Ziele ab:

- Die Finanzierung für ein bedarfsgerechtes und nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot ist sicherzustellen.
- Die Optimierung des Stadtbusverkehrs wird unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit weiterverfolgt.
- Die der Stadt Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) zustehenden Mittel aus dem NNVG § 7b werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt.
- Ein neuer Betriebshof der Delbus mit Lade-/Tankmöglichkeiten für batterieelektrische und Brennstoffzellenbusse wird errichtet.
- Fahrzeuge mit alternativen Antrieben werden erworben und eingesetzt.
- Am ZOB erfolgt der Bau von E-Ladeinfrastruktur.
- Neben der bedarfsabhängigen Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen ist auch die Anhebung von Bordsteinen zur Verringerung der Höhendifferenz beim Ein- und Ausstieg vorgesehen. Sämtliche Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen barrierefrei umgebaut werden.
- Bei der Errichtung neuer Fahrgastunterstände werden Modelle ausgewählt, die statisch eine Dachbegrünung ermöglichen.
- Auf der ZOB-Insel soll ein durchgängiges Blindenleitsystem umgesetzt werden. Derzeit erarbeitet die Stadt Delmenhorst die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und wird dieses Thema in diesem Zusammenhang aufgreifen.
- Ziel ist es, das bestehende Angebotsniveau zu sichern, Taktverdichtungen zu prüfen und den Erfordernissen auf Basis von regelmäßigen Fahrgastzählungen entsprechend anzupassen, auch an siedlungsstrukturelle Entwicklungen.

Finanzierung

Infrastruktur

Angebot und Qualität

- Unter besonderer Berücksichtigung des Fahrtzwecks Freizeit und dessen sehr komplexen Anforderungen an ein ÖPNV-Angebot sollen auch bedarfsorientierte Angebote als Ergänzung zum bestehenden Netz geprüft werden.
- Unter Berücksichtigung des städtischen Freizeitliniennetzes soll eine Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebots geprüft werden.
- Der öffentliche Nahverkehr auf Schiene und Straße ist eines der Kernthemen der „Klimamusterstadt Delmenhorst“ sowie wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger. Es wird deshalb das Ziel verfolgt, den ÖPNV weiter zu stärken und noch attraktiver auszugestalten.
- Hierzu gehört auch, dass keine Langsamfahrstrecken durch die Verlagerung des Fahrradverkehrs auf die Straße, die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie – außer in begründeten Einzelfällen – die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den Trassen des ÖPNV angeordnet werden.
- In diesem Zusammenhang soll an Straßen des Streckennetzes vermieden werden, dass das Parken am Fahrbahnrand erlaubt wird – sofern parkende Kfz den Busverkehr regelmäßig behindern.
- Des Weiteren soll auf sämtlichen ÖPNV-Trassen auf Rampen oder Schwellen verzichtet sowie die Vorfahrtsregelung zugunsten des Busverkehrs umgesetzt werden.
- Zur Sicherung eines pünktlichen, sicheren, kundenfreundlichen und wirtschaftlichen ÖPNV-Betriebs sind Beschleunigungsmaßnahmen für die Fahrzeuge im Liniennetz erforderlich. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich zu vermeiden bzw. zu minimieren.
- Ein Beitrag zur „Klimamusterstadt Delmenhorst“ ist neben der Berücksichtigung der jeweils höchsten technischen Schadstoffklasse bei dem Einsatz vorhandener Fahrzeuge im Stadtbusnetz auch der Umstieg auf CO₂-freie Fahrzeuge. Um hierfür die Voraussetzungen zu schaffen, erfolgt ab dem Jahr 2023 ein umfangreicher Umbau des Betriebshofes der Delbus.
- Die Fahrgastinformation am Bahnhof Delmenhorst wird im Hinblick auf die Erfordernisse, auch unter Berücksichtigung neuer technischer Möglichkeiten, überprüft und ggf. angepasst.
- Die Stadt Delmenhorst hat im Jahr 2020 die 12 Busbuchten am ZOB sowie zehn zentrale Haltestellen mit einer batteriebetriebenen, dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet. Sofern sich das System für weitere Haltestellen anbietet und die finanziellen Möglichkeiten vorhanden sind, werden weitere Haltestellen mit einer DFI ausgestattet.
- In Zusammenarbeit mit touristischen Einrichtungen, mit Einrichtungen der Stadtverwaltung und dem Einzelhandel sollen ÖPNV-Informationen, beispielsweise auf den jeweiligen Internetseiten, verbessert werden.
- Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für multimodale Auskünfte soll geprüft werden.
- In den Empfangsbereichen von Krankenhäusern und in Freizeiteinrichtungen wird die Installation von Echtzeitmonitoren angestrebt.

*Klimaschutz**Fahrgastinformation und Marketing*

Das Liniennetz des Delmenhorster Stadtverkehrs besteht Montag bis Samstag aus einem Hauptnetz sowie Montag bis Samstag am Abend und am Sonntag ganztägig aus einem Nebennetz.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Das Hauptnetz besteht aus sieben Linien. Zuzüglich der Linie 208 die von Montag bis Freitag täglich dreimal zu den Schichtzeiten das angrenzende GVZ in Bremen bedient. In Zeiten geringerer Nachfrage verkehren im Nebennetz sechs Linien. Der Angebotsstandard des Stadtverkehrs Delmenhorst ist in Tabelle C-3 dargelegt und soll gesichert sowie bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Zusätzlich verkehrt die Bremer Stadtbuslinie 61 meist stündlich von Bremen-Rabblinghausen nach Delmenhorst-Sandhausen. Zahlreiche Fahrten der Linie 61 verkehren als AnrufLinienTaxi.

Das Stadtgebiet Delmenhorst wird von einer Regionalbuslinie der Bedienungsebene 1 angefahren:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Lemwerder – Delmenhorst (LK Wesermarsch, vgl. Kap. C 2.6.10): Diese Linie verkehrt montags bis freitags im Stundentakt. Samstags sowie sonn- und feiertags bietet die Linie einen durchgängigen Zweistundentakt. Am Bahnhof Delmenhorst werden Anschlüsse an den SPNV hergestellt.

Das Stadtgebiet Delmenhorst wird von keiner Regionalbuslinie der Bedienungsebene 2 angefahren.

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Folgende Linien aus dem angrenzenden Landkreis Oldenburg bedienen die Stadt Delmenhorst: Neben den Linien 229, 240 und 256, mit dem Schwerpunkt schulorientierter Verkehr, verkehren die Werkbuslinien 237 und 238 von Hude bzw. Ganderkesee aus über das Stadtgebiet mit dem Ziel Mercedes-Benz-Werk Bremen.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bedient die Nachtverkehrslinie N26 auf ihren Fahrten zwischen Bremen und Wildeshausen mit je zwei Fahrtenpaaren drei Haltestellen in der Stadt Delmenhorst (vgl. Karte A-24 in der Anlage).

Nachtverkehre

Die BürgerBuslinien 221 und 222 der an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinde Ganderkesee bieten in Delmenhorst Anschlüsse an die Züge von und nach Bremen. Die BürgerBuslinie 223 verbindet die Gemeinde Ganderkesee mit dem Klinikum Delmenhorst. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBus

Die Vorschläge der Stadt Delmenhorst für Einzelmaßnahmen SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

Taktzeiten													
Stadtbusverkehr Delmenhorst													
Stand Fahrplan 2022													
Linie	Linienverlauf	Montag – Freitag				Samstags			Sonn- und Feiertag				
		BA –19:30 HN 1	19:30 – 21:00 HN 2	21:00 – 23:00 NN	BA–08:30 HN 2	08:30 – 17:00 HN 1	17:00–21:00 HN 2	21:00 – 01:00 NN	BA-10:30 NN	10:30–19:00 HN 2	19:00–23:00 NN		
		Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt		
201	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Annenheide	30	60		60	30	60			60			
202	Deichhorst – Bf/ZOB – Brendel	30	60		60	30	60			60			
203	Deichhorst HWK – Bf/ZOB – Hasport /Annenheide	30	60		60	30	60			60			
204	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Brendel	30	60		60	30	60			60			
205	Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel-Süd	30	60		60	30	60			60			
206	Deichhorst HWK – Bf/ZOB – Bungerhof	30	60		60	30	60			60			
207	Hasbergen/Alrusch – Bf/ZOB – Wichernstift/Elmeloh	30	60		60	30	60			60			
208	Bf/ZOB – GVZ	*	*	*									
Linien im Nebennetz													
212	Annenheide – Bf/ZOB – Dreilinen/Schwalbenflucht			60				60	60		60		
213	Dwoberg – Bf/ZOB – Fridtjof-Nansen-Str.			60				60	60		60		
214	Roland-Center – Bf Heidkrug – Bf/ZOB			60				60	60		60		
215	Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel Süd /Gothaer Str.			60				60	60		60		
216	Deichhorst/Hilversumer Str. Bf/ZOB – Hasport/Buchenstr.			60				60	60		60		
218	Wichernstift – Bf/ZOB – Adelheide Kaserne			60				60	60		60		

*Linie 208 ZOB – CVZ. Abfahrt Mo–Fr 05:15 / 13:15 / 21:15
 Linie 207 Hasbergen/Alrusch Ab Kreuzweg Richtung Hasbergen/Alrusch 60 Min./Takt
 Linie 207 Wichernstift/Elmeloh Ab Bergfeld Richtung Wichernstift/Elmeloh 60 Min./Takt

HN 1: Hauptnetz 1 – 30 Min./Takt (20 Fahrzeuge)
 HN 2: Hauptnetz 2 – 60 Min./Takt (11 Fahrzeuge)
 NN: Nebennetz (6 Fahrzeuge)

Tabelle C-3: Stadtverkehr in Delmenhorst (Quelle: Delbus)

C 2.4.4 Zielnetz Stadt Oldenburg

Auf der Grundlage des Strategieplans Mobilität und Verkehr (Ratsbeschluss 2018) und weiterer städtischer Zielsetzungen zur Stadtentwicklung und Klimaneutralität 2035 (Ratsbeschluss 2021) soll der ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbunds weiter ausgebaut und verstärkt mit den anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Dabei sollen unter anderem die Fahrgastzahlen gesteigert und die Pünktlichkeit weiter verbessert werden. Für den Linienverkehr mit Bussen soll ein funktionales Netz zur Verfügung stehen, das direkte Führungen ermöglicht, ausreichende Fahrbahnbreiten und Vorrangschaltungen an den signalisierten Knoten bietet. Im zentralen Abschnitt des Systems, auf dem Wallring, der von allen Linien im Stadt- und Regionalverkehr befahren wird, soll eine durchgängige ÖPNV-Spur einen stabilen Betriebsablauf durch die beschleunigte und störungsfreie Befahrbarkeit und damit eine verbesserte Pünktlichkeit ebenso sicherstellen wie die damit verbundene verbesserte Erreichbarkeit des Stadtzentrums im regionalen und lokalen ÖPNV. Neue Siedlungsgebiete in der Stadt wie das in Entwicklung befindliche Gebiet des ehemaligen militärischen Fliegerhorsts sollen grundsätzlich frühzeitig in das ÖPNV-Netz eingebunden werden. Eine verbesserte Verknüpfung mit dem in Oldenburg starken Radverkehr erfolgt durch den Aufbau zusätzlicher B+R- („Mobilitäts“-) Stationen und in Form der seit 2022 bestehenden Kooperation zwischen dem Stadtbusverkehr und dem öffentlichen Fahrradverleihsystem „Oli Bike“, das Zeitkartennutzenden Vorteile bei der Radnutzung bietet.

*Allgemeinde Ziele:
Strategieplan Mobilität*

Aktuelle Zielsetzungen für einen attraktiven und konkurrenzfähigen Stadtbusverkehr in Oldenburg betreffen die Anbindung der Region, die Verbesserung der Erschließung innerhalb des Stadtgebiets und der Pünktlichkeit, die Anbindung neuer Siedlungsflächen und die verbesserte Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Im Zusammenhang mit der aktuellen Erstellung einer neuen städtischen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Form des umsetzungsorientierten und projektbezogenen „Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030“ werden hier Teilkonzepte mit Bezug zur Weiterentwicklung des ÖPNV erarbeitet, unter anderem die Teilkonzepte zur ÖPNV-Spur Wallring, zu P+R/B+R, zum Parkraummanagement sowie zu Mobilitätsstationen.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Für eine verbesserte Verbindung von Stadt und Region im straßengebundenen ÖPNV soll nach der in den letzten Jahren bereits erfolgten Taktverdichtung auf den entsprechenden Linien ein neues P+R und B+R-System geschaffen werden. Dies umfasst neu zu schaffende Infrastruktur innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets, um den Zu- und Abgang vom und zum ÖPNV mit dem Kraftfahrzeug und Fahrrad zu verbessern und damit einen möglichst frühzeitigen Umstieg auf dem Reiseweg auf den ÖPNV ermöglicht.

*Verbindung von
Stadt und Region*

Innerhalb des Stadtgebiets sind weitere Taktverdichtungen zu prüfen, auf allen innerstädtischen Linienästen soll, von wenigen Ausnahmen abgesehen, tagsüber im 15-Minutentakt gefahren werden. Darüber hinaus soll verstärkt die Umsetzbarkeit von tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen geprüft werden.

Eine verbesserte Pünktlichkeit ist durch geeignete Einzelmaßnahmen zu verfolgen. Im Zentrum des Bussystems soll eine durchgängige Busspur auf dem Wallring, der von allen Linien des Stadt- und Regionalverkehrs befahren wird,

im Alltagsverkehr als auch in verkehrlichen Spitzenzeiträumen einen verlässlichen und pünktlichen Betriebsablauf ermöglichen.

Eine weitere Optimierung der LSA-Beeinflussung zu Gunsten des ÖPNV wird verfolgt. Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung, wie beispielsweise die Schaffung einer elektronischen Busspur im Verlauf der Cloppenburg Straße, sind im Einzelfall zu prüfen und ggf. in Form von Pilotprojekten umzusetzen.

Busbeschleunigung

Die Anbindung neuer Siedlungsflächen betrifft aktuell insbesondere die Erschließung des Gebiets des ehemaligen Militärflughafens im Nordwesten der Stadt. Hier ist die Anbindung über eine teilweise tangential geführte Linie zu prüfen, die an den Bereich Wechloy anschließt und eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen im Nordwesten schafft.

Eine verstärkte Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln schafft die Voraussetzungen für eine intensiviertere ÖPNV-Nutzung in der Stadt und angrenzenden Region. Neben dem oben genannten neuen P+R- und B+R-System soll ein Netz von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet die multimodale Nutzung fördern. Vorgesehen sind Kombinationen aus e-Ladepunkten für Kfz und Pedelec, Carsharing-Stationen, Oli-Bikesharing-Stationen, Radabstellanlagen, ggf. Kfz-Stellplätzen und ÖPNV-Haltestellen. Die Übergänge sollen auch tariflich unterstützt werden, z.B. in Form von Kombitickets und Vorteilen für ÖPNV-Kundinnen und -Kunden bei der Nutzung der Sharingangebote. Weitergehende gemeinsame Angebote und Nutzendenkarten sollen geprüft werden. Dem ÖPNV-Unternehmen soll hier zukünftig eine aktive Rolle zukommen.

Grundsätzlich sind alle Angebote im ÖPNV durch eine intensive Informations- und Kommunikationsarbeit zu begleiten, um die Angebote bekannt zu machen und für die Nutzung zu werben. Dabei sollen auch die Kooperationspartner und die Stadt in Form einer Kommunikation als gemeinsame Aufgabe eingebunden sein.

In der langfristigen Perspektive wird ein integrierter ÖPNV, unter anderem in Hinblick auf den fortschreitenden demografischen Wandel, als Rückgrat des Verkehrssystems angesehen. Damit wird von weiter steigenden Fahrgastzahlen ausgegangen. Für eine verstärkte Verknüpfung mit dem regionalen SPNV wird die Einrichtung eines weiteren SPNV-Haltepunkts in Ofenerdiek verfolgt, der gleichzeitig einen Verknüpfungspunkt mit den dort verkehrenden Buslinien umfassen soll. Gleichzeitig ist die Frage nach einer zukunftsfähigen emissionsarmen Antriebstechnologie im Busverkehr zu beantworten. Hier wird das Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren die Wasserstoff-/Brennstoffzellentechnologie mit mehreren Fahrzeugen im Alltagsbetrieb testen und Erfahrungen für eine spätere Entscheidung sammeln.

*SPNV-Haltepunkt
Ofenerdiek*

Der Angebotsstandard des Stadtverkehrs Oldenburg ist in Tabelle C-4 dargestellt und soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Übersicht Taktzeiten Stadt Oldenburg

Fahrplan 2022/23

Linie	Linienverlauf	Anmerkungen	montags – freitags						samstags						sonn- und feiertags					
			0:00 – 1:15		6:30 – 8:30		8:30 – 19:00		19:00 – 24:00		0:00 – 3:15		9:45 – 18:30		18:30 – 24:00		0:00 – 3:15		11:30 – 24:00	
			SVZ 3	SVZ 1	HVZ	NVZ	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	SVZ 2	SVZ 3
301	Eversten – Ofenerfeld		---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
302	BBS Wechloy – Hbf/ZOB		---	---	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Ofenerfeld – Hbf/ZOB		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
304	Hbf/ZOB – Borchersweg		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
306	Ofenerdielk – Bümmerstede		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
308	Uni / Campus Wechloy – Hbf/ZOB	* nur bis ca. 21 Uhr	---	---	30	15	15	30*	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	BBS Wechloy/Rauhehorst – Hbf/ZOB		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
309	Friedrichsfehn – Petersfehn – Hbf/ZOB		---	---	60	30	30	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Friedrichsfehn – Wildenlohn – Hbf/ZOB		---	---	60	30	30	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Eschenplatz – Hbf/ZOB		---	---	60	30	30	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
310	(Wehnen –) Dürestraße – Familia		---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Familia – Hbf/ZOB		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
311	Kreyenbrück – Hbf/ZOB		---	---	30	20	20	30/60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
321	Kreyenbrück – Hbf/ZOB		---	---	30	20	20	30/60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Krusenbusch – Hbf/ZOB		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
313	Hbf/ZOB – Ofenerfeld		---	---	---	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Wardenburg – Achtermeer – Achterdielk		---	---	60	30	30	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
314	Wardenburg – Tungen – Achterdielk		---	---	60	30	30	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Achterdielk – Hbf/ZOB		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
315	Hatterwüsting – Hbf/ZOB		---	---	60	60	60	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
318	Eversten-West – Hbf/ZOB – Rennplatz		---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
322	Thomasburg – Hbf/ZOB – Ostring		---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Krusenbusch – ZOB – Ohmstede		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
323	Ohmstede – Wahnbeck		---	---	30	15	15	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Ofenerfeld – BBS Wechloy		---	---	---	---	---	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
324	BBS Wechloy – Hbf/ZOB		---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Hbf/ZOB – Ostring		---	---	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
325	Hatterwüsting – Hbf/ZOB	* nur bis ca. 20 Uhr	---	---	60	60	60	60*	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
329	Lappan – Hbf/ZOB – Am Alexanderhaus		---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Conneforde – Wiefelstede		---	---	60	60	60	60	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
330	Wiefelstede – Hbf/ZOB – Drielake	* ab ca. 10 Uhr	---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
	Hbf/ZOB – Kloster Blankenburg		---	---	---	*	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
340	Rostrup – Bad Zwischenahn – Oldenburg	* Einzelfahrten	---	---	30	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
350	Lappan – Wardenburg (– Ahlhorn)		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N25	Lappan – Donnerschwee/Alexandersfeld		1 Fahrt	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N36	Lappan – Ofenerdielk/Ofenerfeld		1 Fahrt	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N37	Lappan – Universität/Bionerleide /		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N38	Petersfehn		1 Fahrt	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N39	Lappan – Bümmerstede/Kreyenbrück		1 Fahrt	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N40	Lappan – Ostermburg/Krusenbusch		1 Fahrt	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
N41	Lappan – Sandkrug/Hatterwüsting		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	

Tabelle C-4: Angebot im Stadtbusverkehr Oldenburg sowie ausgewählter Regionalbuslinien
(Quelle: VWG Oldenburg) (Erläuterungen der Abkürzungen siehe nächste Seite)

Hinweis zur vorangegangenen Tabelle C-4: Abkürzungen

HVZ*	Montag bis Freitag von 06:30 bis 08:30
NVZ**	Montag bis Freitag von 08:30 bis 19:00
	Samstag von 09:45 bis 18:30
SVZ*** 1	Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 06:30
	Samstag von Betriebsbeginn bis 09:45
	Sonn- und feiertags von Betriebsbeginn bis 11:30
SVZ 2	Montag bis Freitag von 19:00 bis 24:00
	Samstag von 18:30 bis 24:00
	Sonn- und feiertags von 11:30 bis 24:00
SVZ 3	Montag bis Freitag 00:00 bis 01:15
	Samstag und Sonntag 00:00 bis 03:15

* *Hauptverkehrszeit*** *Nebenverkehrszeit**** *Schwachverkehrszeit*

Das Stadtgebiet Oldenburg wird von zehn Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 radial angefahren. Grundsätzlich sollen die Linien der Bedienungsebenen 1+ und 1 montags bis freitags mindestens im Stundentakt verkehren, mit evtl. Verstärkerleistungen zur Hauptverkehrszeit. Alle neun Linien fahren am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg in den Taktknoten zur Minute :30, so dass hier eine Verknüpfung untereinander und mit dem SPNV/Fernverkehr hergestellt wird. Dies soll weiter optimiert werden und das Verkehrsangebot nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes realisiert werden.

Die Maßnahmen, die diese Linien betreffen, sind in den Kapiteln der Landkreise Ammerland, Oldenburg und Wesermarsch beschrieben.

*Bedienungsebene**Regionalbus**– Ebenen 1+, 1 und 2*

- Linie S35 Oldenburg – Westerstede (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 350 Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 380 Barßel – Edeweicht – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe (LK Ammerland, C 2.4.5)
- Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg – Wildeshausen (LK Oldenburg, C 2.4.7)
- Linie 280 Oldenburg – Wardenburg (LK Oldenburg, C 2.4.7)
- Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Bremerhaven / Nordenham – Blexen (LK Wesermarsch, C 2.4.10)
- Linie 460 Oldenburg – Elsfleth – Oberhammelwarden (LK Wesermarsch, C 2.4.10)

Einige Linien aus den angrenzenden Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Wesermarsch, die schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler aus den Landkreisen ausgerichtet sind, fahren auch zu Schulstandorten in der Stadt Oldenburg. Daneben gibt es Schüler, die den entgegengesetzten Weg nehmen und Schulen in den Landkreisen besuchen. Die Maßnahmen, die diese Linien betreffen, sind in den Landkreiskapiteln zu finden (vgl. Kap. C 2.4.5 bis C 2.4.10).

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr
– Ebene 3*

Die sechs städtischen Nachtlinien (N36–N41) verkehren in allen Nächten, wobei das Angebot an Wochenenden länger bereitgestellt wird. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag durch vier Linien der NachtEule Ammerland (vgl. Karte A-15) sowie durch die Nachtverkehrslinie N25 (Ahlhorn–Wardenburg–Oldenburg) und die Spät- und Nachtfahrten des HunteSprinters (Linie 270). Dieses Angebot soll gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Nachtverkehr

Die Vorschläge der Stadt Oldenburg für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

C 2.4.5 Zielnetz Landkreis Ammerland

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Fünf Linien sind im Landkreis Ammerland der Bedienungsebene 1+ zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Regionalbus – Ebene 1+

Schnellbus- / Landesbuslinie S 35 Oldenburg – Westerstede (BE 1+)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Westerstede über die Autobahn A28	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Halbstundentakt zur HVZ, ansonsten Stundentakt
	Sa	Stundentakt von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr
	So- / Feiertag	Stundentakt von 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30

Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde (BE1+)

Streckenführung	Verbindung der beiden Grundzentren Wiefelstede und Metjendorf mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Metjendorf an den Hauptort Wiefelstede	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Halbstundentakt bis Wiefelstede, Stundentakt bis Conneforde von 6:00 bis 23:00 Uhr
	Sa	Halbstundentakt bis Wiefelstede, Stundentakt bis Conneforde von 6:00 bis 23:00 Uhr
	So- / Feiertag	Halbstundentakt bis Wiefelstede, Stundentakt bis Conneforde von 8:00 bis 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30

Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg/Wiefelstede (BE1+)

Streckenführung	Verbindung der zentralen Orte der Gemeinde Rastede (Mittelzentrum Rastede, Grundzentren Wahnbeke und Hahn-Lehmden) untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Wiefelstede an das Mittelzentrum Rastede Anbindung des Grundzentrums Jaderberg im Landkreis Wesermarsch an die Gemeinde Rastede und das Oberzentrum Oldenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Halbstundentakt bis Hahn-Lehmden, Stundentakt bis Jaderberg von 6:00 bis 23:00 Uhr
	Sa	Halbstundentakt bis Hahn-Lehmden, Stundentakt bis Jaderberg von 6:00 bis 23:00 Uhr
	So- / Feiertag	Halbstundentakt bis Hahn-Lehmden, Stundentakt bis Jaderberg von 8:00 bis 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30

Linie 350 Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg (BE1+)

Streckenführung	Verbindung der Mittelzentren Westerstede und Bad Zwischenahn mit dem Oberzentrum Oldenburg und Anbindung des Grundzentrums Ofen an das Mittelzentrum Bad Zwischenahn sowie Verbindung der zentralen Orte miteinander	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Halbstundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr bis Rostrup, ansonsten Stundentakt bis Westerstede
	Sa	Halbstundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr bis Rostrup, ansonsten Stundentakt bis Westerstede
	So- / Feiertag	Halbstundentakt von 8:00 bis 22:00 Uhr bis Rostrup, ansonsten Stundentakt bis Westerstede
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30
	ZOB/Bf Bad Zwischenahn	Verknüpfung mit der Regio-S-Bahnlinie RS30

Linie 380 Barßel – Edeweicht – Oldenburg (BE1+)

Streckenführung	Direkte Anbindung der beiden Grundzentren der Gemeinde Edeweicht (Edeweicht und Friedrichsfehn) an das Oberzentrum Oldenburg Im Landkreis Cloppenburg: direkte Anbindung des Grundzentrums Barßel an das Oberzentrum Oldenburg, dieses Angebot wird bedarfsgerecht angepasst	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt, zur HVZ Halbstundentakt Oldenburg – Edeweicht
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30

Die Linien 440 und 910 sind der Bedienungsebene 1 im Landkreis Ammerland zugeordnet. Die Linie 910 mit den folgenden Zielvorgaben:

Regionalbus – Ebene 1

Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe (BE1)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Friesoythe im Landkreis Cloppenburg mit dem Oberzentrum Oldenburg Erschließung der Orte im Bereich des Küstenkanals	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30

Die Zielvorgaben für die Linie 440 stehen im Kapitel C 2.4.10 Landkreis Wersermarsch.

Folgende vier Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 360 Barßel – Ocholt – Westerstede (BE2)

Streckenführung	Direkte Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ocholt und dem Grundzentrum Barßel (Landkreis Cloppenburg) mit dem Mittelzentrum Westerstede	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Westerstede – Ocholt	SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg

Linie 366 Augustfehn – Apen – Westerstede (BE2)

Streckenführung	Verbindung der beiden Grundzentren Apen und Augustfehn direkt mit dem Mittelzentrum Westerstede	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Augustfehn	SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg und in Richtung Ostfriesland

Linie 370 Rastede – Wiefelstede – Bad Zwischenahn (BE2)

Streckenführung	Tangentiale Verbindung zwischen den drei Gemeinden Rastede, Wiefelstede und Bad Zwischenahn	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Rastede, ZOB/Bf Bad Zwischenahn, Elmendorf, Kreuzung	Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr jeweils unter Berücksichtigung des Schulverkehrs,
		Verknüpfung mit der Linie 350 zur Herstellung der Relation Westerstede – Wiefelstede/Rastede

Linie 375 Bad Zwischenahn – Edewecht – Süddorf (BE2)

Streckenführung	Verbindung zwischen den beiden Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht mit den zentralen Orten Bad Zwischenahn (Mittelzentrum) und Edewecht (Grundzentrum) Anbindung des Gymnasiums Bad Zwischenahn und dessen Außenstelle in Edewecht	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	ZOB/Bf Bad Zwischenahn	Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr jeweils unter Berücksichtigung des Schulverkehrs

Insgesamt 48 Buslinien (in den Linienbündeln des Landkreises Ammerland konzessioniert) sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im Landkreis Ammerland ausgelegt.

*Bedienungsebene 3
schulorientierter Verkehr*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächener-schließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Eine Linie weist Besonderheiten auf:

Besonderheiten

Die Linie 377 „MeerBus“ bietet zum VBN-Tarif für den Tourismus eine Rund-fahrt um das Zwischenahner Meer an. Die Linie 377 verkehrt montags bis freitags an Schultagen.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland durch die vier Nachtlinien N31, N32, N34 und N35 (vgl. Karte A-15). Diese verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Dadurch wird ein Angebot (drei bis vier Fahrten pro Nacht) zwischen allen Landkreisgemeinden mit dem Oberzentrum Oldenburg und den Diskothekenstandorten in Tange und Friesoythe geschaffen. Anfangs- bzw. Endpunkt ist der zentrale Omni-busbahnhof (ZOB) in Oldenburg. Weitere Verknüpfungen der Nachtlinien untereinander gibt es in Bad Zwischenahn und Edeweicht.

Nachtverkehre

Das bestehende Netz der regionalen Nachtlinien im Landkreis Ammerland wird laufend überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die zwei Nachtexpress-Linien der Stadt Oldenburg N37 und N38 bieten einen direkten Anschluss der Ortsteile Petersfehn (Gemeinde Bad Zwischenahn) und Ofenerfeld (Gemeinde Wiefelstede) an die Stadt Oldenburg. Das Angebot ist zu sichern und ggf. zu ergänzen.

Im Landkreis Ammerland verkehren BürgerBusse in der Stadt Westerstede (Linie 359), in der Gemeinde Edeweicht (Linie 393), Rastede (Linie 347) und Bad Zwischenahn (Linie 394). Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBus

Die an der Stadtgrenze von Oldenburg liegenden Ortsteile der Gemeinden Bad Zwischenahn, Edeweicht, Rastede und Wiefelstede werden durch die vier Oldenburger Stadtbuslinien 301, 309, 310, 313, 324 und 323 direkt an die Stadt Oldenburg angebunden.

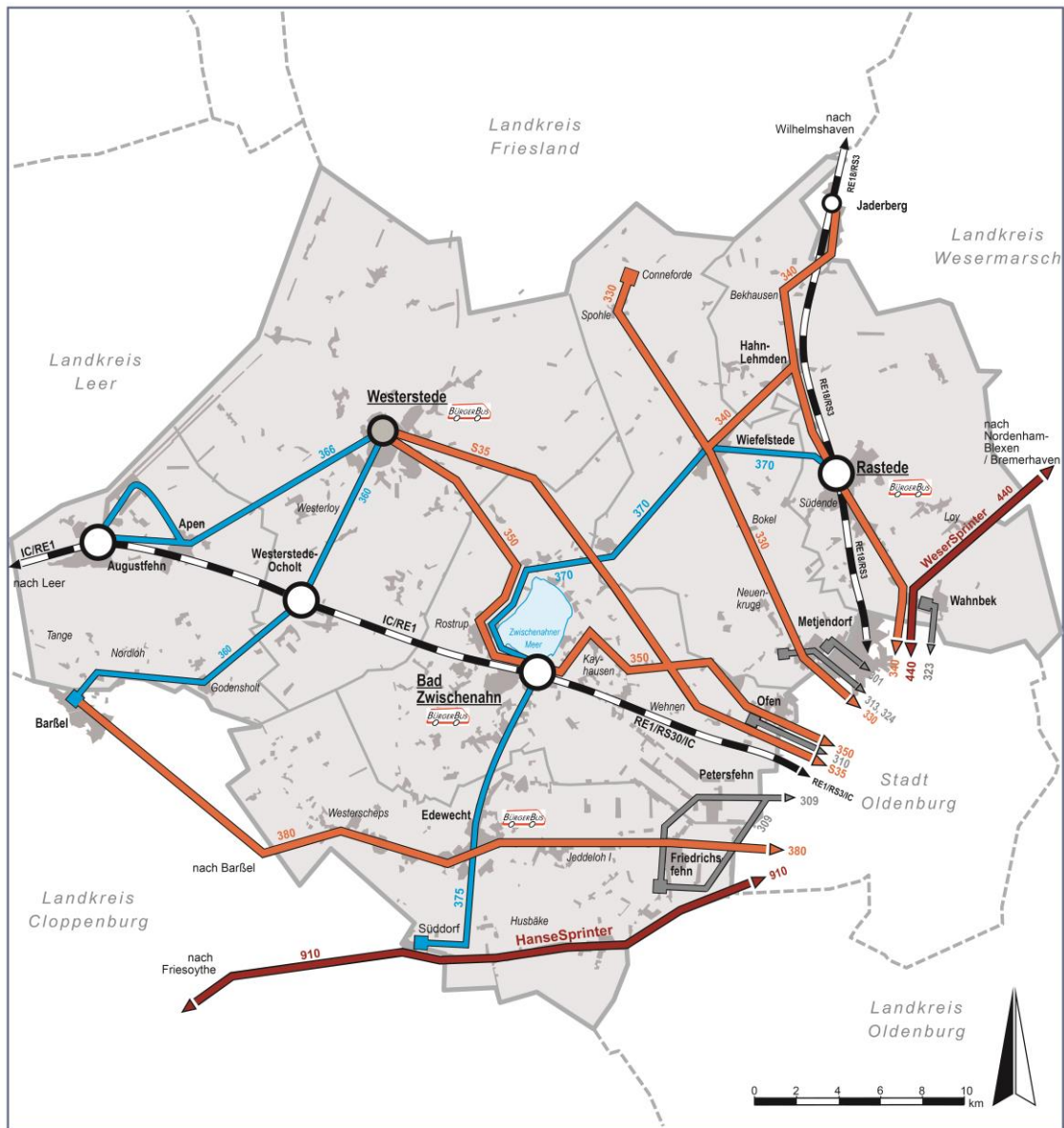
*Bedienungsebene
Stadtbus*

Dieses Angebot (vgl. Kap. C 2.4.4 „Zielnetz Stadt Oldenburg“) soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Vorschläge des Landkreises Ammerland für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

Schienenpersonen-nahverkehr

Landkreis Ammerland Zielnetz



-  SPNV-Linie mit Bahnhof
-  SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
-  Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
-  Buslinie der Bedienungsebene 1+
-  Buslinie der Bedienungsebene 1

-  Buslinie der Bedienungsebene 2
-  Stadtbuslinie
-  BürgerBus

Verwaltungseinheiten

- Westerstede Mittelzentrum
- Edewecht Grundzentrum
- Südende Ort

Karte C-1

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.6 Zielnetz Landkreis Diepholz

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8⁷ von Bremen Huchting über Moordeich – Stuhr – Brinkum nach Leeste wird der Landkreis Diepholz zukünftig auch direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Umsetzung im Jahr 2025 erfolgt. Mit der Inbetriebnahme der Linie 8 erfolgt die Einstellung der Stadtbuslinie 55 der BSAG.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 von Bremen bis Leeste

Entlang der Strecke entstehen auf dem Gebiet des Landkreises Diepholz zwölf Bahnhöfe und Haltepunkte der Linie 8. Diese sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

An nachstehenden Bahnhöfen und Haltepunkten werden P+R und B+R-Anlagen eingerichtet:

Bahnhof/Haltepunkt	P+R	B+R
Bahnhof Moordeich	Ja	Ja
Hespenstraße	Nein	Ja
Beethovenstraße	Nein	Ja
Stuhr	Ja	Ja
Bahnhof Stuhrbaum	Nein	Ja
Brinkum-Bahnhofstraße	Ja	Ja
Bassumer Straße	Nein	Ja
Studtriede	Nein	Ja
Bahnhof Erichshof	Ja	Ja
Erichshof-Ost	Nein	Ja
Bahnhof Leeste	Ja	Ja
Hagener Straße	Nein	Ja

Tabelle C- 5: Bahnhöfe und Haltepunkte der Linie 8 im Landkreis Diepholz

Von diesen zwölf Bahnhöfen und Haltepunkten sollen die folgenden vier als Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbussen und Straßenbahn dienen:

- Bahnhof Moordeich
- Bassumer Straße
- Bahnhof Erichshof
- Bahnhof Leeste

Dafür ist die Schaffung barrierefrei gestalteter Bushaltestellen vorzugsweise direkt, wenigstens aber in einer Entfernung von maximal 250 m zu den genannten vier Haltepunkten der Linie 8 vorzusehen.

⁷ Die Planfeststellung für die Linie 8 erfolgte nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Der Betrieb erfolgt entsprechend der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Liniengenehmigung für den teil Huchting – Leeste steht noch aus. Die Linie 8 ist Bestandteil des Linienbündels Straßenbahn der Stadtgemeinde Bremen.



Abb. C-4: Linienverlauf Linie 8 auf dem Gebiet des Landkreises Diepholz

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn werden die Regionalbuslinien 101, 102, 120, 121, 113 und N12 neben der überregionalen und innergemeindlichen Verkehrsaufgabe auch Zu- und Abbringerfunktionen zur Straßenbahn übernehmen. Daher wird das Verkehrsangebot dieser Linien an die neue Aufgabe angepasst. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Linie 101: Ausweitung des Verkehrsangebotes entsprechend der Bedienungsebene 1 auf der gesamten Linienlänge sowie Prüfung der Möglichkeit eines neuen Endpunktes in Huckelriede, in Abhängigkeit der Umlaufplanung sowie des Vorhandenseins von Überliegerplätzen und der Auslastung der Straßenbahnlinie 4
- Linie 102: Prüfung der Möglichkeit eines neuen Endpunktes in Bremen Huckelriede, in Abhängigkeit der Umlaufplanung sowie des Vorhandenseins von Überliegerplätzen und der Auslastung der Straßenbahnlinie 4
- Linie 120: Einstellung der Fahrten über Hörden und Erhalt des Linienweges über Erichshof mit dem Anspruch der Bedienungsebene 1
- Linie 121: Verlängerung der Linie bis Bahnhof Leeste mit dem Anspruch der Bedienungsebene 1 sowie Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede, in Abhängigkeit der Umlaufplanung sowie des Vorhandenseins von Überliegerplätzen und der Auslastung der Straßenbahnlinie 4 sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsangebot der Linie 750
- Linie 113: Verlängerung der Linie bis Brinkum, Marktplatz bei gleichzeitig neuem Endpunkt Bahnhof Moordeich als Verknüpfungspunkt zur Linie 8
- Linie N12: Anpassung des Verkehrsangebotes
- Ausweitung bzw. Einführung des Verkehrsangebotes zwischen dem Bahnhof Moordeich und dem Bereich Moordeich Schule sowie dem Wohnquartier Weberstraße
- Aufbau eines Nachtangebotes auf einigen der oben genannten Linien

Die aus dem Landkreis Oldenburg sowie aus der Stadt Delmenhorst einbrechenden Regionalbuslinien 226, 227, 204, 214 bleiben in ihrem Linienweg erhalten. Eine Verknüpfung zur Linie 8 findet entsprechend dem Linienweg unmittelbar an einem der vier oben genannten Verknüpfungspunkte oder alternativ an einer barrierefreien Haltestelle in deren unmittelbarer Umgebung statt. Der Anspruch des barrierefreien Ausbaus umfasst auch die auf Bremer Gebiet liegenden Bushaltestellen „Varreler Landstraße“ sowie den nördlichen Mast „Henstedter Straße“.

Die Samtgemeinde Thedinghausen des Landkreises Verden setzt sich für eine Reaktivierung der BTE-Strecke Leeste – Kirchweyhe – Thedinghausen ein (siehe Kapitel 2.4.9). Die Gemeinde Weyhe im Landkreis Diepholz hat in ihrem Verkehrsentwicklungsplan eine Prüfung für eine spätere Weiterführung der Straßenbahnlinie 8 über Leeste bis zum Bahnhof Kirchweyhe und nach Sudweyhe verankert.

Im Landkreis Diepholz werden die fünf Regionalbuslinien 102, 150, 123, 137 und 138 der Bedienungsebene 1+ zugeordnet. Dabei handelt es sich bei den vier Linien 123, 137, 138 und 150 um landesbedeutsame Buslinien. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Linie 102 Bremen – Stuhr – Syke (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem Mittelzentrum Stuhr, der Gemeinde Weyhe und dem Mittelzentrum Syke Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8 Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt, alternierend zweistündig ein Schnellbus und zweistündig ein Regionalbus
	Sa	Stundentakt, alternierend zweistündig ein Schnellbus und zweistündig ein Regionalbus
	So- / Feiertag	Zweistundentakt mit ebenfalls alternierenden Angeboten von Schnellbus und Regionalbus
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	Straßenbahn Linie 8
	Bassumer Straße	Straßenbahn Linie 8
	Brinkum Marktplatz	Linien 101, 120, 226, 113
	Bf Syke	SPNV sowie Linie 150

Landesbuslinie 150 Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Syke und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen sowie mit der Samtgemeinde Hoya im Landkreis Nienburg Die Linie ist eine Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Zweistundentakt zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya
	Sa	Stundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Zweistundentakt zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya
	So- / Feiertag	Zweistundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Einzelne Fahrten bis Hoya
Verknüpfungen	Bf Syke	SPNV sowie Linie 102

Landesbuslinie 123 Bassum – Schwaförden – Sulingen (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Sulingen mit der Stadt Bassum unter Anbindung der Samtgemeinde Schwaförden Die Linie ist eine Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So– / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Bassum	SPNV
	Sulingen ZOB	Linien 137, 138, 133

Landesbuslinie 137 Sulingen – Diepholz (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit dem Mittelzentrum Sulingen unter Anbindung der Samtgemeinden Rehden und Kirchdorf Die Linie ist eine Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So– / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Diepholz	SPNV
	Sulingen ZOB	Linien 123, 138, 133

Landesbuslinie 138 Sulingen – Siedenburg – Nienburg (BE1 +)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtgemeinde Siedenburg sowie mit der Stadt Nienburg (außerhalb des Verbundgebiets) Die Linie ist eine Landesbuslinie	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So– / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Nienburg	SPNV und Fernverkehr
	Sulingen ZOB	Linien 123, 137, 133

Im Landkreis Diepholz werden die fünf Regionalbuslinien 101, 120, 121, 133 und 170 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
– Ebene 1*

Linie 101 Bremen – Brinkum – Bassum (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Mittelzentrum Stuhr und der Stadt Bassum Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8 Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	Straßenbahn Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	Linien 102, 120, 226, 113
	Bf Bassum	SPNV sowie Linie 123

Linie 120 Bremen – Brinkum – Kirchweyhe (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem Mittelzentrum Stuhr sowie der Gemeinde Weyhe Entfall des Streckenabschnittes über Hörden mit Inbetriebnahme der Linie 8 Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr; Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	Straßenbahn Linie 8
	Bf Leeste	Straßenbahn Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	Linien 101, 102, 226, 113
	Bf Kirchweyhe	SPNV sowie Linie 121

Linie 121 Bremen – Dreye – Kirchweyhe – (Leeste) (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Gemeinde Weyhe sowie innergemeindliche Erschließungsfunktion innerhalb der Gemeinde Weyhe Verlängerung der Linie über Kirchweyhe Bf. hinaus bis Bf. Leeste mit Inbetriebnahme der Linie 8 Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8 Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8 in Abstimmung mit dem Verkehrsangebot der Linie 750	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf. Dreye	SPNV und Linie 750
	Bf Leeste	Straßenbahn Linie 8
	Bf Kirchweyhe	SPNV sowie Linie 120

Linie 133 Sulingen – Wagenfeld – Rahden (BE 1)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Sulingen mit der Samtgemeinde Kirchdorf und der Gemeinde Wagenfeld sowie der Stadt Rahden (außerhalb des Verbundgebietes)	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Sulingen und Kirchdorf; Zweistundentakt zwischen Kirchdorf und Rahden mit Verstärkerfahrten
	Sa	Stundentakt zwischen Sulingen und Kirchdorf; Zweistundentakt zwischen Kirchdorf und Rahden mit Verstärkerfahrten
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Sulingen ZOB	Linien 123, 137, 138
	Wagenfeld, Fliederweg	Linie 170
	Bf Rahden	SPNV

Linie 170 Diepholz – Wagenfeld – Ströhen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit der Samtgemeinde Rehden und Gemeinde Wagenfeld	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Ströhen und Rehden mit Verknüpfung auf die Linie 137 Durchbindung von Fahrten in der HVZ nach Diepholz
	Sa	Stundentakt zwischen Ströhen und Rehden mit Verknüpfung auf die Linie 137 Durchbindung von Fahrten in der HVZ nach Diepholz
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Rehden, Kreis-sparkasse	Linie 137
	Wagenfeld, Fliederweg	Linie 133
	Bf Diepholz	SPNV sowie Linie 129 und 125

Leistungsverbesserungen auf Linien der Bedienungsebene 2 sollen das Verkehrsangebot der Bedienungsebenen 1+ und 1 sinnvoll um innergemeindliche Verkehrsfunktionen ergänzen sowie eine Anbindung an den SPNV und/oder weitere Regionalbuslinien herstellen. Im Landkreis Diepholz werden die sieben Regionalbuslinien 113, 105, 125, 129, 152, 158 und 177 der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Die Realisierung von Leistungsverbesserungen auf diesen Linien zur Erreichung des nachfolgend beschriebenen Verkehrsangebotes setzt eine Antragstellung der jeweiligen Gemeinden beim Landkreis Diepholz im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur innerörtlichen Erschließung im Landkreis Diepholz“ und einen finanziellen Eigenanteil der Gemeinden voraus.

Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Linie 113 (Bremen) – Moordeich – Heiligenrode – Seckenhausen – (Brinkum) (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion Mit Inbetriebnahme der Linie 8 Verlängerung der Linie über Seckenhausen hinaus bis Brinkum, Marktplatz und neuer Endpunkt Bf Moordeich Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bassumer Str.	Linie 8
	Bf Moordeich	Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	102, 101, 120, 226

Linie 105 Bassum – Syke/Affinghausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen den Ortsteilen Affinghausen und Sudwalde in der Gemeinde Schwaförden mit der Stadt Bassum sowie dem Mittelzentrum Syke	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Vier Fahrten je Richtung
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Bassum	SPNV
	Bf Syke	SPNV

Linie 125 Twistringen – Barnstorf – Diepholz (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Stadt Twistringen, die SG Barnstorf und das Mittelzentrum Diepholz. Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV sowie ersetzendes Angebot für RS2 zwischen Twistringen – Barnstorf – Diepholz	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt freitags in den Abend- und Nachtstunden
	Sa	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt in den Abend- und Nachtstunden
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Twistringen	SPNV
	Bf Barnstorf	SPNV
	Bf Diepholz	SPNV

Linie 129 Brockum – Lembruch – Diepholz (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die SG Lemförde sowie das Mittelzentrum Diepholz Zu- und Abbringer zum SPNV Touristische Funktion zur Anbindung des Sees Dümmer	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Diepholz	SPNV
	Bf Lemförde	SPNV

Linie 152 Bruchhausen-Vilsen – Schwaförden – Sulingen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinden Schwaförden und Bruchhausen-Vilsen Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und den Samtgemeinden Schwaförden und Bruchhausen-Vilsen Zu- und Abbringer zu den Landesbuslinien 137, 138, 150 sowie zur Linie 133	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bruchhausen-Vilsen, ZOB	Linie 150
	Sulingen ZOB	Linien 137, 138, 133

Linie 158 Sulingen – Ehrenburg – Twistringen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinde Schwaförden Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und der Samtgemeinde Schwaförden sowie der Stadt Twistringen Eine angemessene ÖPNV-Anbindung des zukünftigen Zentralkrankenhauses für den Landkreis Diepholz am Standort in Twistringen wird sichergestellt. Zu- und Abbringer zu den Landesbuslinien 137, 138 sowie zur Linie 133 Zu- und Abbringer zum SPNV	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Twistringen	SPNV
	Sulingen, ZOB	Linien 137, 138, 133

Linie 177 Bruchhausen-Vilsen – Asendorf – Uepsen – (Siedenburg) (BE 2)

Streckenführung	Verlängerung der Linie über Uepsen hinaus bis Siedenburg Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinden Bruchhausen-Vilsen und Siedenburg Verbindung zwischen den beiden Samtgemeinden Zu- und Abbringerfunktion zu den Landesbuslinien 138 und 150	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bruchhausen-Vilsen, ZOB	Linie 150
	Siedenburg, Siemer	Linie 138

Im Landkreis Diepholz sind 46 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert. Darüber hinaus werden der Bedienungsebene 3 auch saisonale Verkehre zugeordnet. Dies betrifft beispielsweise die Linie F17 mit dem Verkehrsangebot als Freizeitlinie zwischen Wagenfeld und dem Dümmer.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Diepholz soll die Flächenerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Dabei können Linien bei entsprechendem Bedarf hinsichtlich einzelner Fahrten aufgestockt werden. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.6.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Diepholz wird durch die Linie N12 Bremen – Brinkum – Kirchweyhe des VBN-Nachtschwärmer-Netzes ergänzt (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot ist an den zukünftigen Fahrplan der Linie 8 anzupassen. Der Aufbau eines Nachtangebotes auf weiteren Linien mit Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahnlinie 8 ist anzustreben.

Nachtverkehre

Bedarfsgesteuerte Verkehre im Landkreis Diepholz in Form von AnrufSammelTaxen (AST) oder AnrufLinienTaxen (ALT) übernehmen die Aufgaben der innergemeindlichen Erschließung in Bereichen ohne bzw. mit sehr geringem Linienverkehrsangebot. Soweit Gemeinden bedarfsgesteuerte Verkehre initiieren wollen, setzt deren Realisierung eine Antragstellung der jeweiligen Gemeinde beim Landkreis Diepholz im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur innerörtlichen Erschließung im Landkreis Diepholz“ und einen finanziellen Eigenanteil der Gemeinde voraus.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Die bedarfsgesteuerten Verkehre sind genehmigungspflichtig im Sinne des PBefG und werden Bestandteil der jeweiligen Linienbündel.

Bei Neuvergabe bzw. Wiedererteilung der Genehmigung basiert der anzuwendende Tarif für AnrufSammelTaxen auf dem jeweiligen VBN-Tarif plus einem individuell gestalteten AST-Zuschlag. Eine Vereinheitlichung dieser AST-Zuschläge für die AnrufSammelTaxen im Landkreis Diepholz wird angestrebt. Für VBN-Zeitkarteninhaber sind Rabatte zu gewähren.

Derzeit gibt es im Landkreis Diepholz AnrufSammelTaxen in den folgenden Gemeinden: Stuhr, Schwaförden und Kirchdorf.

In den folgenden Gebietskörperschaften besteht Interesse an einer grundsätzlichen Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten und Finanzierbarkeit eines AST-Angebotes unter dem Vorbehalt der Bewertung und Zustimmung der zuständigen politischen Gremien: Samtgemeinden Barnstorf, Bruchhausen-Vilsen (Fortentwicklung des BruVI-Mobils), Rehden sowie in den Städten Sulingen, Syke und Twistringen.

Im Landkreis Diepholz verkehren BürgerBusse in der Gemeinde Weyhe sowie in den Städten Bassum und Syke. Dabei handelt es sich um die Linien 116, 117, 181, 182, 183, 184, 185 und 186. Weitere Informationen zu BürgerBusen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBusse

Zur besseren Anbindung des Landkreises Vechta an den Nah- und Fernverkehr in Diepholz werden Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung von/nach Vechta begrüßt und durch den LK Diepholz unterstützt.

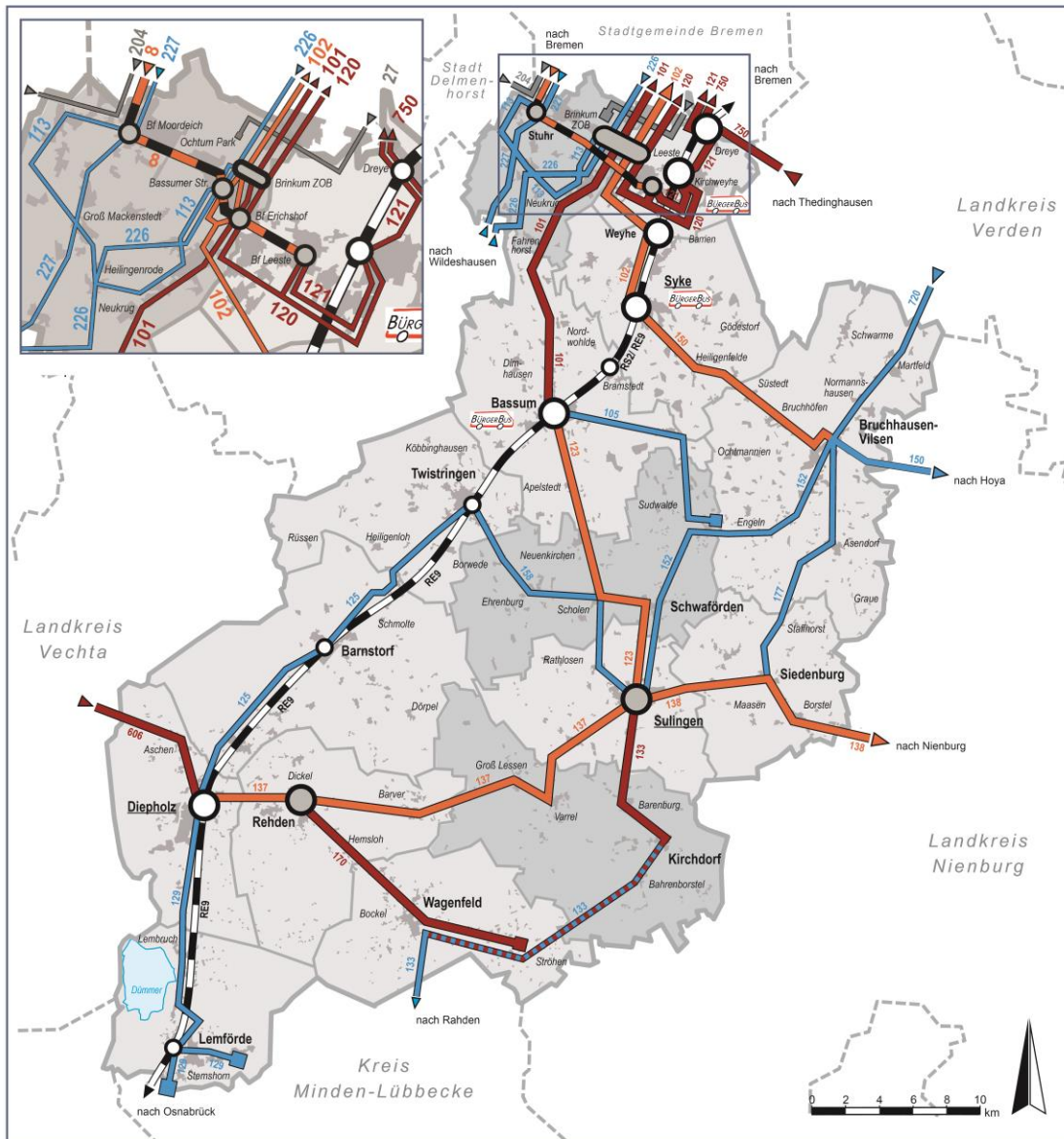
Einbrechende Verkehre

Eine verbesserte Anbindung der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen an das Mittelzentrum Verden durch Angebotsausweitungen auf der Linie 720 (Verden – Thedinghausen/Bruchhausen-Vilsen) soll angestrebt werden.

Die Vorschläge des Landkreises Diepholz für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

Schienenpersonen-nahverkehr

Landkreis Diepholz Zielnetz



- | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|
| | SPNV-Linie mit Bahnhof | | Linie 8 |
| | SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 | | Stadtbuslinie |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 | | Angebotsverdichtung auf Bedienungsebene 2 |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien und der Linie 8 | | BürgerBus |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1+ | | VBN-AnrufSammelTaxi |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1 | Verwaltungseinheiten | |
| | Buslinie der Bedienungsebene 2 | Diepholz | Mittelzentrum |
| | | Wagenfeld | Grundzentrum |
| | | Neuenkirchen | Ort |

Karte C-2

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Oldenburg in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

- | | |
|--|-----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Unterstützung von BürgerBussen durch den Landkreis Oldenburg unter der Voraussetzung einer gemeindlichen Kofinanzierung | <i>Finanzierung</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten unter Federführung der Gemeinde Hatten | <i>Infrastruktur</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der Gemeinden bei der Ausweitung von B+R Angeboten an den Bahnhöfen im Landkreis | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Optimierung des bestehenden Taktangebotes von Montag bis Sonntag auf der Linie 270 HunteSprinter Wildeshausen–Kirchhatten–Oldenburg | <i>Angebot und Qualität</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanseitige Ausrichtung aller Linien- und Mobilitätsangebote mit Kontakt zum HunteSprinter auf die Fahrplanzeiten der Linie 270 | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund des länger dauernden Brückenabrisses und –neubaus an der AS 17 Hatten an der A28 ab dem 3. Quartal 2023: Linienwegverlagerung der Linie 270 über den Fahrweg der 277 nach Sandkrug und dort über die A29 nach Oldenburg | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Im Zusammenhang mit dem oben beschriebenen Brückenneubau: <ul style="list-style-type: none"> – Prüfung zur künftigen Erschließung von Sandhatten und Munderloh sowie – Linienenerweiterung und Einrichtung eines Stundentaktes auf der Linie 271 zur Anbindung von Dötlingen und Brettorf | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines durchgängigen Stundentaktes von Montag bis Freitag auf der Linie 226 zwischen Harpstedt und Wildeshausen | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund einer länger dauernden Großbaustelle in Bremen Kattenturm/Neustadt ab Ende 2024: Prüfung auf Linienwegverlagerung der Linie 226 über Bremen Airport–City sowie auf Linienwegverlängerung zur Universität Bremen, in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines durchgängigen Zweistundentaktes von Montag bis Freitag auf der Linie 260 Wildeshausen–Ahlhorn–Großenkneten, zudem Prüfung auf Fahrwegausweitung zwecks Anbindung des Metropark Hansalinie | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Verbessertes Angebot zwischen Ganderkesee und Oldenburg durch mehr Anschlüsse der Linie 220 am Bahnhof Bookholzberg mit den Zügen von und nach Oldenburg | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanseitige Stärkung der Achse Bookholzberg – Ganderkesee auf der Linie 220. Zudem Prüfung von Linienwegerweiterungen zur besseren Erschließung Ganderkesees | |

- Prüfung zur Einrichtung eines durchgängig vertakteten Fahrplanangebotes Montag bis Samstag auf der Linie 240 Ganderkesee – Delmenhorst
- Prüfung auf Verlängerung einzelner Stadtbuslinien aus Delmenhorst in den Landkreis Oldenburg in Abstimmung mit der Stadt Delmenhorst
- Prüfung auf Einrichtung einer Linie für Pendelnde zwischen Wildeshausen – Aldrup – Twistringen/Bassum mit Zuganschluss in Wildeshausen und Bassum oder Twistringen
- Prüfung von Angebotsverbesserungen der Linie 285 Wildeshausen – Huntlosen Bf – Wardenburg
- Prüfung von Angebotsverbesserungen im Rahmen bedarfsorientierter Angebote (AST, ALT, On-Demand)
- Prüfung von Angebotsverbesserungen im Rahmen einer neuen Busverbindung aus dem Bereich der Gemeinde Hatten mit Anbindung an den Bahnhof Hude und dortigem Anschluss an die Züge in Fahrtrichtung Bremen
- Prüfung von Verbesserungen der Anschlussmobilität im Bereich der Bahnhöfe Hude und Wüstring (Gewerbegebiet Altmoorhausen)

Die folgende Linie wird der Bedienungsebene 1+ zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Linie 270 „Huntesprinter“ Oldenburger Wildeshausen (BE 1+)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Wildeshausen mit Anbindung der Gemeinden Hatten und Dötlingen. Verkehrt über die Autobahn A28.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Halbstundentakt zur HVZ, ansonsten Stundentakt
	Sa	Durchgängiger Stundentakt
	So – / Feiertag	Durchgängiger Zweistundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30
	Wildeshausen	Verknüpfung mit den von und nach Bremen verkehrenden Linien 226/227.
	Hatten	Verknüpfung mit der Linie 277

Hinweis: Aufgrund eines Brückenneubaus an der A28 AS Hatten wird der HunteSprinter (Linie 270) ab dem 3. Quartal 2023 teilweise auf dem Linienweg der 277 nach Oldenburg verkehren. Dies hat auch Auswirkungen auf das Fahrplanangebot der 277 und die dargestellten Verknüpfungen.

Die folgende Linie wird der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
– Ebene 1*

Linie 280 Oldenburg – Wardenburg (BE 1)

Streckenführung	Schnelle Anbindung der Gemeinde Wardenburg an das Oberzentrum Oldenburg via Klinikum Oldenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Stundentakt
	Sa	Durchgängiger Stundentakt
	So – / Feiertag	Durchgängiger Zweistundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30
Hinweis	Täglich Mo-So taktverdichtendes Fahrplanangebot durch die Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 320	

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
– Ebene 2*

Linie 220 Rethorn – Ganderkesee (BE 2)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen den Gemeindehauptorten Ganderkesee und Bookholzberg mit Anbindung der Ortslagen Rethorn, Gruppenbühren, Immer und Falkenburg.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt bis ca. 14:30
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bookholzberg	Anschluss zur Regio-S-Bahn
	Ganderkesee	Anschluss zur Regio-S-Bahn
	Rethorn	Verknüpfung mit der Linie 222 nach Delmenhorst

Linie 226 Wildeshausen – Bremen Hbf (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen mit Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt Die 226 bindet die Ortslagen Fahrenhorst, Heiligenrode, Seckenhäusen und Brinkum (Gemeinde Stuhr) an den Hbf Bremen an	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Überwiegend Stundentakt, Zwischen Harpstedt und Wildeshausen soll von Mo-Fr ein durchgängiger Stundentakt eingerichtet werden
	Sa	Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen zum Stundentakt
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Wildeshausen	Anschluss zur 270 „Huntesprinter“ nach Oldenburg
	Brinkum Bassumer Str.	Verknüpfung zur Linie 8
	Bremen Hbf	Verknüpfung zum Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Linie 227 Wildeshausen – Kirchseelte – Bremen–Huchting (BE2)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen mit Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt und insbesondere der Gemeinde Stuhr Die 227 erschließt die Ortslagen Heiligenrode, Groß-Mackenstedt und Moordeich (Gemeinde Stuhr) und bindet sie in Bremen–Huchting an das Netz des städtischen ÖPNV an	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Acht vertaktete Fahrten je Richtung bis Kirchseelte, zwei Fahrten verkehren weiter bis Wildeshausen
	Sa	Kein Angebot
	So– / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bremen Roland-Center	Verknüpfung zum Stadtverkehr

Linie 271 Bf Brettorf – Wildeshausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen Brettorf und Wildeshausen zur Anbindung Dötlingens. Ersatzlinie für die ab dem 3. Quartal 2023 baustellenbedingt veränderte Linienführung der Linie 270. Die 271 bietet Anschluss an den HunteSprinter von / nach Oldenburg sowie Direktfahrten von / nach Wildeshausen.	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Durchgängiger Stundentakt
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	So– / Feiertag	Durchgängiger Zweistundentakt
Verknüpfungen	Neerstedt, Sportplatz	Verknüpfung mit dem HunteSprinter von und nach Oldenburg

Linie 260 Großenkneten – Wildeshausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen Großenkneten und Wildeshausen mit Anbindung der Ortslagen/Orte Sage, Ahlhorn, Steinloge, Aumühle sowie dem Metropark Hansalinie und dem Kreishaus in Wildeshausen	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	So– / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Wildeshausen Bahnhof	Verknüpfung mit der von und nach Bremen und Osnabrück verkehrenden Zuglinie RB 58

Linie 277 Kirchhatten – Wardenburg (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen Kirchhatten und Sandkrug mit Anbindung der Ortslagen Hatterwüstring und Sandhatten	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Durchgängiger Stundentakt
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Kirchhatten Markt	Verknüpfung mit der von und nach Oldenburg / Wildeshausen verkehrenden Linie 270 „HunteSprinter“
	Bf Sandkrug	Verknüpfung mit der von und nach Oldenburg verkehrenden Linie 325

Hinweis: Aufgrund eines Brückenneubaus an der A28 AS Hatten wird der HunteSprinter (Linie 270) ab dem 3. Quartal 2023 teilweise auf dem Linienweg der 277 nach Oldenburg verkehren. Dies hat Auswirkungen auf das Fahrplanangebot der 277 und die dargestellten Verknüpfungen.

Wichtiger Hinweis für die Linien 270 und 277

Aufgrund eines Brückenneubaus an der A28 Anschlussstelle Hatten muss der HunteSprinter (Linie 270) ab dem 3. Quartal 2023 für ca. 1,5 Jahre auf einem anderen Linienweg verkehren.

*Fahrplan- und
Linienwegsveränderungen
der Linien 270 + 277*

Da die Fahrtrichtung von Wildeshausen nach Oldenburg über die A28 dann nicht mehr möglich ist, wird die Linie 270 ab Kirchhatten über den derzeitigen Linienweg der 277 zum Bf Sandkrug und dann weiter über die Autobahnan-schlussstelle Sandkrug und über die A29 nach Oldenburg verkehren. Dötlingen kann in diesem Zusammenhang nicht mehr von der Linie 270 bedient werden. Hier wird für die Dauer der Umleitung ein adäquates, neues Taktli-nienangebot über die Linie 271 eingerichtet.

Die Linie 277 wird, wie beschrieben, durch das bessere Fahrplanangebot der Linie 270 ersetzt. Für die von der 277 bislang bedienten Ortslagen Sandkrug und Munderloh werden derzeit Angebotsalternativen geprüft.

Die Oldenburger Stadtbuslinien 314, 315, 320 und 325 verbinden die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungeln, Wardenburg, Sandkrug und Hatterwüstring mit der Stadt Oldenburg. Alle Stadtbuslinien bieten an allen Verkehrstagen durchgängige Taktverkehre an. In der mor-gendlichen Hauptverkehrszeit ist das Angebot verdichtet.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Insgesamt 53 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreiskommunen Wardenburg, Hatten, Hude, Großenkne-ten, Dötlingen, Ganderkesee, Wildeshausen und Harpstedt ausgelegt. Als Fahrziel dieser Schulverkehre nimmt die Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Auch auf das in der Stadt Oldenburg befindliche Landkreisgymnasium (Graf-Anton-Günther-Gymnasium) ist ein großer Teil des schulorientierten Verkehrs ausgerichtet.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Das Angebot wird durch die (Werksbus)Linien 237 und 238 ergänzt. Diese sind auf die Schichtzeiten des Mercedes-Benz-Werkes in Bremen abgestimmt.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die Nachtlinien N25 und N26 (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Diese verbinden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verschiedene Oldenburger Landkreisgemeinden mit den Oberzentren Bremen und Oldenburg, mit dem Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst und dem Mittelzentrum Wildeshausen sowie mit der Gemeinde Wardenburg. An Wochenenden bietet die Linie 270 „HunteSprinter“ zwischen Oldenburg und Wildeshausen Fahrten auch bis in die frühen Morgenstunden.

Nachtverkehr

Zusätzlich verkehren die Nachtexpresslinien N41 zwischen Oldenburg und Sandkrug/Hatterwüstring sowie die N42 zwischen Oldenburg und Wardenburg (vgl. Karte A-13). Letztere als gemeinsames Angebot auf der N25 (Ahlhorn – Wardenburg – Oldenburg).

Gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden ist zu überprüfen, wo und in welcher Form ein zukünftiger Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Oldenburg verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Ganderkesee und Wildeshausen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich in den Kapiteln A 3.2.8 und C 2.4.

BürgerBus

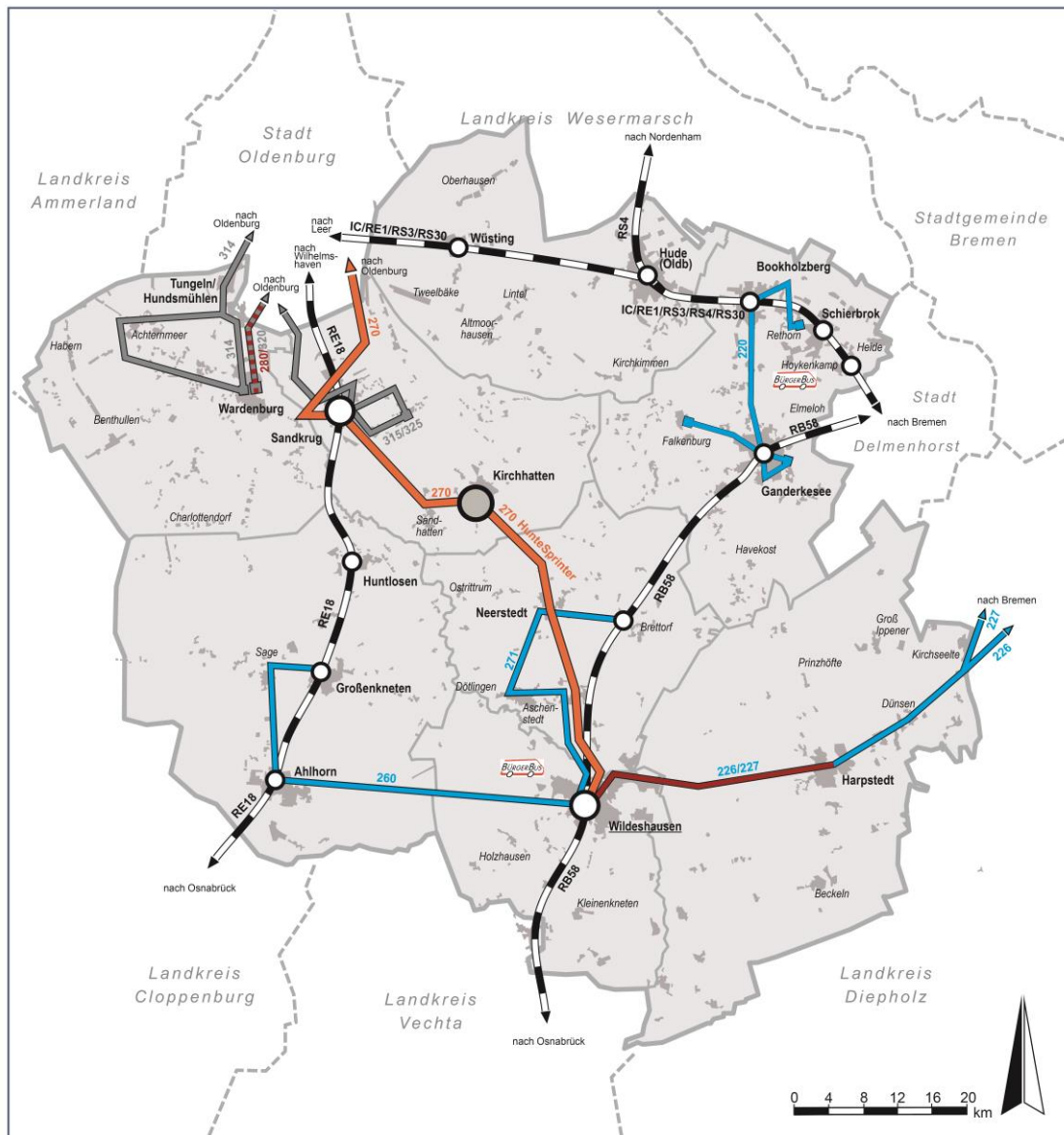
Mit vier Fahrtenpaaren Montag bis Freitag verbindet die Linie 918 Friesoythe, Bösel und Petersdorf im Landkreis Cloppenburg mit der Gemeinde Wardenburg. Dort werden Anschlüsse an die nach Oldenburg weiterfahrenden Linien 280 bzw. 320 hergestellt. Die im Bündel Oldenburg-West befindliche Linie 264 bedient auf einzelnen Fahrten auch Haltestellen außerhalb des VBN im Landkreis Vechta. Zudem verkehren die Linien 600 und 930, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet sind, im Landkreis Oldenburg. Da diese Linien im Landkreis Oldenburg nur sehr wenige Haltestellen bedienen bzw. auch nur wenige Fahrten anbieten, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Oldenburg sehr gering.

Sonstige Verkehre

Die Vorschläge des Landkreises Oldenburg für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

Schienenpersonen-nahverkehr

Landkreis Oldenburg Zielnetz



- SPNV-Linie mit Bahnhof
- SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Verknüpfungspunkte von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2
- Buslinie der Bedienungsebene 1+
- Buslinie der Bedienungsebene 1
- Buslinie der Bedienungsebene 2

- Stadtbus/ Buslinie der Bedienungsebene 1
- Stadtbuslinie
- BürgerBus

Verwaltungseinheiten

- Wildeshausen Mittelzentrum
- Wardenburg Grundzentrum
- Breittorf Ort

Karte C-3

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.8 Zielnetz Landkreis Osterholz

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Im Landkreis Osterholz werden die zwei Regionalbuslinien 630 und 670 der Bedienungsebene 1+ zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Landesbuslinie 630 Bremen – Lilienthal – Grasberg – Zeven⁸ (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Lilienthal und Grasberg im Landkreis Osterholz und den Samtgemeinden Tarmstedt und Zeven im Landkreis Rotenburg Die Linie verkehrt als Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr mit Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der HVZ
	Sa	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr
	So – / Feiertag	Stundentakt von 8:00 bis 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Nah- und Fernverkehr
	Lilienthal Falkenberg	Straßenbahnlinie 4 sowie Buslinien 668 und 632

Landesbuslinie 670 Bremen – Lilienthal – Wörpswede (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Lilienthal und Wörpswede Die Weiterführung nach Osterholz-Scharmbeck ist in Prüfung. Die Linie verkehrt als Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr mit Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der HVZ
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 21:00 Uhr sowie eine Spätfahrt um 23:00 Uhr
	So – / Feiertag	Stundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt um 23:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Nah- und Fernverkehr
	Lilienthal Falkenberg	Straßenbahnlinie 4 sowie Buslinien 668 und 632
	Wörpswede Insel	Linie 640
	ggf. Bf Osterholz-Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz-Takt; RE8, RE9 und RS2

⁸ Die Genehmigung für die Linie 630 ist zwischen den Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Folgende Linien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Linie 680 Bremen – Ritterhude – Osterholz–Scharmbeck – Hambergen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Ritterhude, Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck und Hambergen	
Angebot und Betriebszeiten–fenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen 6:00 und 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt; Halbstundentakt zwischen Bremen–Burg und Osterholz–Scharmbeck in Prüfung
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8:00 und 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz–Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz–Takt; RE8, RE9 und RS2
	Bf Oldenburg	RS2
	Bf Bremen Burg	RS1 und RS2
	Bremen Gröpelingen	Stadtverkehr Bremen

Linie 650 Schwanewede – Osterholz–Scharmbeck (BE 1)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinde Schwanewede mit dem Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck	
Angebot und Betriebszeiten–fenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8 und 22 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz–Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz–Takt; RE8, RE9 und RS2

Linie 660 Bremen – Osterholz–Scharmbeck – Hagen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung des Oberzentrums Bremen mit den westlichen Teilen der Gemeinden Ritterhude und Osterholz–Scharmbeck sowie der Samtgemeinde Hagen im Bremischen im Landkreis Cuxhaven	
Angebot und Betriebszeiten–fenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8:00 und 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz–Scharmbeck	Über Verknüpfung mit der Linie 650 Einbindung in den Osterholz–Takt; RE8, RE9 und RS2
	Hbf Bremen	Nah– und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Bremen Gröpelingen	Stadtverkehr Bremen

Im Landkreis Osterholz werden die zwei Regionalbuslinien 640 und 677 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Eine aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) einbrechende Linie zur Anfahrt des Bahnhofs Oldenburg ist in Prüfung. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus-Ebene 2*

Linie 640 Osterholz–Scharmbeck – Worpswede – Gnarrenburg – Bremervörde⁹ (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck und der Gemeinde Worpswede sowie den Gemeinden Gnarrenburg und als Schnellbus weiter nach Bremervörde im Landkreis Rotenburg Die Einkürzung um Osterholz–Scharmbeck ist in Prüfung	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Worpswede Insel	670

Linie 677 Bremen–Vegesack – Schwanewede (BE 2)

Streckenführung	Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Schwanewede	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr
	Sa	Zweistundentakt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Bremen Vegesack	RS1 sowie Stadtverkehr Bremen

Im Landkreis Osterholz gibt es den sogenannten Osterholz–Takt. Dieser ist ausgerichtet auf den Bahnhof Osterholz–Scharmbeck. Hier treffen sich alle Hauptlinien und bilden einen Umstiegs-knoten untereinander sowie zum SPNV. Der Landkreis finanziert das Grundangebot gemäß dem Bedienungsebenenkonzept.

Osterholz–Takt

Für die schnellere Anbindung der Gemeinde Schwanewede wird die Einrichtung eines Schnellbusses, ggf. mit Anbindung der Gemeinde Ritterhude nach Bremen geprüft.

Im Landkreis Osterholz werden 33 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots der Bedienungsebene 3 und somit dem schulorientierten Verkehr zugeordnet.

*Bedienungsebene
Schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden.

⁹ Die Genehmigung für die Linie 640 ist zwischen den Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osterholz durch drei Linien des VBN-Nachtschwärmer-Netzes sowie drei Linien des Nachtnetzes Bremen. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Linien:

Nachtverkehre

- N4 Bremen–Arsten – Lilienthal–Falkenberg (Nachtstraßenbahn)
- N7 Bremen – Bremen–Veegesack – Schwanewede–Neuenkirchen
- N8 Bremen–Veegesack – Schwanewede–Mitte
- N63 Lilienthal–Falkenberg – Grasberg – Zeven
- N67 Lilienthal–Falkenberg – Worpswede
- N68 Bremen Hbf – Ritterhude – Osterholz–Scharmbeck – Hambergen – Wallhöfen

Die BSAG erweitert ihr bestehendes Nachtlinienangebot um die Linie N8, welche im Frühjahr 2023 starten soll und die täglich Schwanewede–Mitte mit Bremen–Nord verbindet.

In der Gemeinde Schwanewede wird durch die Gemeinde ein AnrufSammel-Taxi (AST) angeboten.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Osterholz verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Grasberg, Worpswede und Ritterhude. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBusse

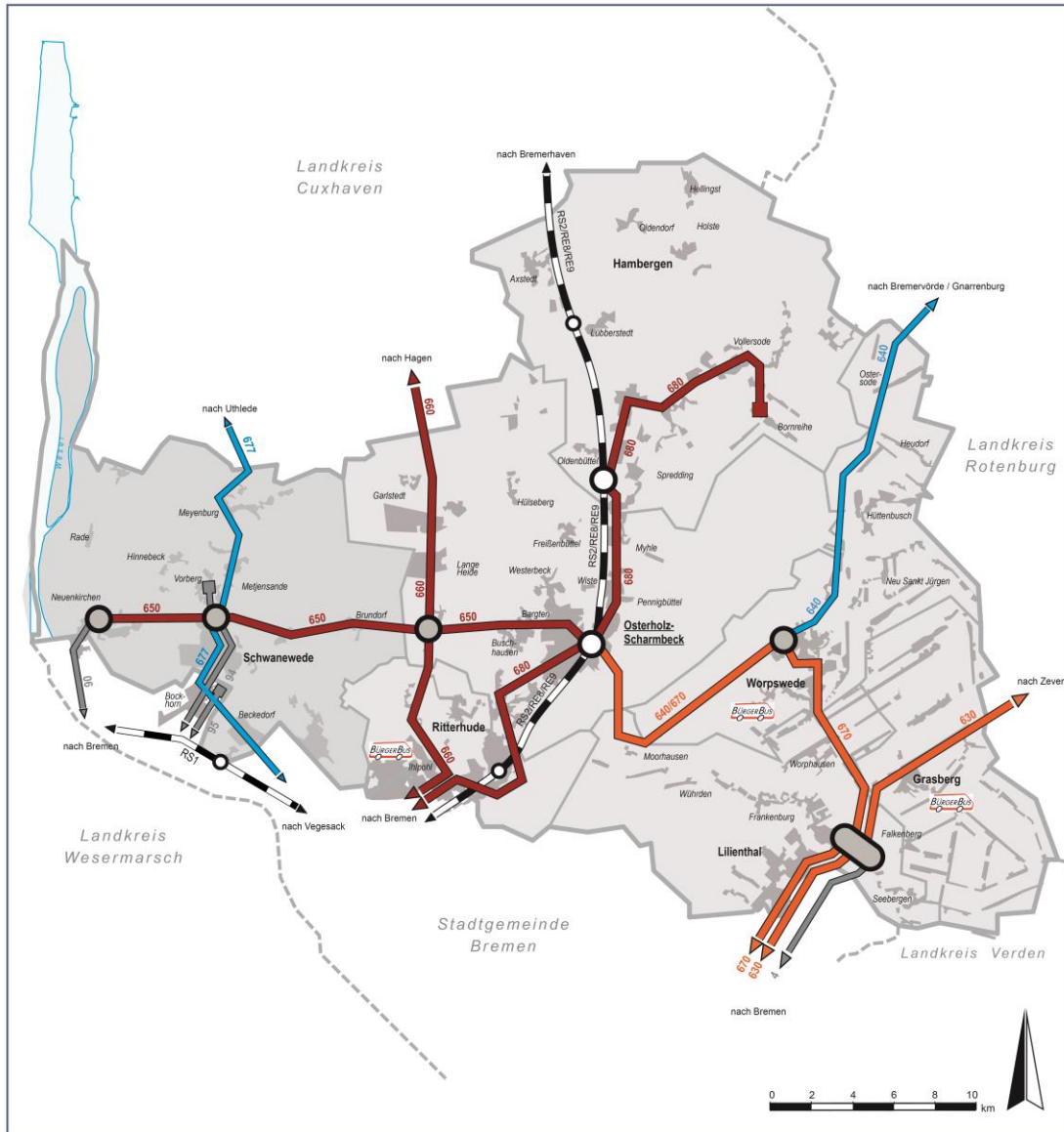
Das Angebot der Bremer Stadtbuslinien und der Straßenbahn, die auch das Gebiet des Landkreises Osterholz bedienen, wird im Kapitel C 2.4.1 beschrieben. Über die Verlängerung der Linie 4 und 4S nach Lilienthal–Falkenberg ist der Landkreis seit August 2014 direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Die Vorschläge des Landkreises Osterholz für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

Landkreis Osterholz Zielnetz



SPNV-Line mit Bahnhof



SPNV-Line mit Bahnhof und
Übergängen zu den Buslinien
der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2



Verknüpfungspunkt von
Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2



Buslinie der
Bedienungsebene 1+



Buslinie der
Bedienungsebene 1



Buslinie der
Bedienungsebene 2



Stadtbuslinie / Straßenbahn



BürgerBus



VBN-AnrufSammelTaxi

Verwaltungseinheiten

Osterholz-
Scharmbeck

Mittelzentrum

Ritterhude

Grundzentrum

Brunsdorf

Ort

Karte C-4

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.9 Zielnetz Landkreis Verden

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Die Linien 711 und 712 werden der Bedienungsebene Stadtbus zugeordnet. Diese Linien verkehren Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 20:30 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6:00 und 14:00 Uhr im 30-Minutentakt, bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt. An Sonn- und Feiertagen ist das Verkehrsangebot auf die Zeit zwischen 14:00 und 20:00 Uhr begrenzt.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Das in der nachfolgenden Übersicht dargestellte Verkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Die Einrichtung eines Nachtangebots an Wochenenden soll geprüft werden.

Übersicht Taktzeiten Stadt Verden				
Linie	Linienverlauf	montags- freitags	samstags	sonn- und feiertags
		Minutentakt	Minutentakt	Minutentakt
		6:00 – 20:30	6:00 – 21:00	14:00 – 20:00
711	Verden ZOB – Dauelsen – Verden ZOB	30	30	120
712	Verden ZOB – Roggenkamp – Trift – Verden ZOB	30	30	120

Das AnrufSammelTaxi (siehe bedarfsgesteuerte Verkehre) ergänzt die Stadtbuslinien der Stadt Verden.

Die BSAG-Stadtbuslinie 38 des Linienbündels Stadtgemeinde Bremen Bus bedient Teile des Gewerbegebietes Bremer Kreuz der Stadt Achim.

Im Landkreis Verden werden die fünf Regionalbuslinien 713, 735, 730, 740 und 750 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 713 Verden – Weitzmühlen – Kirchlinteln (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln über den Ortsteil Weitzmühlen.	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Zu anderen Buslinien sowie zum SPNV
	Bf. Kirchlinteln	Zukünftig mit dem SPNV
	Gewerbegebiet Finkenberg	Verknüpfung zwischen den Linien 714 und 713

Linie 730 Bremen – Oyten – Ottersberg – Otterstedt (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Oyten und Ottersberg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg
	Sa	Stundentakt zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg
	So – / Feiertag	Zweistundentakt von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Oyten	Mit anderen Buslinien
	Bf. Ottersberg	Mit dem SPNV
	Bremen Hbf	Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Linie 735 Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Dörverden sowie in Verlängerung mit der Samtgemeinde Hoya	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So – / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Bf. Dörverden	Mit dem SPNV

Linie 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Mittelzentren Achim und Verden (Aller) sowie der Ortsteile von Langwedel. Dabei bedient die Linie vorrangig Ortsteile, die nicht an der SPNV-Strecke liegen.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB Auf dem Abschnitt Bremen Hbf – Achim – Baden wird ein Zweistundentakt angeboten
	Sa	Stundentakt für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB Auf dem Abschnitt Bremen Hbf – Achim – Baden wird ein Zweistundentakt angeboten
	So – / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	Achim, Markt/Schmiedeberg	Mit anderen Buslinien
	Bf. Achim, Achim-Baden und Verden	Mit dem SPNV
	Bf. Bremen-Mahndorf	Die regelmäßige Anbindung von Bremen-Mahndorf wird angestrebt
	Bremen Hbf	Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Linie 750 Bremen – Dreye – Thedinghausen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Samtgemeinde Thedinghausen über den Weyher Ortsteil Dreye Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten zur Taktverdichtung wird angestrebt. Diese Fahrten sollten zum Flughafen Bremen geführt werden.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So – / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	Thedinghausen, Markt	Mit anderen Buslinien
	Bf. Dreye	Mit dem SPNV
	Bremen Hbf	Verknüpfung zum Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Im Landkreis Verden werden die neun Regionalbuslinien 701, 702, 705, 714 720, 739, 745, 760 und 765 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 701 Verden – Kirchlinteln, Otersen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der südlichen Ortsteile der Gemeinde Kirchlinteln mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr mit Taktverstärkungen bis 15:30 Uhr
	So – / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Ludwigslust	Mit anderen Buslinien Richtung Walsrode

Linie 702 Achim – Thedinghausen – Emtinghausen – Achim (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Thedinghausen und Emtinghausen mit der Stadt Achim Im Rahmen der Neuausschreibung (geplant zum 01.08.2028) sollen die Spätfahrten am Wochenende auf die neu einzurichtende Nachtschwärmerlinie N72 verschoben werden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 5:45 Uhr bis 20:00 Uhr auf der Relation Thedinghausen – Achim mit v.a. schulbezogenem zusätzlichem Angebot im Bereich von Emtinghausen und Riede
	Sa	Zweistundentakt von 9:30 Uhr bis 21:30 Uhr
	So – / Feiertag	Bedarf eines Fahrtangebots wird geprüft
Verknüpfungen	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Achim, Markt/ Schmiedeberg	Mit anderen Buslinien
	Thedinghausen, Marktplatz	Mit anderen Buslinien

Linie 705 Achim – Gewerbegebiete Achim – Baden, Bahnhof (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gewerbegebiete im Achimer Osten mit dem Bahnhof Achim bzw. dem Bahnhof Achim-Baden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zu den Büro- bzw. Schichtzeiten im Gewerbegebiet
	Sa	Prüfung des Bedarfs bei den ansässigen Gewerbetreibenden
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Bf. Achim-Baden	Mit dem SPNV

Linie 714 Verden – Gewerbegebiet Ost (BE 2)

Streckenführung	Verbindung des Gewerbegebiets Verden Ost mit dem ZOB Verden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zu den Büro- bzw. Schichtzeiten im Gewerbegebiet mit Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Prüfung des Bedarfs bei den ansässigen Gewerbetreibenden
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Gewerbegebiet Finkenbergr	Mit der Linie 713

Linie 720 Thedinghausen / Bruchhausen-Vilsen – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Thedinghausen und Blender sowie der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen mit dem Mittelzentrum Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 5:45 bis 20:00 Uhr auf der Relation Verden und Thedinghausen mit Verstärkern zur Hauptverkehrszeit. Zweistundentakt auf der Relation Verden – Einste – Bruchhausen-Vilsen
	Sa	Zweistundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr zwischen Verden und Thedinghausen sowie zwischen Verden und Bruchhausen-Vilsen
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 bis 20:00 Uhr zwischen Verden und Thedinghausen
Verknüpfungen	Thedinghausen, Marktplatz	Mit anderen Buslinien
	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie dem SPNV

Linie 725 Süderwalsede – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Verknüpfungen	Süderwalsede	Anbindung an die Linie 805 des Landkreises Rotenburg (Wümme)
	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie dem SPNV

Linie 739 Bremen – Achim – Posthausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Städte Bremen und Achim mit der Gemeinde Posthausen und dem Einkaufszentrum Dodenhof	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt zu den Geschäftszeiten des Einkaufszentrums
	Sa	Zweistundentakt zu den Geschäftszeiten des Einkaufszentrums
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Mit anderen Linien des ÖPNV sowie des SPNV

Linie 745 Ottersberg – Oyten – Achim (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim. Die Streckenführung verläuft über Fischerhude.	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 5:30 bis 19:30 Uhr auf dem Streckenabschnitt Oyten – Achim mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Auf dem Abschnitt Ottersberg – Oyten Zweistundentakt von 5:30 bis 19:30 Uhr Prüfung des Bedarfs einer Taktverstärkung für die ansässigen Gewerbetreibenden
	Sa	Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr
	So- / Feiertag	Prüfung des Bedarfs einer Taktverdichtung
Verknüpfungen	Oyten, ZOB	Mit anderen Buslinien
	Achim, Markt	Mit anderen Buslinien
	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien und dem SPNV
	Bf. Sagehorn	Mit dem SPNV

Linie 760 Fischerhude – Ottersberg – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinde Ottersberg von Fischerhude aus mit der Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:30 bis 20:00 Uhr zwischen Ottersberg und Verden. Angebot auf der Relation Fischerhude – Ottersberg in Abhängigkeit des Angebots auf den Linien 730 und 745
	Sa	Zweistundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 bis 18:00 Uhr
Verknüpfungen	Ottersberg, ZOB	mit anderen Buslinien
	Bf. Ottersberg	mit dem SPNV
	Verden, ZOB	mit dem SPNV

Linie 765 Rethem/Aller – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Ortsteile der Gemeinde Dörverden mit der Samtgemeinde Rethem (außerhalb des Verbundgebiets) sowie der Kreisstadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeiten-fenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 5:30 bis 20:00 Uhr zwischen Rethem und Verden mit Verstärkern zum Bahnhof Dörverden zur Hauptverkehrszeit
	Sa	Zweistundentakt von 6:50 bis 20:00 Uhr zwischen Rethem und Verden (Aller)
	So- / Feiertag	Prüfung des Bedarfs
Verknüpfungen	Rethem	Mit anderen Buslinien
	Bf. Verden	Mit dem SPNV
	Bf. Dörverden	Mit dem SPNV

Im Bereich der Streckenführung Linie 745 gibt es eine Änderung der Infrastruktur. Die Gemeinde Oyten baut zurzeit den Knotenpunkt L 167 / Auffahrt A1 Richtung Hamburg als Kreisverkehrsplatz aus, wodurch das neue Gewerbegebiet A1 in Oyten an den Kreisverkehr angeschlossen und damit eine Durchfahrt ermöglicht wird. Eine bessere Anbindung des Gewerbegebiets durch den ÖPNV wird geprüft.

Prüfauftrag Linie 745 Anbindung des Gewerbegebiets

Im Landkreis Verden werden zwölf Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Dabei wird eine Anbindung dieser Linien an den SPNV so weit als möglich angestrebt.

Eine Verbindung zwischen dem Landkreis Verden im Bereich Ottersberg und dem Landkreis Osterholz im Bereich Falkenberg und Worpswede wird für den schulorientierten Verkehr angestrebt und befindet sich derzeit in Prüfung.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung.

Eine Besonderheit stellt hier die Linie 777 dar, die nur zu den Zeiten des Brokser Heiratsmarktes in Bruchhausen-Vilsen verkehrt (Linienführung: Riede – Thedinghausen – Emtinghausen – Schwarme – Bruchhausen-Vilsen).

Besonderheit

Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Im Landkreis Verden wird das ÖPNV-Angebot durch zukünftig drei Linien des Nachtverkehrs ergänzt. Es handelt sich hierbei um die Nachtschwärmerlinien N72, N73 und N74. Die Linie N72 soll spätestens ab dem Zeitpunkt der Neuausschreibung des Linienbündels Verden Süd (geplant 01.08.2028) zwischen der Gemeinde Thedinghausen und der Stadt Achim verkehren. Auf ihr sollen die Spätfahrten am Wochenende auf der Linie 702 integriert werden. Die Linie N73 verbindet die Gemeinde Oyten mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie N74 verkehrt zwischen Bremen und Achim (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot des Nachtverkehrs ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

Nachtverkehre

In den Gemeinden Ottersberg, Oyten, Thedinghausen, Kirchlinteln sowie in der Stadt Achim verkehren BürgerBusse. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

*BürgerBusse,
Bedarfsgesteuerte
Verkehre*

Im Zusammenhang mit Kapitel C 2.2 Produkte ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Besonders die Senkung der Zugangshürden für Fahrgäste, was zeitlichen Vorlauf der Fahrtanmeldung, Preisauskunft und Buchungsmöglichkeiten betrifft, sowie die Einführung eines technischen Hintergrundsystems zur Disposition stehen im Vordergrund. Derzeit gibt es im Landkreis Verden ein VBN-SammelTaxi in der Stadt Verden (Aller). Dieses AnrufSammelTaxi wird von der Stadt Verden als integrierter Systembestandteil des Stadtverkehrs ausgebaut.

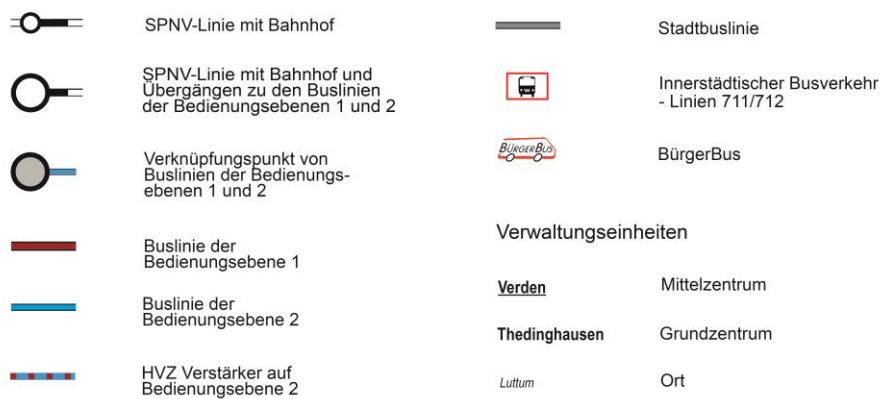
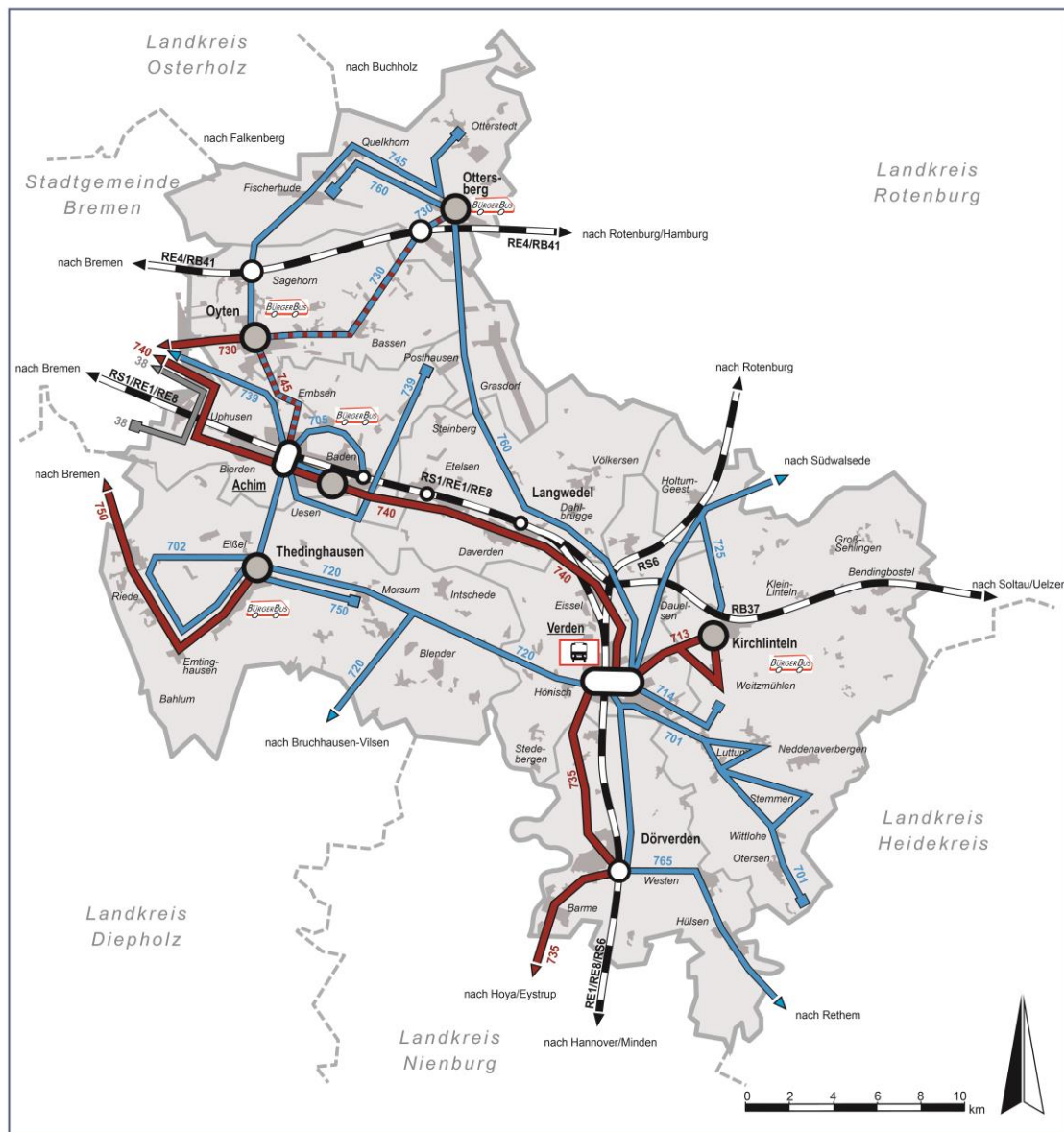
In der Samtgemeinde Thedinghausen besteht der Wunsch nach Reaktivierung der Strecke der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE). Es ist angestrebt, die Möglichkeiten hierzu im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die Samtgemeinde Thedinghausen zu erörtern.

*Wiederertüchtigung der
Strecke der Bremen-
Thedinghauser Eisenbahn*

Die Vorschläge des Landkreises Verden für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

Landkreis Verden
Zielnetz



Karte C-5

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch

Zielsetzungen für die Bereiche Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation werden insbesondere in Kapitel C4 dargestellt.

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Wesermarsch in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

- Entwicklung von Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements und Unterstützung von privatwirtschaftlichen Initiativen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplan-Angebots auch unter touristischen Gesichtspunkten
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus, Bus-Zug, Bus-Fähre
- Prüfung von Maßnahmen zu weiteren Angebotsverbesserungen und Möglichkeiten zur Nachfragesteigerung auf der Linie 440 „WeserSprinter“
- Prüfung auf Angebotsverbesserungen im Zusammenspiel der Linien 440 und 460. Verlängerung der 460 über Elsfleth hinaus nach Brake und Weiterführung über den Linienweg der 440 nach Oldenburg.
- Die Erweiterung der Betriebszeit auf 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt von Montag bis Freitag auf der Linie 450 „DeichLäufer“ (Berne – Lemwerder – Delmenhorst)
- Überplanung und Optimierung der Stadtbusangebote in Nordenham mit der Zielsetzung der Schaffung eines attraktiven, angebotsorientierten Fahrplanangebots. Insbesondere Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 401
- Prüfung der Einbindung der Weserfähren in den VBN-Tarif
- Prüfung der Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Tossens und Blexen-Fähre speziell unter touristischen Gesichtspunkten
- Machbarkeitsprüfung zur Einführung eines landkreisweiten Mindestangebotes im ÖPNV zur Mobilitätssicherung, insbesondere auch der ländlichen Bereiche des Landkreises, unter Berücksichtigung bedarfsorientierter Betriebsformen wie AST oder Rufbus etc.
- Prüfung der Weiterentwicklung der Linien 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 431 (Brake – Ovelgönne – Jaderberg – Varel) zu Linien der Bedienungsebene 2, bei gleichzeitiger verbesserter Anschlussgestaltung
- Verbesserte ÖPNV-Information zur Erreichbarkeit von touristischen Zielen, Verwaltungs- und anderen öffentlichen Einrichtungen

Angebot und Qualität

Fahrgastinformation

In Nordenham verkehren folgende Stadtbuslinien:

Stadtbusverkehr

Linie 401 Nordenham – Blexen (SV)

Streckenführung	Erschließung der Stadtmitte und des nördlichen Stadtgebietes einschließlich Einswarden und Blexen	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt, von 06:00 bis 08:00 Uhr Verdichtung auf einen 30-Minutentakt
	Sa	Zweistundentakt von 07:00 bis 20:30 Uhr
	So– / Feiertag	Zweistundentakt von 09:00 bis 19:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Regelmäßige Verknüpfung der Linien 401 und 402 miteinander sowie mit dem SPNV
	Fähre Blexen	Verknüpfung mit der Fähre Blexen – Bremerhaven

Linie 402 Nordenham – Esenshamm (SV)

Streckenführung	Erschließung der Stadtmitte und des südlichen Stadtgebietes einschließlich Großensiel und Hoffe Anbindung der Helios Klinik Wesermarsch	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 06:30 bis 19:00 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 08:00 bis 20:00 Uhr
	So– / Feiertag	Zweistundentakt von 09:00 bis 19:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Regelmäßige Verknüpfung der Linien 401 und 402 miteinander sowie mit dem SPNV

In Brake verkehrt die folgende Stadtbuslinie:

Linie 422 Ovelgönne – Brake – Kirchhammelwarden (SV)

Streckenführung	Verknüpfung der Stadt Brake mit Ovelgönne und Kirchhammelwarden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 06:30 bis 20:30 Uhr (Kleinbus)
	Sa	Stundentakt von 08:30 bis 16:00 Uhr (Kleinbus)
	So– / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Brake	Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen und an den „WeserSprinter“ (440) nach Oldenburg und Bremerhaven
	Bf Kirchhammelwarden	Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen
	Hst Logemannsdeich	Verknüpfung mit der Linie 440 von/nach Oldenburg

Die folgende Buslinie wird der Bedienungsebene 1+ zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Landesbuslinie 400 „StrandLäufer“ Nordenham – Tossens (BE 1+)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zum Mittelzentrum Nordenham sowie der Ortslagen Stollhamm, Burhave und Tossens untereinander. Die Linie verkehrt als Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 05:30 bis 23:30 Uhr zwischen Nordenham und Tossens
	Sa	Stundentakt von 05:30 bis 22:30 Uhr
	So– / Feiertag	Zweistundentakt von 05:30 bis 20:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Anschluss an die Linien 401 und 402 sowie den SPNV Richtung Bremen.

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Nordenham/Bremerhaven (BE 1)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremerhaven sowie den Mittelzentren Nordenham und Brake. Verbindung der Gemeinden Stadland (Rodenkirchen) und Ovelgönne sowie der Ortslagen Großenmeer und Oldenbrok untereinander.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 04:30 bis 22:30 Uhr
	Sa	Stundentakt von 05:30 bis 00:30 Uhr
	So– / Feiertag	Stundentakt von 07:30 bis 21:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Anschluss an die Linien 401 und 402
	Bf Brake	Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422
	Hst Logemannsdeich	Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422
	Bf Oldenburg	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr
	Bf Bremerhaven	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr

Linie 450 „Deichläufer“ Berne – Delmenhorst (BE 1)

Streckenführung	Erschließung der Gemeinden Berne und Lemwerder und Anschluss an das Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst Verbindung der Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe, Bardenfleth, Deichshausen und Süderbrook untereinander	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 05:30 bis 20:30 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 07:30 bis 20:30 Uhr
	So– / Feiertag	Zweistundentakt von 09:30 bis 19:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Delmenhorst	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr
	Bf Berne	Verknüpfung zum SPNV in Richtung Nordenham und Bremen

Die folgende Buslinie wird der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 460 Oberhammelwarden – Elsfleth – Oldenburg (BE 2)

Streckenführung	Erschließung der Ortslage Oberhammelwarden und Gemeinde Elsfleth mit den Ortslagen Moorplacken und Heidplacken	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 06:00 bis 21:00 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 07:30 bis 20:00 Uhr
	So – / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Oldenburg	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr

Insgesamt 26 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreisdgemeinden Butjadingen, Nordenham, Stadland, Jade, Ovelgönne, Brake, Elsfleth, Berne und Lemwerder ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schulverkehre nehmen die Mittelzentren Nordenham und Brake aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.

*Bedienungsebene 3
schulorientierter Verkehr*

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Folgende Linien weisen Besonderheiten auf:

Besonderheiten

Linie 430 Rodenkirchen – Varel: Auch an Ferientagen stellt die Linie 430 zwischen Rodenkirchen und Varel (Landkreis Friesland) eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her. Im Landkreis Wesermarsch werden die Gemeinden Stadland und Jade von der Linie 430 von Montag bis Freitag unregelmäßig erschlossen.

Linie 431 Brake – Jaderberg/Bahnhof– Varel: Auch an Ferientagen stellt die Linie 431 zwischen Brake und Varel (Landkreis Friesland) eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her. Im Landkreis Wesermarsch werden die Gemeinden Ovelgönne und Jade von der Linie 431 von Montag bis Freitag unregelmäßig erschlossen, des Weiteren wird auch der Bahnhof in Jaderberg angebunden.

Für den Landkreis Wesermarsch sind derzeit keine Nachtverkehrsangebote vorgesehen. Allerdings bietet die Linie 440 in den Nächten von Samstag auf Sonntag Spätfahrten bis ca. 00:15 Uhr an (s.o.). Die RS4 verkehrt außerdem täglich bis ca. 01:00 Uhr zwischen Bremen und Nordenham.

Nachtverkehre

Derzeit gibt es im Landkreis Wesermarsch ein VBN-AnrufSammelTaxi in der Gemeinde Lemwerder. Gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden ist zu überprüfen, wo und in welcher Form der Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre möglich ist.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Wesermarsch verkehren zwei BürgerBusse in den Gemeinden Butjadingen (Linie 405) sowie Stadland (Linie 415). Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBus

Die Vorschläge des Landkreises Wesermarsch für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz sind im Kapitel C 5.2 dargestellt.

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

Landkreis Wesermarsch Zielnetz



SPNV-Line mit Bahnhof



SPNV-Line mit Bahnhof und
Übergängen zu den Buslinien
der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2



Buslinie der
Bedienungsebene 1+



Buslinie der
Bedienungsebene 1



Buslinie der
Bedienungsebene 2



Stadtbuslinie



Stadtbus/ Buslinie der
Bedienungsebene 2



Fährverkehr



Innerstädtischer Busverkehr



BürgerBus



AnrufSammeltaxi

Verwaltungseinheiten

Brake

Mittelzentrum

Jaderberg

Grundzentrum

Fedderwardersiel

Ort

Karte C-6

[Stand: Dezember 2022]

C 3 Linienbündelung

C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung

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.

*Integration der
Nahverkehrsbedienung*

Die Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung ist den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im VBN ein zentrales Anliegen. Mit den zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH abgeschlossenen Verbundverträgen, dem einheitlichen VBN-Tarif und den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Qualitätskonzepten wird dieses Anliegen unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der in der EU-VO 1370/2007 sowie im PBefG enthaltenen Regelungen zur Vergabe und Genehmigung von Verkehrsleistungen ist es im Interesse der Fahrgäste sowie zur Sicherung eines qualitativ hochwertigen und wirtschaftlichen ÖPNV notwendig, klare Rahmenvorgaben für die Durchführung von Vergabeverfahren und eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren zu setzen.

*Rahmenvorgaben
für Vergabe- und
eigenwirtschaftliche
Genehmigungsverfahren*

Ein wichtiges Element hierzu ist die im § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung, mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Mit diesem Instrument können insbesondere die Ziele einer integrierten Nahverkehrsbedienung nach § 8 PBefG gesichert werden. Die Linienbündelung ist auch für die weitere Optimierung der Nahverkehrsbedienung ein unverzichtbares Instrument.

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 und eigenwirtschaftliche Genehmigungsverfahren darauf zu achten, dass sich Verkehrsunternehmen nicht auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ohne dass ein Ausgleich mit ertragsstarken Linien möglich ist.

*Ausgleich zwischen guten
und schlechten Risiken*

In der im März 2000 zwischen ZVBN und VBN GmbH geschlossenen Vereinbarung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde verabredet, Linienbündelungsvorschläge für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu erarbeiten.

*Vereinbarung zur
Fortschreibung des NVP*

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 Dezember 2001 wurden die Linienbündel schließlich erstmals im Nahverkehrsplan aufgenommen (Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2001). Im Rahmen der seit diesem Zeitpunkt stattgefundenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen regelmäßig beteiligt worden.

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).

*Beschlussfassungen in der
Verbandsversammlung*

Im Jahr 2004 wurden zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Mai 2004).

Im Jahr 2006 wurden aktuelle Entwicklungen seit der 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 Nahverkehrsplans – zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Dezember 2007).

Die Fortschreibung im Jahr 2009 beinhaltete im Wesentlichen Anpassungen, die sich aus der Direktvergabe der Verkehrsleistungen in Bremen und Anpassungen des Bündelzuschnitts im Landkreis Diepholz ergeben haben (Beschluss vom 22. September 2009).

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2013 bis 2017 wurden insbesondere zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert (Beschluss vom 20. Dezember 2012).

Im Jahr 2015 wurde der Bündelzuschnitt im Landkreis Verden angepasst, das VBN-Nachtschwärmerbündel aufgelöst sowie Anpassungen der Linienbündel im Landkreis Ammerland vorgenommen (Beschluss vom 03. Juni 2015).

Im Jahr 2016 wurden die Linienbündel in den Städten Bremen und Oldenburg sowie in den Landkreisen Diepholz, Oldenburg, Osterholz und Wesermarsch angepasst (Beschluss vom 31. Mai 2016).

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2018 bis 2022 wurden insbesondere zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert (Beschluss vom 13. Dezember 2017).

Für den vorliegenden Nahverkehrsplan wurden insb. geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert sowie bestehende AST-Verkehre den jeweiligen Linienbündeln zugeordnet.

Unter Berücksichtigung der im PBefG sowie der 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.

Kriterien für die Bildung der Linienbündel

Die Linien des ÖPNV können innerhalb eines Bedienungsraumes unterschiedliche Funktionen innehaben. Aufbauend auf dem Konzept eines mehrstufig differenzierten Liniennetzes (vgl. Kap. C 2.1) sind die Linienbündel so geschnitten, dass sie raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge sowie die verkehrlichen Funktionen berücksichtigen.

Verkehrliche Funktionen der Linien

Linien mit Verbindungsfunktion und die auf diese Linien abgestimmten Zubringerlinien werden in einem Bündel zusammengefasst.

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.

Verknüpfungspunkte

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.

Wirtschaftliche Kriterien

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erarbeitung der Linienbündel mitgewirkt und in diesem Rahmen insbesondere ihre Erfahrungen hinsichtlich betrieblich und betriebswirtschaftlich 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.

Im Grundsatz wurde für die einzelnen Linienbündel als Harmonisierungszeitpunkt die Laufzeit der längst laufenden Genehmigung in dem jeweiligen Linienbündel gewählt. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schulverkehre 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).

Harmonisierung der Laufzeiten

Soweit neue Linien eingerichtet werden, die verkehrlich oder wirtschaftlich zu bestehenden Linien in einem Linienbündel zugeordnet werden können, ist als Genehmigungslaufzeit diejenige des zugeordneten Linienbündels maßgeblich.

C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften

Nachfolgend werden die Linienbündel je Gebietskörperschaft dargestellt. In der Tabelle wird nachrichtlich auch die Zuordnung zu den Bedienungsebenen (BE) bzw. Produkten dargestellt. Es werden folgende Abkürzungen verwendet:

- SV Stadtverkehr
- NV Nachtverkehr
- BB BürgerBus
- ALT AnrufLinienTaxi

C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 30.06.2041

Das aus den beiden Linienbündeln Straßenbahn und Bus bestehende Netz des Stadtverkehrs Bremen stellt eine Gesamtleistung dar.

Die Zusammenfassung zu einer Gesamtleistung ist geboten, um eine integrierte Angebotsgestaltung sicherzustellen. Der Straßenbahn kommt im Bremer Stadtverkehr eine Rückgratfunktion zu, weil sie besonders geeignet ist, hohe Nachfragepotenziale schnell und effizient zu bedienen. Das Busliniennetz ist daher auf das Straßenbahnnetz ausgerichtet, indem es dort wichtige Äste bedient, wo eine Straßenbahnlinie nicht besteht, und im Übrigen Zubringerfunktionen übernimmt. Änderungen im Straßenbahnnetz (z.B. im Zuge von Erweiterungsplanungen) führen zu Änderungsbedarfen im Busnetz. Dies alles erfordert die übergreifende Planung und betriebliche Steuerung als Gesamtleistung, wodurch den Fahrgästen ein zwischen Bussen und Bahnen abgestimmtes, miteinander vertaktetes Fahrplanangebot mit einheitlichen Informations- und Vertriebstechiken angeboten werden kann.

Ferner ist eine Zusammenfassung als Gesamtleistung wirtschaftlich geboten. Sie stellt sicher, dass das ÖPNV-Netz übergreifend so geplant wird, dass Kosten und Nutzen insgesamt optimiert werden können und sich die Wirtschaftlichkeit nicht an Teilsystemen orientiert. Größenvorteile und Synergien führen zu niedrigeren Produktionskosten. Ohne die Festlegung einer Gesamtleistung kämen erheblich höhere Belastungen auf den angespannten Haushalt der Stadtgemeinde zu.

Die Vergabe als Gesamtleistung stellt zudem einen zuverlässigen Betrieb sicher. Bei Störungen im Straßenbahnnetz kann schnell reagiert werden, um Schienenersatzverkehre zu organisieren oder den Verlauf von Buslinien bei Straßenbahnumleitungen kurzfristig zu ändern. Fahrpersonal mit Fahrerlaubnissen für Bus und Straßenbahn kann flexibel eingesetzt werden, um störungsbedingte Kursausfälle zu minimieren. Über die Leitstelle kann eine gemeinsame Betriebssteuerung für beide Betriebszweige sichergestellt werden.

Laufzeit Linienbündel: 30.06.2041

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.07.2041

*Linienbündel
Bremen Bus*

Linie	BE	Von	Nach
20	SV	Hohweg	Europahafen
21	SV	Blockdiek	Universität-Nord
22	SV	Kattenturm	Universität-Ost
24	SV	Rablinghausen	Neue Vahr Nord
25	SV	Weidedamm-Süd	Osterholz
26	SV	Kattenturm	Überseestadt-Nord
27	SV	Brinkum-Nord	Weidedamm-Nord
28	SV	Universität-Nord	Überseestadt-Nord
29	SV	Kattenturm	Neue Vahr Nord
31	SV	Borgfeld-Ost	Nedderland
33	SV	Horn	Sebaldsbrück
34	SV	Horn	Sebaldsbrück
37	SV	Bf Mahndorf	Sebaldsbrück
38	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf
39	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf
40	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf
41	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf
41S	SV	Marschstraße	Weserwehr
42	SV	Weserwehr	Gewerbepark Hansalinie
44	SV	Sebaldsbrück	Bf Mahndorf
52	SV	Huchting	Kattenturm
55 ¹⁰	SV	Huchting	Stuhr Brinkum
57	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
58	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
61	SV	Rablinghausen	Sandhausen
62	SV	Rablinghausen	Hasenbüren
63	SV	Hauptbahnhof	GVZ
63S	SV	Hauptbahnhof	GVZ
65	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren
66	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren
80	SV	Bf Oslebshausen	Gröpelingen
81	SV	Gröpelingen	Industriehäfen
82	SV	Gröpelingen	Gröpelingen

¹⁰ Die Linie 55 verläuft auf dem Gemeindegebiet Stuhr entlang der Siedlungsbänder der zukünftigen Straßenbahnlinie 8. Die Linie wird daher mit der Betriebsaufnahme der Linie 8 eingestellt.

Linie	BE	Von	Nach
90	SV	Gröpelingen	Schwanewede Neuenkirchen
90E	SV	Vegesack	Neuenkirchner Weg/ SZ Sandwehen
91	SV	Rönnebeck	Gröpelingen
92	SV	Rönnebeck	Gröpelingen
93	SV	Gröpelingen	Marßel
94	SV	Marßel	Schwanewede
95	SV	Gröpelingen	Bockhorn Landesgrenze
96	SV	Bf Blumenthal	Lüsum
98	SV	Bf Vegesack	Bf Vegesack
N3	NV	Rablinghausen	Bf Mahndorf
N5	NV	Domsheide	Bf Mahndorf
N6	NV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
N7	NV	Bremen Hbf	Schwanewede Neuenkirchen
N8	NV	Vegesack	Schwanewede
N9	NV	Huckelriede	Neue Vahr Nord

*Linienbündel
Bremen Bus (weiter)*

Laufzeit Linienbündel: 30.06.2041

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.07.2041

*Linienbündel
Bremen Straßenbahn*

Linie	BE	Von	Nach
1	SV	Huchting	Bf Mahndorf
1S/E	SV	Osterholz	Kirchbachstraße
2	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück
3	SV	Gröpelingen	Weserwehr
4	SV	Lilienthal	Arsten
4S	SV	Lilienthal	Kirchbachstraße
5	SV	Messe-Zentrum	Waller Ring
5S	SV	Waller Ring	Gröpelingen
6	SV	Flughafen-Süd	Universität-Nord
8 ¹¹	SV	Huchting	Kulenkampffallee
10	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück
N1	NV	Huchting	Bf Mahndorf
N4	NV	Lilienthal	Arsten
N10	NV	Gröpelingen	Sebaldsbrück

¹¹ Die Linie 8 wird über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe verlängert.

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven

Laufzeit Linienbündel: 31.12.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2027

Linienbündel Bremerhaven

Linie	BE	Von	Nach
502	SV	Leherheide	Wulsdorf
503	SV	Leherheide	Surheide
504	SV	SZ Langen	IKEA
505	SV	Langen/Debstedt	IKEA
506	SV	Leherheide Ost	Wulsdorf
507	SV	Spaden	Bramel
508	SV	Leherheide	Klinikum Bremerhaven
509	SV	Imsum	Surheide
510	SV	Hauptbahnhof	Am Seedeich
HL	SV	Rotersand	Thünen-Institut
S	SV	Leherheide	Bohmsiel
512	SV	Überseering	Rotersand
513	ALT	Plätternweg	Louise-Schröder-Str.
514	SV	Hauptbahnhof	Fischereihafen
515	ALT	Buschkämpen	Stadtverwaltung
516	ALT	Carsten-Börger-Str.	Seewindstraße
517	SV	Wulsdorf	Klinikum Bremerhaven
518	ALT	Schierholz	Eisenbahnstraße
519	ALT	Wulsdorf Mitte	Lieth-Breden Siedlung
Moon-Liner	NV	Ziegeleistr.	Klinikum Bremerhaven
Night-Liner	NV	Carsten-Börger-Str.	Debstedt

Zusätzlich bestehen Genehmigungen für die Leistungen einzelner Einsetzwa-

gen.

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst

Laufzeit Linienbündel: 31.05.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.06.2025

Linienbündel Delmenhorst

Linie	BE	Von	Nach
201	SV	Huchting, Roland-Center	Annenheide
202	SV	Deichhorst	Brendel
203	SV	Deichhorst HWK	Hasport/Annenheide
204	SV	Huchting, Roland-Center	Brendel
205	SV	Brendel-Süd	Bungerhof
206	SV	Deichhorst HWK	Bungerhof
207	SV	Hasbergen/Alrusch	Wichernstift/Elmeloh
208	SV	Bahnhof/ZOB	Bremen, GVZ
212	SV	Dreiliniien/Schwalbenflucht	Annenheide
213	SV	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg
214	SV	Bahnhof/ZOB	Huchting, Roland-Center
215	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof
216	SV	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße
218	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg

Laufzeit Linienbündel: 01.06.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 02.06.2028

Linienbündel Oldenburg

Linie	BE	Von	Nach
301	SV	Eversten	Ofenerfeld
302	SV	Borchersweg	ZOB
304	SV	Bümmerstede	Ofenerdiek
306	SV	Universität	Hbf/ZOB
307*	SV	Hbf/ZOB	Drielake
308	SV	Hbf/ZOB	BBS Wechloy
309	SV	Hbf/ZOB	Friedrichsfehn-Wildenloh/Petersfehn – Bloherfelde
310	SV	Wehnen/Famila	Hbf/ZOB
311	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB
313	SV	Krusenbusch	BBS Wechloy/Ofenerfeld
314	SV	Wardenburg, Markt / Hundsmühlen / Kanalbrücke	Hbf/ZOB
315	SV	Hatterwüstring	Hbf/ZOB
316*	SV	Kloster Blankenburg	Hbf/ZOB
317*	SV	IKEA	Hbf/ZOB
318	SV	Eversten-West	Rennplatz
321	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB
322	SV	Thomasburg	Ostring
323	SV	Krusenbusch	Ohmstede/Wahnbeek
324	SV	BBS Wechloy	Ostring
329	SV	Petersfehn/Wildenloh/ Eschenplatz	Am Alexanderhaus/ Heidkamp/ Ofenerfeld
N36	NV	Lappan	Donnerschwee/ Alexandersfeld
N37	NV	Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld
N38	NV	Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn
N39	NV	Lappan	Bümmerstede/Kreyenbrück
N40	NV	Lappan	Osterburg/Krusenbusch
N41	NV	Lappan	Sandkrug/Hatterwüstring
N42*	NV	Lappan	Wardenburg

*Liniennummer wird für die Kundenkommunikation zzt. nicht verwendet, besteht weiterhin genehmigungsrechtlich

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2024

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2024

*Linienbündel Ammerland
Ost*

Linie	BE	Von	Nach
330	1 +	Conneforde	Oldenburg
340	1 +	Jaderberg/Wiefelstede	Oldenburg
370	2	Rastede	Bad Zwischenahn
331	3	Conneforde	Wiefelstede
332	3	Wiefelstede	Wiefelstede
333	3	Borbeck	Wiefelstede
334	3	Wemkendorf	Wiefelstede
335	3	Borbeck	Metjendorf
336	3	Bokel	Rastede
337	3	Wiefelstede	Jaderberg
338	3	Wiefelstede	Varel
341	3	Rastede	Bekhausen
342	3	Rastede	Hankhausen
343	3	Rastede	Nethen/Wiefelstede
344	3	Rastede	Südbäke
345	3	Barghorn	Rastede
346	3	Hankhausen	Rastede
348	3	Ofen	Gristede
349	3	Kleibrok/Rastede	Wiefelstede
389	3	Neusüdende	Oldenburg
347		BB: Rastede	Rastede
N31	NV	Oldenburg	Tange

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2025

*Linienbündel Ammerland
West*

Linie	BE	Von	Nach
S35	1 +	Westerstede	Oldenburg
350	1 +	Westerstede	Oldenburg
360	2	Westerstede	Barßel
366	2	Westerstede	Augustfehn
351	3	Westerstede	Westerstede
352	3	Westerstede	Westerstederfeld
353	3	Halsbek	Westerstede
355	3	Garnholterdamm	Westerstede
356	3	Barßel	Rostrup
357	3	Ocholt	Westerstede
358	3	Westerstede	Westerstede
361	3	Augustfehn	Apen
362	3	Nordloh	Augustfehn
363	3	Aperberg	Apen
364	3	Vreschen-Bokel	Apen
365	3	Ocholt	Apen
367	3	Apen	Westerloy
368	3	Ihausen	Gießelhorst
369	3	Westerstede	Aperberg
371	3	Westerstede	Rostrup
359		BB: Westerstede	Westerstede
N32	NV	Oldenburg	Tange

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

*Linienbündel Ammerland
Süd*

Linie	BE	Von	Nach
380 ¹²	1 +	Oldenburg	Barßel
910 ¹³	1	Friesoythe	Oldenburg
375	2	Süddorf	Bad Zwischenahn
372	3	Westerholtsfelde	Ofen
373	3	Ofen	Bad Zwischenahn
374	3	Klein Scharrel	Rostrup
377	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn
379	3	Bad Zwischenahn	Oldenburg
382	3	Edewecht	Husbäke
384	3	Friedrichsfehn	Edewecht
385	3	Westerscheps	Edewecht
386	3	Hogenset	Osterscheps
387	3	Wildenloh	Bad Zwischenahn
388	3	Friedrichsfehn	Jeddeloh II
395	3	Rostrup	Rostrup
396	3	Aschhausen	Bad Zwischenahn
397	3	Bad Zwischenahn	Edewecht
398	3	Bad Zwischenahn	Dänikhorst
399	3	Bad Zwischenahn	Jaderberg
393		BB: Edewecht	Edewecht
394		BB: Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn
N34	NV	Oldenburg	Tange
N35	NV	Oldenburg	Friesoythe

¹² Die Abendfahrten der Linie 380 sind als Linie 380a genehmigt.

¹³ Es ist zu prüfen, ob die Linie 910 zukünftig als Linie 390 firmiert.

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Diepholz
Nordwest*

Linie	BE	Von	Nach
102	1 +	Syke	Bremen Hbf ¹⁴
101	1	Bassum	Bremen Hbf ¹⁵
120	1	Kirchweyhe	Brinkum – Bremen Hbf
121	1	Kirchweyhe ¹⁶	Dreye – Bremen Hbf
105	2	Bassum	Syke/Affinghausen
113	2	Seckenhausen ¹⁷	Bremen, Roland Center
103	3	Ristedt	Syke
104	3	Nienstedt	Bassum
106	3	Seckenhausen	Syke
107	3	Martfeld	Syke
109	3	Stuhr	Stuhr
114	3	Syke	Brinkum
115	3	Heiligenfelde	Henstedt
118	3	Weyhe	Weyhe
119	3	Dreye	Syke
157	3	Twistringen	Bassum
163	3	Twistringen	Syke
173	3	Varrel	Brinkum
194	3	Melchiorshausen	Syke
228	3	Syke	Harpstedt
N12	NV	Bremen Hbf	Kirchweyhe
116		BB: Leeste	Jeebel
117		BB: Erichshof	Sudweyhe
181		BB: Bassum	Nordwohldde
182		BB: Bassum	Ringmar
183		BB: Bassum	Neubrichhausen
184		BB: Bassum	Groß Bramstedt
185		BB: Syke	Syke (über Ristedt)
186		BB: Syke	Syke (über Okel-Schnepke)
AST		AST Stuhr ¹⁸	

¹⁴ Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

¹⁵ Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

¹⁶ Verlängerung der Linie bis Leeste sowie Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

¹⁷ Verlängerung der Linie bis Brinkum, Marktplatz und neuer Endpunkt Bahnhof Moordeich

¹⁸ Genehmigt bis 31.08.2025

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Diepholz
Nordost*

Linie	BE	Von	Nach
150	1+	(Hoya) – Bruchhausen-Vilsen	Syke
152	2	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen
177	2	Uepsen ¹⁹	Bruchhausen-Vilsen
151	3	(Hoya) – Graue	Syke
153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke
154	3	Asendorf	Hohenmoor – Bruchhausen-Vilsen
164	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen
165	3	Schwarme	Bruchhausen-Vilsen
178	3	Asendorf	Riethausen – Bruchhausen-Vilsen
179	3	Affendorf	Asendorf

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel Diepholz
Südost*

Linie	BE	Von	Nach
123	1+	Bassum	Sulingen
138	1+	Sulingen	Nienburg
133	1	Sulingen	Rahden
158	2	Sulingen	Twistringen
122	3	Sulingen	Sulingen
126	3	Harbergen	Nienburg
127	3	Sulingen/Freistatt	Kirchdorf
128	3	Sulingen	Borstel
132	3	Freistatt	Kirchdorf
134	3	Sulingen	Asendorf
135	3	Sudwalde	Brelloh
136	3	Mellinghausen	Ehrenburg
AST		AST Schwaförden ²⁰	
AST		AST Kirchdorf ²¹	

¹⁹ Prüfung einer Verlängerung bis Siedenburg

²⁰ Derzeit laufende Genehmigung bis 31.07.2023

²¹ Derzeit laufende Genehmigung bis 31.07.2023

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel Diepholz
Südwest*

Linie	BE	Von	Nach
137	1+	Sulingen	Diepholz
170	1	Ströhen	Diepholz
125	2	Twistringen	Diepholz
129	2	Brockum	Diepholz
131	3	Barnstorf	Drebber
140	3	Diepholz	Diepholz
141	3	Lembruch	Brockum
142	3	Drentwede	Barnstorf
144	3	Barnstorf	Eydelstedt – Barnstorf
145	3	Ströhen	Ströhen
146	3	Diepholz	Jacobidrebber
159	3	Twistringen	Abbenhausen – Twistringen
161	3	Twistringen	Rüssen – Twistringen
162	3	Anstedt	Twistringen
167	3	Wagenfeld	Wagenfeld
168	3	Barver	Rehden
169	3	Wetschen	Wagenfeld
171	3	Förlingen	Wagenfeld
172	3	Pustel	Wagenfeld
F17	3	Lembruch	Ströhen

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

*Linienbündel Oldenburg
Südost*

Linie	BE	Von	Nach
226	2	Wildeshausen	Bremen Hbf
227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting
229	3	Harpstedt	Delmenhorst
230	3	Wildeshausen	Kirchseelte
231	3	Wildeshausen	Hackfeld
232	3	Harpstedt	Spradau
233	3	Wildeshausen	Holzhausen
234	3	Wildeshausen	Ortholz
235	3	Wildeshausen	Schulenberg
281		BB: Wildeshausen	Katenbäker Berg
283		BB: Wildeshausen	Blumenweg
N26	NV	Bremen Hbf	Wildeshausen
Werder- Fan-Bus		Harpstedt	Bremen-Weserstadion
Höker 1 ²²		Wildeshausen	Colnrade
Höker 2		Harpstedt	Colnrade

²² Die Linien Höker 1 und Höker 2 verkehren zum Hökermarkt in Colnrade jeweils am 3. Oktober eines Jahres.

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel Oldenburg
West*

Linie	BE	Von	Nach
270	1 +	Wildeshausen	Oldenburg
280	1	Wardenburg	Oldenburg
260	2	Ahlhorn	Wildeshausen
277	2	Kirchhatten	Sandkrug
261	3	Ahlhorn	Ahlhorn
262	3	Huntlosen	Moorbek
263	3	Wildeshausen	Wildeshausen
264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle
265	3	Wildeshausen	Großenkneten
266	3	Oldenburg	Huntlosen
267	3	Ahlhorn	Lethe
268	3	Ahlhorn	Wardenburg
269	3	Ahlhorn	Großenkneten
271	3	Dötlingen	Vossberg
272	3	Wildeshausen	Neerstedt
273	3	Neerstedt	Neerstedt
274	3	Neerstedt	Neerstedt
275	3	Kirchhatten	Kirchhatten
276	3	Kirchhatten	Kirchhatten
278	3	Sandkrug	Sandkrug
279	3	Sandkrug	Hatterwüstring/ Wiemerslande
282	3	Munderloh	Ahlhorn
284	3	Hundsmühlen	Ahlhorn
285	3	Wildeshausen	Wardenburg
286	3	Wardenburg	Achtermeer
287	3	Wardenburg	Wardenburg
288	3	Wardenburg	Kirchhatten
289	3	Oldenburg	Wardenburg
291	3	Oldenburg	Wildeshausen
N25	NV	(Oldenburg) Wardenburg	Ahlhorn

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Oldenburg
Nord*

Linie	BE	Von	Nach
220	2	Rethorn	Ganderkesee
237	3	Hude	Bremen-Sebaldsbrück
238	3	Ganderkesee	Bremen-Sebaldsbrück
240	3	Delmenhorst	Ganderkesee
241	3	Ganderkesee	Wildeshausen
242	3	Bookholzberg	Heide
243	3	Bookholzberg	Heide
244	3	Hengsterholz	Ganderkesee
245	3	Schönmoor	Ganderkesee
246	3	Hude	Ganderkesee
247	3	Ganderkesee	Ganderkesee
248	3	Ganderkesee	Ganderkesee
249	3	Almsloh	Bookholzberg
250	3	Hude	Wildeshausen
251	3	Lintel	Hude
252	3	Hude	Oldenburg
253	3	Holle	Altmoorhausen
254	3	Oldenburg	Hude
255	3	Hoykenkamp	Wardenburg
256	3	Delmenhorst	Oldenburg
257	3	Hemmelsberg	Wüstring
258	3	Maibusch	Hude
259	3	Hurrel	Wüstring
221		BB: Schierbrok	Delmenhorst
222		BB: Rethorn	Delmenhorst
223		BB: Rethorn	Bookholzberg

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz West*

Linie	BE	Von	Nach
650	1	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck
677	2	Uthlede	Bremen-Vegesack
641	3	Schwanewede –Meyenburg	Schwanewede
642	3	Schwanewede – Beckedorf	Schwanewede
643	3	Harriersand/Aschwarden	Neuenkirchen
644	3	Beckedorf – Schwanewede-Meyenburg	Hagen i. Br.
645	3	Garlstedt – Heilshorn	Osterholz-Scharmbeck
AST		AST Schwanewede ²³	

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz Mitte*

Linie	BE	Von	Nach
660	1	Hagen i. Bremischen	Bremen Hbf
680	1	Wallhöfen	Bremen-Gröpelingen
656	3	Ritterhude-Stendorf	Ritterhude, Schulzen-trum
657	3	Ritterhude-Stendorf	Platjenwerbe
658	3	Ritterhude, Werschenrege	Ihlpohl
659	3	Platjenwerbe	Ritterhude
661	3	Osterholz-Scharmbeck, Teu- felsmoor	Osterholz-Scharmbeck
662	3	Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck
663	3	Osterholz-Scharmbeck	Ritterhude
666	3	Osterholz-Scharmbeck	Buschhausen
681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck
682	3	Hambergen	Hambergen
683	3	Ohlenstedt	Heilshorn
685	3	Worpswede	Hambergen
686	3	Vollersode	Osterholz-Scharmbeck
654		BB: Ritterhude-Werschenrege	Bremen Lesum
N68	NV	Wallhöfen	Bremen Hbf

²³ Derzeit laufende Genehmigung bis 24.01.2025

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz Ost*

Linie	BE	Von	Nach
630 ²⁴	1 +	[Zeven – Tarmstedt–] Grasberg	Bremen Hbf
670	1 +	Worpswede	Bremen Hbf
640 ²⁵	2	[Bremervörde –] Worpswede	Osterholz–Scharmbeck
608	3	Ostersode	Worpswede
609	3	Hüttendorf	Worpswede
610	3	Neu St. Jürgen	Worpswede
611	3	Bergedorf	Worpswede
613	3	Ostersode	Grasberg
614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg
615	3	Heudorf	Grasberg
617	3	Grasberg	Worpswede
618	3	Eickedorf	Grasdorf
619	3	Rautendorf	Grasberg
620	3	Rautendorf	Grasberg
632	3	Buchholz	Lilienthal
633	3	Heidelberg	Lilienthal
636	3	Ottersberg/ Quelkhorn	Osterholz–Scharmbeck
668	3	Osterholz–Scharmbeck	Bremen–Borgfeld
612		BB: Grasberg	Grasberg
616		BB: Grasberg	Grasberg
N63 ²⁶	NV	Lilienthal	Grasberg [–Zeven]
N67	NV	Lilienthal	Worpswede

²⁴ Die Linie 630 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 630/1 Heeslingen – Grasberg ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz Rotenburg West zugeordnet und bis zum 31.07.2029 genehmigt. Der Abschnitt 630/2 Grasberg – Bremen ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

²⁵ Die Linie 640 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 640/1 Bremervörde – Worpswede ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz Rotenburg West zugeordnet und bis zum 31.07.2029 genehmigt. Der Abschnitt 640/2 Osterholz–Scharmbeck – Worpswede ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

²⁶ Die Linie N63 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt N63/1 Zeven – Grasberg ist dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zugeordnet. Der Abschnitt N63/2 Grasberg – Lilienthal ist dem ZVBN zugeordnet.

C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel Verden**Nord*

Linie	BE	Von	Nach
730	1	Otterstedt	Bremen
740	1	Verden	Bremen
705	2	Achim	Baden
739	2	Bremen	Posthausen
745	2	Narthauen	Achim
760	2	Fischerhude	Verden
703	3	Bassen	Achim
704	3	Langwedel	Langwedel
722	3	Achim-Uphusen	Oyten
723	3	Achim-Baden	Oyten
726	3	Giersberg/Hagen	Langwedel
733	3	Badenermoor	Achim
748	3	Achim-Embsen	Achim
788		BB: Posthausen	Otterstedt
789		BB: Ottersberg	Sagehorn
791		BB: Achim	Uphusen
792		BB: Achim	Baden
793		BB: Achim	Achim
794		BB: Achim	Badenermoor
796		BB: Oyten	Sagehorn
797		BB: Oyten	Schaphusen
798		BB: Oyten	Oyten
N73	NV	Bremen	Bassen
N74	NV	Achim-Baden	Bremen

Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Verden
Süd*

Linie	BE	Von	Nach
735	1	Verden	Hoya / Eystруп
750	1	Morsum	Bremen
702	2	Thedinghausen	Achim
720	2	Thedinghs. / Bruchhs-Vilsen	Verden
765	2	Verden	Rethem
721	3	Ortsverkehr Thedinghausen	Blender
777	3	Thedinghausen	Bruchhausen-Vilsen
785		BB: Thedinghausen	Emtinghausen
786		BB: Thedinghausen	Blender
N72	NV	Thedinghausen	Achim

Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Verden
Ost*

Linie	BE	Von	Nach
711	SV	Verden, ZOB (über Dauelsen)	Verden, ZOB
712	SV	Verden, ZOB (über Trift)	Verden, ZOB
713	1	Verden, ZOB	Kirchlinteln
701	2	Verden, ZOB	Kirchlinteln-Otersen ²⁷
714	2	Verden, ZOB	Gewerbegebiet Verden Ost
725	2	Verden, ZOB	Süderwalsede
715	3	Verden, ZOB	Kirchlinteln
717	3	Rieda	Verden-Dauelsen
718	3	Verden, ZOB	Verden, ZOB
781		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
782		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
783		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
784		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
AST 80 ²⁸	AST	Finkenberg	Verden, ZOB
AST 81 ²⁹	AST	Rieda	Verden, ZOB
AST 82 ³⁰	AST	Eissel	ZOB
AST 83 ³¹	AST	Walle	ZOB

²⁷ Der Streckenabschnitt Otersen – Walsrode ist als getrennte Konzession vergeben (Linie 510, Heidekreis).

²⁸ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

²⁹ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

³⁰ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

³¹ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

AST 84 ³²	AST	ZOB	Dauelsen – ZOB
AST 85 ³³	AST	ZOB	Roggenkamp – ZOB
AST 86 ³⁴	AST	ZOB	Eitze – ZOB

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel
Wesermarsch Nord*

Linie	BE	Von	Nach
400	1 +	Nordenham	Tossens
430	2	Varel	Rodenkirchen
401	SV	Nordenham	Blexen-Fähre
402	SV	Esenshamm	Nordenham
422	SV	Ovelgönne/Brake	Kirchhammelwarden
403	3	Nordenham	Eckwarden
404	3	Nordenham	Schwei
406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf
407	3	Blexen	Blexen-Fähre
408	3	Nordenham	Eckwarden
409	3	Burhave	Tossens
410	3	Seefeld	Seefeld
411	3	Seefeld	Rodenkirchen
414	3	Reitland	Schwei
416	3	Nordenham	Kleinensiel
419	3	Burhave	Tossens
421	3	Golzwarden	Oberhammelwarden
425	3	Brake	Nordenham Bf
426	3	Rodenkirchen	Kötermoor
405		BB: Butjadingen	Nordenham
415		BB: Stadland	Rodenkirchen

³² Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

³³ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

³⁴ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

Linienbündel

Wesermarsch Süd

Linie	BE	Von	Nach
440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen / Bremerhaven
450	1	Berne	Delmenhorst
460	2	Oldenburg	Oberhammelwarden
431	2	Brake	Varel
432	3	Jaderberg	Wapetersiel
446	3	Großenmeer	Brake
447	3	Brake	Oldenbrok
448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok
451	3	Berne	Brake
452	3	Huntebrück	Berne
455	3	Berne	Lemwerder
458	3	Berne	Bardenfleth
459	3	Lemwerder	Sandhausen
461	3	Elsfleth	Moorhausen
462	3	Lienen	Lienen
463	3	Elsfleth	Großenmeer
		AST Lemwerder	Gemeinde Lemwerder + Delmenhorst–Sandhausen

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

C 4.1 Haltestellen

C 4.1.1 Barrierefreiheit

Die in den letzten Jahren umgebauten Haltestellen wurden nach den Vorgaben des Haltestellenkonzeptes (vgl. Kap. A 2.1) umgesetzt. Im Zusammenhang mit den entsprechenden fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (vgl. Kap. C 4.2 Fahrzeuge) sind sie weitreichend barrierefrei.

Vollständige Barrierefreiheit

Gemäß dem Ziel, für alle Fahrgäste einen vollständig barrierefreien Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen (vgl. Kap. C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit), wurden die Kriterien für den künftigen Ausbau der Haltestellen neu definiert. Die Bordhöhen müssen so angepasst werden, dass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist. Die Anfahrbarkeit durch die Fahrzeuge muss entsprechend gewährleistet werden.

Die vollständige Barrierefreiheit in Bezug auf die Bordhöhen kann nur erreicht werden, wenn alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 22 cm (bei geradliniger Anfahrt) bedienen können. Nur diese Höhe, in Kombination mit einer durch ein Busbord gut anfahrbaren Haltestellenplattform, gewährleistet den Einstieg ohne eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, mit einem möglichst geringen Restspalt.

An Haltestellen, an denen eine gerade Anfahrt nicht umgesetzt werden kann, sowie an den Haltestellen, die von Bussen angefahren werden, die eine Bordhöhe von 22 cm noch nicht bedienen können, müssen weiterhin die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen genutzt werden.

In der Umsetzung gibt es definierte Ausnahmen und Prioritäten. So definiert das Haltestellenkonzept Ausnahmen, wann Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden, sofern eine Verlegung der Haltestelle nicht möglich ist:

Ausnahmen

- Busbucht erforderlich, da Halten auf der Straße nicht möglich (z.B. hohe Geschwindigkeit außerorts),
- Lage der Haltestelle in einer Kurve – entspricht – keine geradlinige Anfahrt,
- Anfahrt der Haltestelle aus einer Kurve heraus – entspricht – keine geradlinige Anfahrt,
- Große Längsneigungen der Fahrbahn (Topografie),
- Keine Teilerhöhung möglich (z.B. aufgrund von Zufahrten),
- Wenn Fahrzeuge langfristig noch nicht für 22 cm hohe Bordsteine geeignet sind.

In diesen Fällen soll eine Bordhöhe von 18 cm umgesetzt werden (Ausnahme ist, wenn die Haltestelle von Fahrzeugen mit einem fahrzeuggebundenen Lift bedient wird).

Das Haltestellenkonzept formuliert ebenfalls Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung eines barrierefreien Ausbaus der Haltestellen. Diese richten sich nach objektiven Kriterien wie hohem Fahrgastaufkommen und große Anzahl Umsteiger, sowie sozialen Einrichtungen. Die folgenden Haltestellen sind vorrangig barrierefrei zu gestalten:

Prioritäten

- Haltestellen der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 sowie des Stadtverkehrs,
- neue Haltestellen oder Haltestellen, bei denen Baumaßnahmen anstehen,
- Haltestellen mit einem hohen Anteil schwerbehinderter Fahrgäste,
- Haltestellen mit wichtigen Einrichtungen im Einzugsbereich, wie Ämter, medizinische Einrichtungen, Wohnanlagen für ältere Menschen, kulturelle Häuser oder touristische Ziele,
- Lücken in einer barrierefreien Mobilitätskette sowie
- Haltestellen mit einer besonderen verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Barrierefreiheit.

Der ZVBN unterstützt die Gebietskörperschaften beim Ausbau der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur, z.B. durch Hilfestellung bei der Erstellung und Abwicklung von Förderanträgen und auch mit Mitteln aus seinem Förderfonds.

Zur Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen bezüglich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Gebiet des ZVBN – unter Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG verankerten Anforderungen – wurde ein Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN an die STUVA e. V. Köln vergeben. Das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ wurde präzisiert und ein Konzept zu deren Herstellung erarbeitet. Die Qualitätskonzepte des VBN/ ZVBN wurden oder werden noch entsprechend angepasst.

Als eine Grundlage dieser Fortschreibung wurde das Haltestellenkataster um weitere Aspekte der Barrierefreiheit ergänzt.

C 4.1.2 Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für Verbesserungsmaßnahmen im Handlungsfeld Haltestellen bzw. haben bereits einen hohen Konkretisierungsgrad.

In der Stadt Bremen wird die Erhöhung des Fahrgastkomforts entsprechend des VBN-Haltestellenkonzept umgesetzt. Das Konzept liegt in Neuvorlage von 2021 vor. Dazu dienen Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität und der Barrierefreiheit.

Stadt Bremen

Im Dezember 2020 haben die BSAG, das Forum barrierefreies Bremen, der Landesbehindertenbeauftragte und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eine gemeinsame Erklärung

Gemeinsame Erklärung

zur Einführung eines niveaugleichen Einstiegs an Bus- und Straßenbahnhaltestellen in der Stadtgemeinde Bremen herausgegeben³⁵.

In Bremen sollen an neuen bzw. umzubauenden Haltestellen die Bordhöhen auf 22 cm für Busse (mind. 25 cm für Straßenbahnen) erhöht werden.

Dies kann baulich auch an kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen gewährleistet werden. Bei einer Höhe von 22 cm können die Fahrgäste selbstständig, ohne fremde Hilfe das Fahrzeug nutzen. Rollstuhlnutzenden ist der Zustieg zu Bussen und Straßenbahnen bei diesen Bordhöhen und gerader Anfahrbarkeit des Haltestellenbordes ohne Hublift möglich. Alle Fahrgäste profitieren vom niveaugleichen Einstieg. Der Hublift wird auch weiterhin in den Fahrzeugen bereitstehen, solange es Haltestellen gibt, die nicht auf eine Höhe von 22 cm umgebaut wurden. Bordhöhen von 15 cm erfordern noch sowohl den Einsatz eines Hubliftes bei den Stadtbussen als auch die Betätigung einer Klapprampe bei den Regionalbussen als Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Die BSAG hat zur besseren Umsetzung der Barrierefreiheit eine Testhaltestelle für 22 bzw. 25 cm hohe Haltestellenplattformen entwickelt. Diese befindet sich auf dem Betriebshof der BSAG. Im Juni 2022 wurde in Gröpelingen die erste Anlage nach diesem Standard eröffnet. Die Erhöhung an Straßenbahnhaltestellen setzt voraus, dass nur noch Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m zum Einsatz kommen.

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen sind folgende Maßnahmen für den Ausbau von Haltestellen beschrieben:

*Verkehrsentwicklungsplan
Bremen*

Straßenbahnhaltestellen

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bahnsteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, (Um-)Bau von Rampen und ggf. Aufzügen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 25 cm über Schienenoberkante, Kombination mit Bus am selben Steig durch Sonderborde
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch städtebauliche, gestalterische Adressbildung, besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestelle mit barrierefreier Wegweisung aus dem Haltestellenumfeld heraus
- Weiterentwicklung von (Mindest-)Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN-Haltestellenkonzepts und Ergänzung um weitere Haltestellentypen (Straßenbahnhaltestellen mit Stadtbahncharakter), Aufbau eines Katalogs mit barrierefreien Gestaltungs- und Wegweisungselementen
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch ein taktils Leitsystem, städtebaulich gestalterische Adressbildung, besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestellen mit barrierefreier Wegweisung aus dem Haltestellenumfeld heraus

³⁵ <https://www.behindertenbeauftragter.bremen.de/themen/bauen-und-verkehr/niveaugleicher-einstieg/gemeinsame-erklaerung-32957>

Bushaltestellen

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bussteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, Anrampungen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug–Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 22 cm über Fahrflächentangente
- Kombination mit Straßenbahn am selben Steig durch Sonderborde die eine gemeinsame Nutzung Bus / Straßenbahn ermöglichen
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch ein taktils Leitsystem, kontrastreiche Absetzung der Haltestelle und eine besondere Beleuchtung.
- Weiterentwicklung von Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN–Haltestellenkonzepts

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wird zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der beschleunigte Ausbau von Haltestellen empfohlen. Dazu wurde konzeptionell verschiedene zeitliche Zielstellungen konzipiert und hinsichtlich der Kosten und Personalbedarfe quantifiziert. Ziel ist es, 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen. Bis Mitte 2024 soll entsprechend dem VEP ein konkretes Finanzierungs- und Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Neben dem investiven Bedarf sind hierin auch die erforderliche personelle Ausstattung der beteiligten Ressorts und Dienststellen zu klären, sowie konsumtive Planungsmittel bereit zu stellen.

Haltestellenanlagen im Stadtgebiet Bremerhaven werden mit Buskapsteinen und taktilen Leitelementen sowie Fahrgastunterständen fahrgastfreundlich und barrierefrei umgestaltet. Dabei sind insbesondere an Hauptverkehrsstraßen gesicherte Zugänge (Querungshilfen) zu berücksichtigen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang wichtige Umsteigehaltestellen, wie "Elbinger Straße", "Parkstraße" und "Wulsdorf Mitte".

Stadt Bremerhaven

Die Haltestellenanlage erreicht während der werktäglichen Tageszeiten mit der Anzahl der Busankünfte häufig die Kapazitätsgrenze. Zusätzliche Ankünfte können nicht mehr bzw. nur verzögert abgewickelt werden, so dass hier eine grundlegende Überplanung erforderlich ist. Die Kapazitätserweiterung ist zum einen zur Sicherung der vorhandenen Angebote erforderlich und zum anderen für zusätzliche Ankünfte, die sich aus Kapitel C 2.6.2 ergeben können, zwingend erforderlich. Die Anlage ist nicht barrierefrei. Darüber hinaus ist die Trennung mit der stark nachgefragten MIV-Spur zwischen der Haltestelle in Fahrtrichtung Stadtsüden und dem Bahnhofsvorplatz sehr nachteilig für die zahlreichen um- und übersteigenden ÖPNV-Kundinnen und Kunden. Somit ist der Umbau auch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

*Verknüpfungspunkt
Haltestelle Hauptbahnhof*

Hinsichtlich der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ist im Stadtgebiet und in Stadtrandlagen die Einrichtung und Verbesserung von Verknüpfungsanlagen zu prüfen. Dies betrifft neben dem oben beschriebenen Hauptbahnhof auch die bestehenden Verknüpfungspunkte von Stadt- und Regionalbuslinien.

Der vorhandene Stützpunkt „Nord“ muss aus Kapazitätsgründen überplant werden, mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit zu steigern.

*Wende-/Einsatzanlage Nord
Heinrich-Plett-Straße*

Analog zum Stützpunkt „Nord“ ist ein neuer Stützpunkt „Süd“ geplant, damit das perspektivisch steigende ÖPNV-Angebot, insbesondere durch das Werftquartier und das Lunedelta, effektiver gesteuert werden kann.

*Wende-/Einsatzanlage im
Stadtsüden*

In dem Bereich Carsten-Börger-Straße soll eine geeignete Möglichkeit für eine Wende/Einsatzanlage gefunden werden, damit das perspektivisch steigende ÖPNV-Angebot, insbesondere durch das Werftquartier und das Lunedelta, effektiver gesteuert werden kann.

*Wende-/Einsatzanlage im
Bereich der Haltestellen
Carsten-Börger-
Straße/Schiffshöfen*

Am Bahnhof Lehe ist eine Erweiterung des P+R-Platzes, auch aus Gründen der Kapazitätserweiterung für das künftige 30-Minutentakt-Angebot der RS2 wichtig. Auch am Bahnhof Wulsdorf (Westseite) sollen P+R-Plätze geschaffen werden.

*P+R an Verknüpfungs-
punkten*

An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet Delmenhorst soll die Einrichtung weiterer dynamischer Informationssysteme geprüft werden, sofern möglich mit akustischer Abfahrtansage.

Stadt Delmenhorst

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 Ein- und Ausstieg vorgesehen. Alle Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen barrierefrei umgebaut werden. Es sind bereits viele entsprechend umgebaut. Da sie zu früherer Zeit oft nur auf eine Höhe von 17,0 – 17,5 cm ausgebaut wurden, werden Sie beim Filter von höher/gleich 18 cm leider nicht berücksichtigt.

Am ZOB Delmenhorst wird die Durchgängigkeit eines Blindenleitsystems für Fahrgäste ebenfalls geprüft.

ZOB

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr wird unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller Ansprüche an geeigneten Haltestellen die Einrichtung von Bike & Ride-Anlagen geplant.

Bike & Ride

Unter Berücksichtigung des Haltestellenkonzeptes kann in Einzelfällen die Umwandlung von Busbuchten zu Kap-Haltestellen umgesetzt werden.

Die Situation an den Haltestellen in der Stadt Oldenburg wird laufend weiter verbessert, unter anderem durch die stetige Beseitigung baulicher Mängel sowie durch Verbesserung der Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln, hier vor allem dem Fahrrad und den Sharingangeboten (Carsharing und Bike-sharing) sowie, weiter außerhalb der Innerstadt, auch zum KFZ-Verkehr. Geplant ist der Aufbau eines Netzes an multimodalen „Mobilitätsstationen“ im Stadtgebiet.

Stadt Oldenburg

Darüber hinaus wird derzeit ein neues P+R- sowie B+R-System konzipiert. Eine Umsetzung des neuen Systems soll in den Folgejahren 2023ff erfolgen. In Hinblick auf die Lage möglicher P+R-/B+R-Plätze in der Region und auf das dortige Verkehrsangebot im ÖPNV, kann die Realisierung nur gemeinsam mit den angrenzenden Gemeinden und Landkreisen erfolgen.

Die Anzahl der dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger im Haltestellen-netz soll nach Möglichkeit weiter erhöht werden.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll im Rahmen einer Verbesserungs-maßnahme in Bezug auf Kapazität, Möblierung, Sauberkeit, Fahrgastinforma-tion und soziale Sicherheit verbessert werden.

ZOB

Für die zentrale Haltestelle Lappan ist in den kommenden Jahren ein weiterer Ausbau als multimodale Mobilitätsdrehscheibe vorgesehen. Neben der bereits erfolgten Anlage eines Carsharing-Stellplatzes im Umfeld soll ein ver-besserter Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad geschaffen werden. Dazu werden überdachte Fahrradabstellanlagen einschließlich einer Gepäck-aufbewahrungs- und Ladestation für Pedelecs und E-Bikes im Haltestellen-bereich errichtet.

Haltestelle Lappan

An der Haltestelle "Julius-Mosen-Platz" soll der Bussteig C verbreitert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Ammerland soll insgesamt ver-bessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrie-refreier Zugang, sowie die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Ammerland

- Die Haltestelle „Apen, Markt“ soll barrierefrei ausgebaut werden.
- In Westerstede sollen die Haltestellen „Kreishaus“, „Ammerlandklinik“ und „Gymnasium“ barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Bad Zwischenahn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestellen „Schillerstraße“ und „Gymnasium“ in Bad Zwischen-ahn sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle am „Bahnhof Rastede“ soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Westerstede, Ocholt“ soll barrierefrei ausgebaut werden.

Im Landkreis Diepholz sind die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellen geplant:

Landkreis Diepholz

Es werden weiterhin verstärkt ÖPNV- Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

- Alle notwendigen, zusätzlichen Bedarfe, in Bezug auf die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 8, werden berücksichtigt, wie zum Beispiel eine Park-and-ride-Anlage in Erichshof, sowie am Bahnhof Leeste.
- Im Zuge des Sanierungsgebietes "Ortskern Leeste" soll am zukünftigen Haltepunkt der Linie 8 am Bahnhof Leeste eine Bike-and-ride-Anlage ent-stehen.
- Die Haltestelle ZOB Brinkum wird im Rahmen der Ortskernentwicklung Brinkum verlegt und in diesem Zuge barrierefrei umgebaut.

Im Landkreis Oldenburg soll die Situation an den Haltestellen insgesamt ver-bessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrie-refreier Zugang, aber auch die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Oldenburg

- In Kirchhatten wird eine zentrale Umsteigehaltestelle barrierefrei gebaut. Im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten soll ein zentraler Omnibusbahnhof unter Federführung der Gemeinde Hatten errichtet werden.

Kirchhatten

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Osterholz soll ebenfalls insgesamt, entsprechend dem Qualitätskonzept verbessert werden. Dazu gehören der barrierefreie Ausbau und die Zugänge zu den Haltestellen.

Landkreis Osterholz

- Die Haltestelle an der IGS Lilienthal, Außenstelle Grasberg, soll zu einer modernen und barrierefreien Haltestelle umgebaut werden.
- Die Haltestelle Gymnasium Schoofmoor soll barrierefrei ausgebaut werden.

Im gesamten Landkreis Verden sollen weiterhin Haltestellen entsprechend des Qualitätskonzepts für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV insbesondere barrierefrei umgebaut werden.

Landkreis Verden

- Am Bahnhof in Achim wird auf der Nordseite ein zentraler Haltepunkt geschaffen. Dort soll neben einem barrierefreien Ausbau auch durch eine Verbesserung der Fahrgastinformation die Qualität gesteigert werden.
- Der ZOB in Ottersberg soll so umgestaltet werden, dass es auch dort zu mehr Komfort für die Fahrgäste und zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation kommt.
- An der Haltestelle "Thedinghausen, Markt" sollen abschließbare Fahrradboxen montiert werden.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Wesermarsch soll, entsprechend dem Qualitätskonzept, insgesamt verbessert werden. Dazu gehören auch der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang zur Haltestelle. Der Landkreis Wesermarsch unterstützt die verbesserte Verknüpfung von Bushaltestellen mit anderen Verkehrsmitteln des öffentlichen und individuellen Verkehrs, insbesondere dem Radverkehr. Es wird daher in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie betroffenen Akteuren (Bürgerinnen und Bürger, Verbände, etc.) geprüft, welche Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden können und welche Verknüpfungsfunktionen konkret verbessert werden sollen. Einen besonderen Schwerpunkt sollen dabei Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Fahrrad (auch Pedelec und E-Bike) entlang der Linien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 erhalten.

Landkreis Wesermarsch

Einzelne Schwerpunkte sind:

- Stadt Nordenham: barrierefreier Ausbau der Haltestelle Grundschule FAH und die Verlegung inklusive barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Museum vor das Museum
- Gemeinde Butjadingen: barrierefreier Ausbau der Haltestellen Grundschule Butjadingen und Zinzendorfschule in Tossens
- Gemeinde Berne: barrierefreier Ausbau der Haltestellen Am Schulzentrum

C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Die Qualität der im Verbundraum verkehrenden Fahrzeuge folgt den Grundsätzen des Fahrzeugkonzeptes bezogen auf ihre Ausstattung, den Komfort sowie ihre Aufteilung (vgl. Kap. A 2.2) und den in den Vergaben der Linienbündel verankerten Anforderungen.

Für die Sicherstellung einer ausreichenden und den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (§ 8 Abs. 3 PBefG) wird seitens des ZVBN und seiner Verbandsglieder, unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen, bestehender Förderprogrammen auf Bundes- und Länderebenen im Rahmen der bestehenden Linienbündelverträge sowie bei der Neuvergabe der Linienbündel, die Umstellung von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf alternative Antriebstechnologien in die Wege geleitet bzw. fortgesetzt. Der ZVBN wird deshalb Art, Umfang und Zeitpunkt der mit alternativen Antriebstechnologien einzusetzenden Fahrzeuge bei Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen verpflichtend vorgeben und darauf in seinen Vorab Bekanntmachungen nach der EU-VO 1370/2007 hinweisen. Im Rahmen eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge wird seitens des ZVBN und seiner Verbandsglieder auf die Erfüllung der in seinen Vorab Bekanntmachungen nach der EU-VO 1370/2007 verankerten Anforderungen über den Einsatz alternativer Antriebstechnologien gegenüber den Genehmigungsbehörden mit Hinweis auf die Regelungen des § 8 Abs. 3a PBefG bestanden werden. Dabei wird seitens des ZVBN das Ziel verfolgt, bis 2035 in den Linienbündeln möglichst weitgehend die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien erreicht zu haben. Der ZVBN wird jährlich den Sachstand hinsichtlich der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien darstellen.

*Alternative Antriebs-
technologien*

Sofern konventionelle Diesel- oder Gasbusse beschafft werden, sind die höchstmöglichen Abgasstandards einzuhalten.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen erreicht werden. Alle Neuanschaffungen von Bussen müssen entsprechend eine lichte Höhe zwischen Fahrzeug und Boden (über die gesamte Länge des Fahrzeugs und mit geöffneten Türen) von mindestens 22 cm erreichen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Reststufe für alle Fahrgäste zumutbar ist.

Ein- und Ausstiegskomfort

Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 22 cm und mehr bei gerader Anfahrt bedienen können.

Bei Haltestellen, die den Standard von 22 cm noch nicht erfüllen, kommt eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe zum Einsatz. Für die Stadtverkehre in Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Verkehre in den Landkreisen wird der Einsatz von Rampen an der Tür 2 in Kombination mit dem Kneeling und angepasster Haltestelleninfrastruktur erfolgen. Für die Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland soll neben dem Einsatz der Rampe auch der Lift zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus wird eine regelmäßige Personalschulung gefordert, zum einen, um die Fahrerinnen und Fahrer für das Heranfahen an den Busbordstein zu schulen und zum anderen, um Fahrgäste bei der Nutzung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe zu unterstützen.

Personalschulung

VBN und ZVBN fordern in den Qualitätskonzepten und Ausschreibungen einen ausreichend großen Mehrzweckbereich gegenüber Tür 2, so dass die Beförderung von Rollstühlen, Elektromobilen und Kinderwagen möglich ist. Der Platz ist so dimensioniert, dass z.B. neben einem Rollstuhl auch noch sicher ein Kinderwagen transportiert werden kann.

Mehrzweckplatz

Die Möglichkeit der Außenansage von Liniennummer und Ziel am Bus wird in künftigen Vergaben vorgegeben und die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen wird geprüft. An Haltestellen, die von mehreren Linien bedient werden, erleichtert eine solche Ansage erheblich die Nutzung des ÖPNV.

Außenansage

Auch die übrigen im Fahrzeugkonzept benannten Anforderungen an Fahrzeuge im VBN werden bei der Vergabe von Verkehrsleistungen als Grundlage für die Beschreibung der erforderlichen Angebotsqualität herangezogen.

*Fahrzeugkonzept als
Vergabegrundlage*

Die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen ist ein wesentlicher Baustein zur Steigerung der Verlässlichkeit des Angebots. Neben der Vermeidung von Verlustzeiten wird durch einen besseren Verkehrsfluss auch der Komfort für den Fahrgast gesteigert. Die LSA-Ansteuerung kommt zurzeit in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg zum Einsatz. In der Stadt Verden soll zukünftig auch ein System umgesetzt werden. Ziel ist, dass alle Fahrzeuge unabhängig vom Verkehrsunternehmen die technischen Möglichkeiten nutzen. In Zusammenarbeit mit den Betreibern der LSA sollen Systeme zur laufenden Qualitätssicherung aufgebaut werden.

LSA-Ansteuerung

Soweit Fahrzeuge im ÖPNV gefördert werden, sollen die definierten und im Verkehrsverbund von den Unternehmen und Gebietskörperschaften beschlossenen Anforderungen ebenfalls zugrunde gelegt werden. Die Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit (u.a. die Gewährleistung der Anfahrbarkeit von Borden mit 22 cm) ist Voraussetzung für die Zustimmung des ZVBN zu einer Förderung.

C 4.3 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation umfasst verschiedene Informationskanäle, die allein oder in Kombination genutzt werden können. Sie muss sich stets den Bedürfnissen der Kunden anpassen, auf technische Neuerungen reagieren und sich daher stetig weiterentwickeln. Insbesondere mobile Dienste ermöglichen eine Art der Fahrgastinformation, die den individuellen Bedürfnissen der Kunden gerecht werden.

Grundsätze

Neben technischen Lösungen besitzt die Information an der Haltestelle sowie die persönliche Beratung der Fahrgäste durch verschiedene Einrichtungen (Bürgerbüros, Tourismusinformationen der Gemeinden, Servicecenter der Verkehrsunternehmen, Servicecenter der VBN GmbH, Mobilitätszentralen oder private Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen) nach wie vor einen hohen Stellenwert.

Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation bedeutet außerdem Nutzbarkeit für sensorisch eingeschränkte Fahrgäste und Information für Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Barrierefreiheit

Grundlage hierfür bildet das Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. Informationen sollen nicht nur optisch, sondern auch akustisch oder haptisch weitergegeben werden. Zudem müssen den Fahrgästen zeitnah Informationen zur Barrierefreiheit (wie Einsatz oder Ausfall von Niederflurfahrzeugen, Ausstattung von Haltestellen, Betriebsstörungen und Umleitungen, Nutzbarkeit von Aufzügen etc.) zur Verfügung gestellt werden.

Die Kundencenter bzw. Servicecenter sind die personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtungen der Verkehrsunternehmen und der VBN GmbH. Darin erhalten Kunden Informationen zu Tickets, Abonnements und Verbindungen. Zudem können Tickets erworben, Beschwerden eingereicht und Fundsachen abgeholt werden.

Kundencenter

Bei ihrer Gestaltung ist auch künftig die barrierefreie Erreichbarkeit zu beachten, d.h. die Servicecenter sollen in ein Blindenleitsystem einbezogen und für Rollstuhlfahrende zugänglich gemacht werden. In größeren Einrichtungen ist ein Platz so einzurichten, dass er von Rollstuhlfahrenden genutzt werden kann. Zudem sind, soweit erforderlich, die Plätze mit Induktionsschleifen für hörbehinderte Menschen auszustatten.

Für alle Einrichtungen des Informations- und Vertriebsnetzes sollen einheitliche Qualitätsstandards entwickelt, umgesetzt und laufend kontrolliert werden:

Einheitliche Qualitätsstandards in den Einrichtungen

- Das Personal soll eine hohe fachliche und persönliche Beratungskompetenz aufweisen. Dies bezieht sich auf die Tarif- und Fahrplanauskunft sowie auf den allgemeinen Umgang mit Kunden.
- In allen Informations- und Beratungseinrichtungen sollen umfassende Informationsmaterialien zum ÖPNV ausliegen oder ausgegeben werden. Diese werden von ZVBN, VBN und den Verkehrsunternehmen erstellt und ggf. um Materialien benachbarter Verkehrsverbünde bzw. -gesellschaften ergänzt. Ziel hierbei ist es, die regelmäßige Versorgung stärker zu systematisieren.
- Fahrplan- und Tarifauskünfte erfolgen über die einheitliche Internetplattform. So können die Kunden aktuelle und schnelle Auskünfte über das Angebot im gesamten VBN-Gebiet und darüber hinaus bekommen.
- Durch alle Informationsmedien soll sich eine einheitliche Oberflächengestaltung ziehen, um so die Zugänglichkeit unabhängig vom Lieferanten oder Hersteller zu gewährleisten.

Die konkreten Anforderungen zur Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen finden sich in den Kapiteln C 4.1 bis C 4.3 und in den Konzepten "Haltestellen im VBN", "Fahrzeuge im VBN" sowie „Fahrgastinformation“. Die Konzepte werden laufend fortgeschrieben (vgl. Kap. A.2).

Information an Haltestellen und in Fahrzeugen

Grundlage für eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation ist die Versorgung mit Solldaten, d.h. exakt verortete Haltestellen, Darstellung von Umsteigebeziehungen, Angaben zu Fahrzeugtypen und die genaue Abbildung des Fahrplanangebots. Der VBN hat zusammen mit dem ZVBN ein

Solldatenversorgung

mandantenfähiges Planungssystem beschafft, mit dem Verkehrsunternehmen eine einheitliche und zukunftsichere Plattform zur Verfügung gestellt werden kann, die den heutigen und künftigen Anforderungen an die Fahrgastinformation gerecht wird. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Schaffung der Basis für eine barrierefreie Fahrplanauskunft.

Mit der möglichst weitreichenden Vereinheitlichung der Internetinformationen soll insbesondere eine leichte Orientierung und bei Bedarf auch eine übersichtliche Verknüpfung zu weiterführenden Informationen sichergestellt werden. Immer wichtigere Informationskanäle sind die Social Media Kanäle des VBN wie Facebook, Instagram und YouTube. Neben Informationen und erklärenden Videos ist hier auch ein schneller und einfacher Dialog mit einem oder mehreren Fahrgästen, auch untereinander, möglich. Erreicht werden die Fahrgäste über die Kanäle auf verschiedensten Endgeräten. Den mit Abstand größten Anteil nehmen hier die mobilen Endgeräte wie Smartphones ein.

ÖPNV-Service im Internet und mobile Informationen

Die Informationen zur Barrierefreiheit sollen im Internet laufend ausgebaut werden. Zurzeit finden sich in der Auskunft Merkmale zu den Fahrzeugen und in den Stationssteckbriefen Informationen zu den Bahnstationen. Diese Informationen sollen für weitere Haltestellen, zum Beispiel über eine Verknüpfung zum Haltestellenkataster des ZVBN, erweitert werden. Ferner sollen die für die Barrierefreiheit relevanten Informationen in die Fahrplanauskunft integriert werden, so dass sämtliche Informationen zur Barrierefreiheit in einer Auskunft verfügbar sind. Aktuelle Daten über den Betriebszustand der Aufzüge sollen künftig ebenfalls in die Auskunft integriert werden, um so den Fahrgästen eine Fahrplanauskunft mit Informationen zur Barrierefreiheit zu geben und im Falle von Störungen Alternativen aufzeigen zu können. Die Umsetzung hat in 2022 begonnen. Neben der Information in der Auskunft soll den Fahrgästen auch eine telefonische Anrufmöglichkeit bei einer Störung angezeigt werden.

Information zur Barrierefreiheit

Auf den Internetseiten der Städte, Landkreise und Gemeinden sollen leicht auffindbare und gut verständliche Informationen zum ÖPNV-Angebot vor Ort gegeben werden. Neben einer grundsätzlichen Verknüpfung zur Internetpräsenz des VBN sollen linienbezogene Hinweise zu wichtigen Linien oder die Erreichbarkeit ausgewählter Ziele (wie Kreisverwaltungen, Krankenhäuser, Rathäuser usw.) dargestellt werden.

Kommunale Internetseiten

Die Fahrplanauskunft beinhaltet Informationen über besondere Einrichtungen ("Points of Interest"), Vorverkaufsstellen etc., um die Orientierung insbesondere auch für Ortsunkundige zu verbessern.

Die Gestaltung der Fahrplanauskunft berücksichtigt auch die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen und Blinden.

An wichtigen Verknüpfungspunkten in der Region werden die Echtzeitdaten auch über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an die Fahrgäste weitergegeben. Die Ausstattung wichtiger Verknüpfungspunkte mit DFI ist weitgehend abgeschlossen. Um die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen an Haltestellen in der Fläche zu verbessern, wurden auch eine Reihe von Haltestellen mit batteriebetriebenen Anzeigern ausgestattet, die wesentlich einfacher und kostengünstiger zu realisieren sind. Dynamische Anzeiger sind nach

Dynamische Fahrgastinformation

dem Zwei-Sinne-Prinzip zu gestalten, d.h. Informationen müssen auch akustisch ausgegeben werden. Über die Einbindung in das Leitsystem und/oder einen Auffindeton wird die Auffindbarkeit für Blinde und sehbehinderte Menschen sichergestellt.

Das Angebot der mobilen Auskunft wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert, d.h. weitere technische Plattformen und Echtzeitinformationen wurden integriert. Die mobilen Geräte mit den Ortungs- und Kartendarstellungsfunktionen bieten eine wesentliche Erleichterung für den Zugang zu ÖPNV-Informationen. Durch die ständige Verfügbarkeit und die Verknüpfung mit Echtzeitinformationen bieten sie die Möglichkeit, die Fahrgäste laufend zu informieren. Neben der Plattform des VBN – dem FahrPlaner – werden die Informationen auch an weitere Systeme wie bahn.de oder Google weitergegeben. Über den FahrPlaner können neben Tickets im VBN auch niedersachsenweit gültige Tickets erworben werden.

Mobile Auskunft

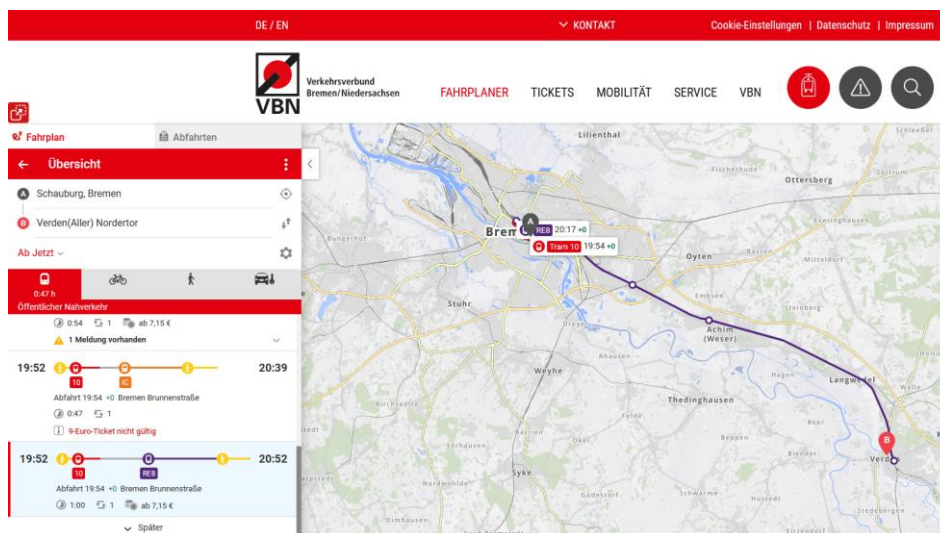


Abb. C-5: Internetseite Fahrplanauskunft (Quelle: VBN.de)

Zur Verbesserung der Qualität der Echtzeitinformation sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Echtzeitinformation

- Der Umfang der Echtzeitdaten soll kontinuierlich erweitert werden. Neben den Linien des Stadtverkehrs, dem SPNV, den Linien der Ebene 1+, 1 und 2 sollen auch alle Fahrten der Ebene 3 integriert werden.
- Die Fahrgastinformation soll stärker um sogenannte „weiche Meldungen“ zu Störungen und Unregelmäßigkeiten ergänzt werden. Dies beinhaltet auch ausfallende Niederflurfahrzeuge sowie Störungen im Bereich der Stationsausstattung wie defekte Aufzüge.
- Von den neuen technischen Möglichkeiten der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung soll künftig in weit stärkerem Maße Gebrauch gemacht werden.
- Die Überwachung der Echtzeit hinsichtlich Quantität und Qualität soll ausgeweitet und verbessert werden. Unzureichende Lieferungen werden vertraglich sanktioniert.

- Um die Verbreitung von Echtzeitdaten zu verbessern, sind diese auch verstärkt in Verkaufsbüros oder Wartebereichen darzustellen. So werden z.B. in Krankenhäusern oder in Kinos bereits solche Informationen dargestellt. Auf Monitoren in Fahrzeugen sollen auch Umsteigehinweise dargestellt werden.

Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr werden mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung ausgestattet. Diese Daten werden für planerische Zwecke wie Nachfrageentwicklung genutzt und sollen künftig auch in die Einnahmeaufteilung eingehen. Durch die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung liegen für immer mehr Linien aktuelle Zählraten vor. Anhand von historischen Daten zur Auslastung, in Kombination mit aktuellen Daten aus dem Fahrzeug, sollen Prognosen zur Auslastung an den Kunden gegeben werden können. Ein erster Versuch hierzu ist in der Tourismusregion Butjadingen in 2022 gestartet worden. Mittelfristig sollen diese Daten auch in der Fahrplanauskunft dargestellt werden.

*Automatische
Fahrgastzählung*

Die Stationssteckbriefe des ZVBN sind mittlerweile vollständig in die Fahrplanauskunft integriert. Für die übrigen Haltestellen wird ein Basissteckbrief entwickelt, der wichtige Informationen zur Barrierefreiheit enthält.

Stationssteckbrief

Informationen zur Barrierefreiheit sollen in das Routing integriert werden. Hierzu werden die vorhandenen Informationen aus dem Haltestellenkataster und den Steckbriefen so aufbereitet, dass sie ein Routing ermöglichen. Für die verschiedenen Anforderungen an die Barrierefreiheit kann eine angepasste Auskunft gegeben werden, die örtliche Gegebenheiten wie Treppen oder Rampen berücksichtigt und auch Echtzeitinformationen zu Störungen an Aufzügen berücksichtigt.

Barrierefreie Auskunft

Gemeinsam mit 19 Kooperationspartnern beteiligt sich der ZVBN am Betrieb und an der Pflege eines landesübergreifenden (Niedersachsen und Bremen) Fahrplandatenpools, der von verschiedenen Auskunftsanbietern genutzt werden kann. Der u.a. im Auftrag von VBN und ZVBN von Connect gepflegte, integrierte Solldatenbestand Bremens und Niedersachsens bildet die Grundlage der elektronischen Auskunftsmedien im Verbundgebiet und darüber hinaus. Das VBN-Auskunftssystem ‚FahrPlaner‘ ist wiederum Teil des DELFI-Systemverbundes. Hierin sind alle Länderauskunftssysteme der Bundesrepublik Deutschland sowie der Fahrplanbestand der Deutschen Bahn AG miteinander vernetzt. Die Kunden können so von "ihrem" (Landes-)Auskunftssystem aus auch die Daten anderer Länder abrufen, ohne deswegen auf eine andere Internetseite oder mobile Anwendung wechseln zu müssen.

*Connect – Fahrplanauskunft
für Niedersachsen und
Bremen / DELFI*

Der VBN betreibt eine von bundesweit zwei Echtzeitdatendrehscheiben, über die zukünftig bundesweite Echtzeitdaten ausgetauscht werden und an einem zentralen Zugangspunkt bereitgestellt werden.

Neben der vorhandenen Darstellung von Carsharing, Taxis und Leihrädern sollen auch weitere Mobilitätsangebote integriert werden.

Über das Beschwerdemangement können Kunden ihre Anliegen an den VBN und die Verkehrsunternehmen weiterleiten. In den Konzepten und Verkehrsverträgen sind Vorgaben zur Bearbeitung der Beschwerden enthalten. Das Kontaktformular ist barrierefrei nutzbar.

Beschwerdemangement

Um die Fahrgäste bestmöglich zu erreichen ist der VBN mit dem InfoMobil und dem InfoBus im gesamten VBN-Gebiet unterwegs und informiert vor Ort. Die jeweiligen Termine und genauen Standorte werden im Vorfeld über die Internetseite, Social Media Kanäle, Pressemeldungen und über die Gemeinden bekannt gegeben.

Infomobil und Infobus

Die geplanten Entwicklungen, insbesondere im Bereich der mobilen Datenbereitstellung werden in eine Weiterentwicklung des Konzeptes zur Fahrgastinformation einfließen.

C 5 SPNV im Verbundgebiet

Innerhalb des Verbundgebietes nimmt der SPNV eine bedeutende Rolle im System ÖPNV ein. Er bildet zusammen mit den Stadtverkehren und den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 das Rückgrat für ein vertaktetes Angebot im hierarchisch abgestuften, differenzierten Liniennetz (vgl. Kap. C 2.1).

C 5.1 Bahnstationen im Verbundgebiet

Als erster Berührungspunkt der Fahrgäste mit dem System SPNV sowie als Tor zur Stadt oder Gemeinde kommt dabei den Bahnstationen (als Sammelbegriff für Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte) eine besondere Bedeutung zu. Auch wenn die Züge gerade nicht verkehren, sind die Bahnstationen Werbeträger und Visitenkarten des Gesamtsystems ÖPNV sowie der angebundenen Städte oder Gemeinden. Ein attraktiver Bahnhof zeichnet sich meist dadurch aus, dass er als Standort auch für Nichtreisende interessante Angebote bereitstellt. Das ist wünschenswert, denn hieraus ergeben sich positive Synergien für alle Nutzenden. Die Erfüllung der Grundbedürfnisse der Fahrgäste muss jedoch an erster Stelle stehen.

C 5.1.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen

Gemäß den Ausführungen im Kapitel A 3.1.2 haben die Länder Bremen und Niedersachsen in Kooperation mit den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften in den letzten Jahren zahlreiche Bahnstationen im Verbundgebiet grundhaft erneuert sowie einzelne Stationen (Jaderberg, Kirchhammelwarden und Oldenburg-Wechloy) neugebaut. In den kommenden Jahren sollen im Rahmen der Ausbauprogramme (u.a. "Niedersachsen ist am Zug! 3" und „Investpaket Bremen 2020“) weitere, bereits bestehende SPNV-Stationen grundhaft erneuert und barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Karte A-3).

Stationsausbauprogramme

Allen Fahrgästen und somit auch den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (v.a. Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen) soll ein bequemer, stufenloser Zugang zum SPNV ermöglicht werden.

Wenn die oben erwähnten Stationsausbauprogramme abgeschlossen sein werden, verbleiben nach heutiger Kenntnis noch drei Bahnstationen, deren barrierefreie Zugänglichkeit nicht gegeben ist. Es handelt sich dabei um die an der RS2 im Landkreis Diepholz gelegenen Stationen Dreye, Barrien und Bramstedt, wo zwar die Bahnsteighöhen (76 cm über Schienenoberkante (SO)) an die Fahrzeugeinstiege angepasst wurden, deren stufenfreie Zugänglichkeit aus dem Umfeld aber nicht gegeben ist (vgl. Kap. A 3.1.2). Der ZVBN wird sich hier gemeinsam mit den betroffenen Gebietskörperschaften um einen nachträglichen barrierefreien Stationsausbau bemühen.

Die Grundsätze des Ausbaus sind im gesamten Verbandsgebiet einheitlich: Bahnsteige an elektrifizierten Strecken sollen auf 76 cm über SO und an den restlichen Strecken auf 55 cm über SO ausgebaut werden, stufenfreie Zugänge in Form von Aufzügen oder Rampen mit maximal 6 % Steigung und Zwischenpodesten hergestellt werden.

*Grundsätze des
Stationsausbaus*

Neben den Bahnsteighöhen spielt auch die Ausstattung der Bahnstationen für den Fahrgastkomfort eine wesentliche Rolle. Der ZVBN wird sich weiterhin aktiv dafür einsetzen, dass – gerade auch bei kleineren Stationen mit einer geringeren Zahl an Fahrgästen – ein "Ausstattungsmindeststandard" mit transparenten und beleuchteten Wetterschutzhäusern, ausreichend Sitzgelegenheiten, beleuchteten Informationsvitritten, Uhren, Lautsprechern, dynamischer Fahrgastinformation und Wegeleitsystemen eingehalten wird.

*Ausstattungsstandard
der Bahnstationen*



Abb. C-6: Am Bahnhof Hude gibt es auf dem Mittelbahnsteig im Bereich des Treppenaufgangs und des Aufzugs ein Bahnsteigdach. Ergänzt wird der Wetterschutz auf diesem Bahnsteig durch zwei Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten.

(Foto ZVBN)

Hinsichtlich der Bereitstellung von Fahrgastinformationen sind alle Bahnstationen mit Schrifthanzeigen mit Akustikmodul auszustatten. Diese informieren über die Linienziele sowie über die Ist-Abfahrtszeiten der nächsten verkehrenden Züge und setzen die Fahrgäste auch über Zugverspätungen oder sonstige Unregelmäßigkeiten in Kenntnis. Weiterhin sind in den Fahrgastunterständen auf den Bahnsteigen Vitritten vorzusehen, in denen alle VBN-Informationen (v.a. Netzplan und Tarifinformationen) gebündelt dargestellt werden. Diese ergänzen den Abfahrts- sowie den Stationsplan.

*Aktuelle Informationen
optisch und akustisch
erforderlich*

Zum zeitgemäßen Standard sollte an den Stationen auch die Verfügbarkeit von frei zugänglichem WLAN zählen. Bisher ist ein WLAN-Angebot seitens der Aufgabenträger lediglich in den Zügen geplant. Seitens der DB Station&Service AG als Betreiber der meisten Bahnstationen wird ein kostenfreier WLAN-Zugang nur an den großen Stationen wie Oldenburg Hbf und Bremen Hbf zur Verfügung gestellt. Zur Unterstützung des Online-Fahrkartenvertriebs und als Ergänzung zum stationären Informationsangebot bietet sich an kleinen Stationen die wenig aufwändige Integration eines WLAN-Routers in die Fahrkartenautomaten an.

*WLAN als Standardangebot
sinnvoll*

Neben dem Ausbau und der Modernisierung der Verkehrsstationen ist für die Fahrgäste im SPNV besonders wichtig, dass sich die Bahnhöfe und Haltepunkte in einem dauerhaft guten und sauberen Zustand präsentieren. Daher lässt der ZVBN bereits seit dem Jahr 2012 die Verkehrsstationen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterziehen, bei der die Stationen von unabhängigen

*Durchführung von
Qualitätskontrollen an
SPNV-Stationen*

Sachverständigen systematisch geprüft werden. Das Hauptaugenmerk wird dabei auf die Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service gelegt. Begutachtet und bewertet wird dabei jedoch nicht der Grad der Ausstattung, sondern ausschließlich der Zustand der bestehenden Verkehrsstation hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit.

Alle zu berücksichtigenden Aspekte werden nach einem festgelegten Schema einer Benotung unterzogen, so dass für die einzelnen Themenbereiche eine Bewertung vorgenommen werden kann. Die Ergebnisse werden anschließend in einem Bericht zusammengefasst und den verantwortlichen Infrastrukturbetriebsgesellschaften – dies sind im Bereich des VBN die DB Station&Service AG, die Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH (FVE) und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) – sowie den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern im Detail vorgestellt.



Abb. C-7:: Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen – Gesamtbewertung, September 2021 (Quelle: Agentur BahnStadt)

Die Qualitätskontrollen werden an den Verkehrsstationen im Land Bremen jährlich und im niedersächsischen Teil des Verbundgebietes alle zwei Jahre durchgeführt. Die Ergebnisberichte der jeweils letzten Jahre können unter zvbn.de/bibliothek nachgelesen werden.

Infolge der Qualitätskontrollen konnten im Laufe der Jahre an vielen Verkehrsstationen durch die zuständigen Infrastrukturbetreiber Mängel behoben und Verunreinigungen beseitigt werden. Die Gesamtbewertung hat sich zwar seit 2012 im Durchschnitt über alle Stationen verbessert, ist jedoch aufgrund stets wiederkehrender oder auch neu auftretender Mängel – vor allem aufgrund von Vandalismusschäden sowie unzureichender Reinigung – nach wie vor nicht zufriedenstellend. Daher wird der ZVBN auch weiterhin regelmäßige Kontrollen durchführen lassen.

Neben der barrierefreien Gestaltung der bestehenden Bahnstationen spielt auch die Reaktivierung bzw. Neuanlage von SPNV-Stationen im Verbundgebiet eine wichtige Rolle.

*Neuanlage von
SPNV-Stationen
in den Landkreisen*

In Bezug auf die Neuanlage bzw. Reaktivierung von Bahnstationen an bestehenden SPNV-Strecken im Rahmen des von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH durchgeführten Verfahrens, wurde eine durchweg positive Bewertung für die Neuanlage von Stationen *Kirchlinteln* (Gemeinde Kirchlinteln, Landkreis Verden) sowie *Cappel-Midlum* oder alternativ dazu in *Spieka* (Gemeinde Wurster Nordseeküste, Landkreis Cuxhaven) ermittelt.

Bei den genannten Stationen wurden u.a. die Kriterien Bevölkerungspotenzial, Lage des Hauptortes an der Bahnstrecke, fahrplantechnische und betriebliche Machbarkeit sowie voraussichtliche Infrastrukturkosten positiv bewertet. Daher steht aus der Sicht des SPNV-Aufgabenträgers der (Wieder-)Inbetriebnahme dieser Haltepunkte vom Grundsatz her nichts entgegen, soweit die Finanzierung gesichert werden kann.

Für zwei weitere mögliche neue Haltepunkte – *Apen* (Gemeinde Apen, Landkreis Ammerland) und *Verden-Dauelsen* (Stadt und Landkreis Verden) – hat das Land Niedersachsen auch hinsichtlich der Lage des Haltepunktes und des Bevölkerungspotenzials eine positive Bewertung abgegeben. Es sieht aber die Realisierungsmöglichkeit aufgrund bestehender betrieblicher Zwänge erst mittel- bis langfristig gegeben (die Lage der genannten neuen Haltepunkte kann ebenfalls der Karte A-3 im Kap. A 3.1.2 entnommen werden).

Auch im Stadtgebiet von Bremen ist gemäß „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ die Neuanlage von bis zu acht SPNV-Haltepunkten verkehrlich sinnvoll und daher prinzipiell gewünscht (vgl. Karte C-8). Hierfür sind allerdings in Bezug auf die genaue Verortung der Stationen, die Zuwegungen aus der Umgebung, die Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie deren betriebliche Machbarkeit noch weitere Untersuchungen erforderlich, bevor deren Planung, Finanzierung und Bau konkret angegangen werden kann. Der Realisierungszeitraum wird einige Jahre in Anspruch nehmen.

*Neue SPNV-Stationen
in Bremen*

In der Stadt Oldenburg wird die Möglichkeit der Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunkts in Ofenerdiek geprüft.

*Neue SPNV-Station
in Oldenburg*

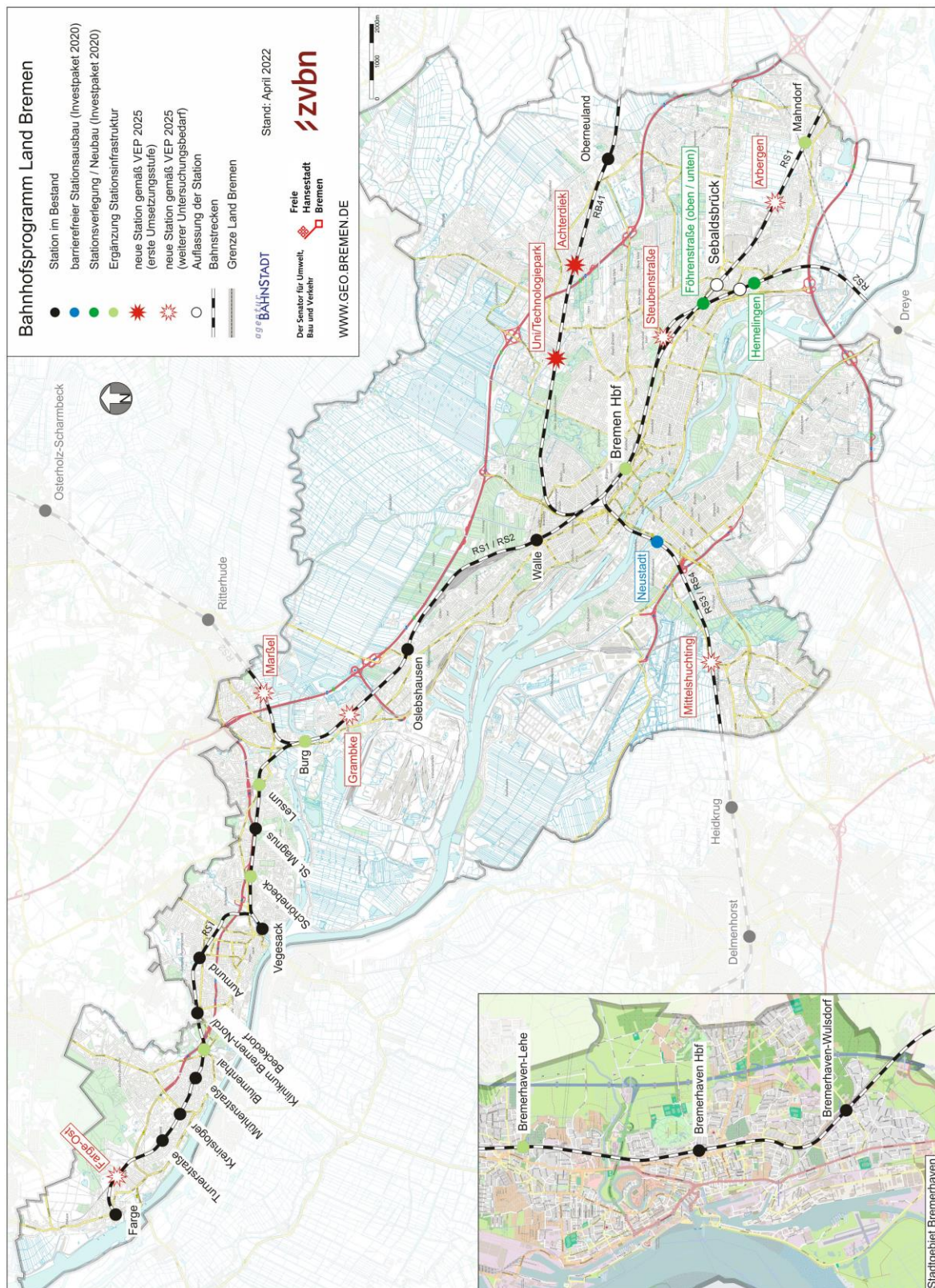


Abb. C-8:: Stationsausbau und potenzielle neue Bahnhaltepunkte im Land Bremen

C 5.1.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung

Hinsichtlich eines attraktiven ÖPNV nehmen die Bahnhofsumfelder eine wichtige Rolle ein. Deren Entwicklung ist eine kommunale Aufgabe, die eine attraktive Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zugangsbereichen mit funktionalen Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen, Kurzzeitstellplätzen und P+R-Anlagen beinhaltet (vgl. Kap. A 3.1.2).

Bahnhofsumfeldgestaltung als ganzheitlicher Ansatz

In den nächsten Jahren wird ein Schwerpunkt der kommunalen Maßnahmen auf den derzeit in der Ausbauplanung befindlichen Stationen liegen. Dies betrifft in Niedersachsen vor allem die Bahnhöfe Westerstede-Ocholt und Lemförde. Im Land Bremen sind es die an neuen Standorten geplanten Stationen Hemelingen und Föhrenstraße.

Schwerpunktmaßnahmen für die kommenden Jahre

Darüber hinaus muss an einigen Bahnhöfen den weiter steigenden Fahrgastzahlen Rechnung getragen und eine Aufstockung der Anzahl an P+R- und B+R-Stellplätzen vorgenommen werden (vgl. die aufgeführten Einzelmaßnahmen in Kapitel C 5.3).

Im Folgenden sollen einige grundlegende Aspekte für die Planung und Realisierung von Bahnhofsumfeldmaßnahmen dargestellt werden, wobei es sich an dieser Stelle nur um allgemeine Grundsätze handeln kann. Letztlich sind vor Ort von den Kommunen und deren beauftragten Planungsbüros auf den Einzelfall bezogene Lösungen zu entwickeln.

Grundsätze für die Bahnhofsumfeldgestaltung

Die Positionierung von Straßenbahn- und Bushaltestellen ist – wenn irgend möglich – in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge vorzusehen und gegenüber P+R-Anlagen hinsichtlich der Lage bevorzugt zu behandeln. Soweit noch Bahnhofsgebäude vorhanden sind und auch perspektivisch Einrichtungen mit Servicefunktionen wie Fahrscheinverkauf, Wartehalle oder Gastronomie beherbergen, sollten nach Möglichkeit Bushaltestellen zentral vor dem Gebäude positioniert werden, damit deren Integration in die Wegebeziehung umsteigender Fahrgäste berücksichtigt wird. Die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn sollten barrierefrei, möglichst kurz und ohne Straßenquerung gestaltet sein. Sichtbeziehungen zwischen Bahn und Bus erleichtern nicht nur für ortsunkundige Fahrgäste die Orientierung, sondern verbessern auch die Anschlusssicherung. Barrierefreie Elemente sind zu vernetzen.

Direkte Bahn-Bus-Verknüpfungen an den Bahnhöfen herstellen

Eine optimale Bahn-Bus-Schnittstelle stellen sogenannte "Kombibahnsteige" dar, bei denen ein Umstieg zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn am selben Bahnsteig möglich ist (z.B. Bahnhof Bremen-Burg).

Die Anzahl der Bushaltestellen sowie die Dimensionierung der Bussteige sind fahrplanabhängig. Bei integralen Taktknoten sowie Rendezvous-Punkten muss im Regelfall für alle Buslinien ein eigener Halteplatz zur Verfügung stehen. Dagegen sollten bei Richtungsanschlüssen und bei Buslinien, die außerhalb der Taktknoten verkehren, einzelne Haltestellen oder Bussteige von mehreren Linien gemeinsam genutzt werden.

Anzahl und Positionierung der Bushaltestellen

Bei mehreren Bushaltestellen sollte im Interesse größerer Übersichtlichkeit und geringeren Flächenverbrauchs einer Anordnung hintereinander (langer Bussteig) oder an einer Businsel der Vorzug gegenüber der Errichtung nebeneinander liegender Bussteige gegeben werden.



Abb. C-9: In Bremen-Mahndorf wurden auf beiden Seiten der Bahnstrecke Verknüpfungen vom SPNV zum übrigen ÖPNV mit kurzen Fußwegen und ohne Straßenquerung zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen hergestellt. (Foto ZVBN)

Die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger – bei Bahnhofsumfeldmaßnahmen sind es in der Regel die Städte und Gemeinden – sind außerdem aufgefordert, die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen bzw. anzupassen. Dabei sind die im Kapitel A 2 dargestellten Qualitätsmerkmale und Aspekte bezogen auf die Zugänglichkeit und Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen sowie Informationsangeboten zu beachten.

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen erforderlich

Grundsätzlich sollten die Bus- und Straßenbahnhaltestellen barrierefrei, modern und fahrgastfreundlich gestaltet und ausgestattet werden, unter Berücksichtigung folgender Planungsgrundsätze:

Ausstattung der Haltestellen

- Ausstattung der Bushaltestellen mit guter Beleuchtung, moderner Stele, einem der Frequentierung angemessenen Witterungsschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Informationsvitriinen (Abfahrtszeiten, Linien- und Ortspläne, Tarifinfo, touristische Hinweise),
- Bei mehreren Abfahrtshaltestellen: übersichtliche Zuordnung der verkehrenden Buslinien zu den einzelnen Haltestellen sowie gut lesbare und günstig positionierte elektronische Abfahrtstafeln (mit Angabe der Ist-Abfahrtszeiten aller verkehrenden Bus- und Bahnlinien).

Neben den Bushaltestellen sind auch – im Sinne der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen (Bike-and-ride) bevorzugt zu behandeln und daher möglichst nahe an den Bahnsteigzugängen zu platzieren. Dabei ist auf die Wegeachsen der anderen Fahrgäste zu achten. Jede Bahnstation im Verbundgebiet ist grundsätzlich mit einem Mindestangebot an überdachten Fahrradstellplätzen auszustatten.

B+R-Anlagen nahe der Bahnsteigzugänge platzieren

An größeren Bahnhöfen mit verschiedenen Anfahrmöglichkeiten aus dem Umfeld und mehreren Bahnsteigzugängen (z.B. bei Außenbahnsteigen oder bestehenden Personentunneln bzw. Überführungen mit beidseitigen Zugängen) sind auch die B+R-Anlagen dezentral anzuordnen. Dabei sollten die Standorte so gewählt werden, dass Einsehbarkeit und soziale Kontrolle gegeben sind (z.B. im Sichtbereich benachbarter Wohnquartiere oder angrenzender Straßen), um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu erhöhen und Vandalismus einzudämmen.

Die Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen richtet sich grundsätzlich nach dem Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten: Neben den Fahrgastzahlen der Bahnstation (Ein- und Ausstiege an Werktagen) spielen auch der Anteil an Schülerinnen, Schülern und Auszubildenden sowie die Siedlungsstruktur eine wichtige Rolle. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass mit dem Bau neuer und hochwertiger B+R-Anlagen in der Regel auch die Nachfrage steigt, so dass für die Bemessung die Auslastung vorhandener Anlagen als einzige Berechnungsgrundlage nicht ausreicht.

*Dimensionierung von
B+R-Anlagen*

Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich zu überdachen und müssen in der Dunkelheit gut beleuchtet sein. Auf Seiten- und Rückwände sollte verzichtet werden, wenn sie nicht als Wetterschutz notwendig sind, da diese Angriffsflächen für Vandalismus bieten. Um guten Wetterschutz zu bieten, ist auf ausreichend große Dachüberstände zu achten.

Auch die Auswahl der Fahrradständer trägt erheblich zur Qualität und Nutzbarkeit von B+R-Anlagen bei. In der Regel sollten Fahrradbügel aus Rundrohr mit Knieholm (80 cm hoch, Regelabstand 1,0 m zwischen zwei Bügeln) oder sogenannte Hoch-/Tief-Einsteller (Abstand 0,5 m) verwendet werden. Damit wird ein sicheres Anschließen der Räder am Rahmen ermöglicht und ein Verbiegen der Vorderräder verhindert.

*Funktionale
Fahrradständer*



Abb. C-10: In Osterholz-Scharmbeck wurde am Bahnhofsvorplatz eine gut einsehbare Bike-and-ride-Anlage errichtet. Die Hälfte der Anlage bietet hinter einer stabilen Einzäunung gesicherte Stellplätze. (Foto ZVBN)

Die Einrichtung von Sammelschließanlagen für Fahrräder hat sich als eine wichtige Maßnahme zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrradverkehr im Zubringerverkehr zu den SPNV-Stationen erwiesen. Dabei handelt es sich um überdachte, an allen Seiten geschlossene und abschließbare Fahrradabstellanlagen mit einer Größenordnung von durchschnittlich 20 bis 60 Stellplätzen.

Abschließbare Fahrradstellplätze sehr sinnvoll

Es ist unverzichtbar, an den Bahnstationen möglichst zugangsnah eine Mindestzahl gesicherter Abstellmöglichkeiten anzubieten. Falls Gebühren für die gesicherten Stellplätze erhoben werden, sind diese so niedrig zu halten, dass auch Besitzer von älteren Fahrrädern dadurch nicht abgeschreckt werden. Es ist unabhängig vom Wert eines Rades für alle wichtig, das Fahrrad bei der Rückkehr zuverlässig unbeschädigt und fahrbereit vorzufinden.

Der ZVBN empfiehlt den Bau von B+R-Sammelschließanlagen (häufig auch als „Fahrradkäfig“ bezeichnet). Der Zugang für die Kunden erfolgt über einen PIN-Code, Chipkarten oder auch konventionelle Schließsysteme. Die Vermietung der Stellplätze übernehmen in der Regel die Kommunalverwaltungen, teilweise aber auch Betreiber von im Bahnhofsgebäude ansässigen Radstationen (z.B. in Kirchweyhe und Syke). An einzelnen Standorten ist eine online-Buchung möglich. Das kann über eine eingerichtete Internet-Plattform (z.B. Wildeshausen) oder eine App auf dem Smartphone (z.B. Achim) realisiert werden.

Verschiedene Zugangsmöglichkeiten

Die Höhe der Stellplatzmieten legen die Betreiber fest. Um die Zugangsbarriere so niedrig wie möglich zu halten, empfiehlt der ZVBN, die Nutzung von Sammelschließanlagen für bis zu 24 Stunden kostenlos anzubieten. Um einem Missbrauch der gesicherten Abstellflächen vorzubeugen, ist das Erheben einer Nutzungsgebühr für Abstellzeiten von mehr als 24 Stunden sinnvoll. Der ZVBN empfiehlt hier eine Deckelung auf maximal 60 Euro pro Stellplatz und Jahr, damit den Nutzenden umweltfreundlicher Verkehrsmittel keine unangemessen hohen Zusatzkosten entstehen. Die Gemeinden sollten einplanen, die Betriebskosten von Sammelschließanlagen weitgehend zu übernehmen, so wie das die meisten Kommunen auch für die PKW-Stellplätze handhaben, wenn diese gebührenfrei genutzt werden können. Von einem Ausgleich der Betriebskosten durch das Erheben von Nutzungsgebühren sollte nicht ausgegangen werden.

Stellplatzmieten

An größeren Bahnhöfen mit entsprechend höheren Fahrgastzahlen ist die Einrichtung von mehrgeschossigen und damit flächensparenden Fahrradstationen sinnvoll. In diesen sollten neben der Aufbewahrung von Fahrrädern auch deren Verkauf und Reparatur sowie ein Fahrradverleih angeboten werden. Im Verbundgebiet gibt es Fahrradstationen am Bremer Hauptbahnhof, in Oldenburg Hbf, in Syke und in Kirchweyhe.

Fahrradstationen



Abb. C-11: Die Fahrradstationen am Hauptbahnhof von Oldenburg bieten neben der Aufbewahrung auch Reparaturservice sowie Vermietung und Verkauf von Fahrrädern an. (Foto ZVBN)

Die Errichtung von Fahrradboxen zur Einzelnutzung wird inzwischen seitens des ZVBN nicht mehr empfohlen, da sie gegenüber den Sammelschließanlagen einige Nachteile aufweisen: Größerer Flächenbedarf, höhere Investitionskosten, keine Mehrfachnutzung, schlechte Reinigungsmöglichkeiten und teilweise unsachgemäße Nutzung. Allenfalls an sehr wenig frequentierten Stationen, an denen das Potenzial für die Auslastung einer Sammelschließanlage fehlt, kann das Aufstellen einzelner Boxen sinnvoll sein. Vorhandene Fahrradboxen können selbstverständlich weiter eingesetzt werden. Um die Zahl gesicherter Abstellplätze zu erhöhen, kann der Ersatz zugangsnah gelegener Boxen durch eine Sammelschließanlage jedoch sinnvoll sein.

Der ZVBN hat im Jahr 2015 im Rahmen des Pilotprojektes „Mit Elektromobilität zu Bahn und Bus im Landkreis Osterholz“ gemeinsam mit den Gebietskörperschaften an den fünf SPNV-Stationen des Kreises (Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt und Klinikum Bremen Nord/Beckedorf) innerhalb von B+R-Sammelschließanlagen Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs errichtet. Den Besitzerinnen und Besitzern von Fahrrädern mit Elektroantrieb stehen an den genannten Bahnhöfen hochwertige Schließfächer zur Verfügung, in denen der Akku während des Fahrradparkens aufgeladen werden kann. Darüber hinaus bieten die Fächer auch Platz für die Aufbewahrung von Fahrradhelm, Luftpumpe oder Regenjacke, so dass diese Utensilien diebstahlgeschützt in den Anlagen verbleiben können.

Anfang des Jahres 2021 wurde das Pilotprojekt beendet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die eingerichteten Lademöglichkeiten für E-Bikes nur sehr selten genutzt werden. Die Kapazitäten der Akkus in den E-Bikes sind ausreichend groß, um in der Woche mehrere Fahrten zum Bahnhof und zurück ohne Nachladen zu ermöglichen. Die Nutzenden von E-Bikes bevorzugen das Aufladen der Akkus zu Hause. Daher ist es nicht erforderlich, an Bahnstationen für Pendelnde kostenintensive Lademöglichkeiten einzurichten.

*Fahrradboxen
Anlagen für E-Bikes
Pilotprojekt Elektromobilität
im Landkreis Osterholz*

*Ergebnis:
Lademöglichkeiten am
Bahnhof werden von Pen-
delnden nicht genutzt*



Abb. C-12: „E-Bike-Tankstelle“ in der B+R-Sammelschließanlage am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Das seit mehr als sechs Jahren bestehende Angebot wird auch an anderen Standorten nur sehr selten genutzt. (Foto ZVBN)

Trotz des in den letzten Jahren sowohl quantitativ als auch qualitativ deutlich verbesserten Angebots für das Fahrradparken kommt im Hinblick auf die Erreichbarkeit des SPNV auch weiterhin dem Pkw eine wichtige Rolle zu. Allerdings sollte in groß- bzw. innerstädtischen Bereichen aufgrund einer in der Regel guten ÖPNV-Anbindung (Bus, Straßenbahn) der Anteil an Stellplätzen relativ zum Fahrgastaufkommen deutlich geringer ausfallen.

Bei der Standortwahl ist nicht nur die Straßenanbindung zu berücksichtigen. Auch die Information aus welcher Richtung die Fahrgäste zum Bahnhof kommen, spielt eine Rolle. So kann es beispielsweise bei Bahnstationen am Siedlungsrand vorteilhaft sein, Park-and-ride-Anlagen an den ortsabgewandten Bahnhofsrückseiten zu positionieren. Wichtig ist, dass Konflikte mit Fahrgästen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen, weitgehend ausgeschlossen werden.

In Bezug auf die Größenordnung der P+R-Anlagen sind neben der Fahrgastzahl vor allem auch die örtlichen bzw. regionalen Gegebenheiten sowie das Mobilitätsverhalten der ÖPNV-Kunden im An- und Abreiseverkehr zum Bahnhof zu berücksichtigen. SPNV-Stationen, die in einer ländlich geprägten Region unweit der Grenze des Verbundgebietes liegen und einen sehr großen Einzugsbereich aufweisen, sind durch eine dementsprechend hohe Nachfrage nach P+R-Stellplätzen gekennzeichnet, die vor allem von Berufspendelnden genutzt werden. Im Verbundgebiet trifft dies zum Beispiel auf die Bahnhöfe Augustfehn, Rastede, Lemförde, Diepholz, Verden und Rotenburg (Wümme) zu.

Pkw-Stellplätze an Bahnstationen (P+R-Anlagen)

Positionierung und Anbindung

Größenordnung P+R Anlagen



Abb. C-13: Am Bahnhof Oldenburg wurden durch die Gemeinde Hambergen direkt neben dem neuen Außenbahnsteig P+R-Stellplätze angelegt. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen in städtisch geprägten Bereichen, vor allem in Mittel- und Oberzentren (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen), Oldenburg), muss das Angebot an P+R-Stellplätzen schon allein aus Platz- und Kostengründen begrenzt werden, damit die Fahrgäste im Zubringerverkehr bevorzugt auf Bus, Straßenbahn und Fahrrad zurückgreifen und die Stadt vom Kfz-Verkehr entlastet wird.

Insbesondere muss an solchen Standorten auch verhindert werden, dass für P+R vorgesehene Stellplätze durch nicht-ÖPNV-Kunden genutzt werden. Dies kann z.B. über eine Gebührenpflicht geschehen. Generell muss bei der Einführung von Parkgebühren allerdings eine Verdrängung der Parkplatzsuchenden in die umliegenden Siedlungsbereiche verhindert werden und die Kostenpflicht für P+R-Stellplätze darf nicht dazu führen, dass bisherige ÖPNV-Kunden den öffentlichen Verkehrsmitteln den Rücken zukehren und für die gesamte Wegstrecke zwischen Quell- und Zielort den Pkw nutzen. Sichert werden sollte aber auf jeden Fall, dass VBN-Kunden mit Zeitkarten (insb. mit Monats-/Jahreskarten) P+R-Stellplätze vergünstigt angeboten werden.

Neben den "klassischen" P+R-Stellplätzen, die vor allem von regelmäßig verkehrenden Berufspendelnden genutzt werden, ist grundsätzlich auch ein Mindestangebot an Kurzzeitstellplätzen vorzuhalten. Diese werden vor allem zum Bringen und Abholen von Fahrgästen genutzt (sogenannte „Kiss+Ride-Stellplätze“) und sollten daher, wie auch Taxi-Stellplätze, möglichst am Bahnhofsvorplatz bzw. nahe des Bahnhofszugangs angeordnet werden. Angesichts steigender SPNV-Fahrgastzahlen nimmt die Bedeutung der Möglichkeit eines zugangsnahen Bringens und Abholens von Fahrgästen zu. Um Konflikte mit dem übrigen Kfz-Verkehr zu vermeiden, muss diesem Bedürfnis in der Praxis durch das Kennzeichnen ausreichender Kurzparkplätze Rechnung getragen werden.

Kurzzeit- und Behindertenstellplätze von zunehmender Bedeutung

Von großer Bedeutung ist ebenfalls die Errichtung von Pkw-Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Durch den Fortschritt bei der barrierefreien Gestaltung der Bahnstationen und der Züge und eine sich ändernde Nutzendenstruktur nimmt auch dafür die Nachfrage zu. Diese Stellplätze sind nicht nur ausreichend zu dimensionieren, sondern auch in ihrer Positionierung bevorzugt zu behandeln. Durch geeignete Materialwahl und Bordabsenkungen ist ein kurzer barrierefreier Übergang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten. Der Anteil dieser Stellplätze sollte grundsätzlich gut 3 % der Gesamtzahl an P+R-Stellplätzen, mindestens jedoch einen Stellplatz, betragen (gemäß DIN 18025-1). Bei Bahnsteigzugängen auf beiden Seiten einer Bahnstrecke sollten auf beiden Seiten Behindertenstellplätze eingerichtet werden.

Auch Abstellmöglichkeiten für Motorräder und Mopeds werden an Bahnstationen zunehmend nachgefragt. Daher sollte die Bereitstellung einiger weniger separater und ggf. auch überdachter Stellplätze für diese Kundengruppen bei der Bahnhofsumfeldgestaltung möglichst ebenfalls berücksichtigt werden. Bei der Lage ist auf Zugangsnähe zu achten. Dem Platzieren von B+R-Anlagen sowie der Anlage von Behindertenstellplätzen und Kurzzeitparkplätzen ist allerdings Vorrang zu gewähren.

Mopeds und Motorräder

Im Rahmen des bereits oben erwähnten Elektromobilität-Pilotprojektes hat der ZVBN im Landkreis Osterholz neben den Ladestationen für E-Bikes auch Ladesäulen für E-Autos errichtet. In Kooperation mit den Gebietskörperschaften wurden an den Bahnhofsvorplätzen der Stationen Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt und Klinikum Bremen Nord/Beckedorf in prädestinierter Lage jeweils eine Ladesäule mit zwei Anschlüssen zum Aufladen elektrobetriebener Pkw installiert. Vor den Ladesäulen sind jeweils zwei Pkw-Stellplätze für Elektroautos zum Aufladen des Akkus während der Parkzeit reserviert worden.

Ladesäulen für Elektroautos im Pilotprojekt

Der Praxisversuch über sechs Jahre hat gezeigt, dass an den Bahnstationen die Nachfrage nach Lademöglichkeiten für E-Autos von Pendelnden, die mit dem Zug weiterfahren, ebenfalls gegen Null geht. Zu beobachten war, dass die Nutzenden der Säulen keine Bahnkunden waren. Analog zu den Akkus der E-Bikes ist es auch mit den Pkw im Elektroantrieb möglich, mehrmals den Weg zwischen Wohnort und Bahnhof zurückzulegen, ohne nachzuladen. Das Aufladen der Pkw-Akkus geschieht bei Bedarf in der Regel über Nacht am Wohnort.

Nachfrage an den Ladesäulen gering

Außerdem hat sich gezeigt, dass Ladesäulen, die von Bahnpendelnden genutzt werden sollen, auch bei einer deutlich steigenden Zahl an E-Autos nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Die Pendelnden sind bis zu ihrer Rückkehr zum Einstiegsbahnhof in der Regel viele Stunden unterwegs, so dass der Ladeplatz auch nach Beenden des Ladevorgangs für weitere Kunden noch blockiert wird. Eine mehrmalige Nutzung der Säule pro Tag ist jedoch auf Grund der hohen Investitionen und der laufenden Kosten unverzichtbar, um den dauerhaften Betrieb verantworten zu können. Bis auf die Standorte an den Bahnhöfen Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude wurden die Ladesäulen aus dem Pilotprojekt wieder vom Stromnetz getrennt. Die verbleibenden beiden Standorte wurden durch die Osterholzer Stadtwerke übernommen, da die zentrale Ortslage für andere Nutzende interessant ist.

Ladesäulen an Bahnhöfen nicht wirtschaftlich zu betreiben

Grundsätzlich wird den Kommunen jedoch empfohlen, beim Aufbau einer örtlichen Ladeinfrastruktur aufgrund des fehlenden Nutzens für Bahnkunden den zentralen Bahnhofsbereich zu meiden.

Der ZVBN unterstützt weiterhin die Förderung der Elektromobilität im Zubringerverkehr zum ÖPNV. Anstelle der Errichtung von Pkw-Ladesäulen wird an den SPNV-Stationen innerhalb des Verbundgebietes die Kennzeichnung von günstig gelegenen Stellplätzen für Elektrofahrzeuge empfohlen. Die Anzahl dieser Stellplätze kann ohne nennenswerte Kosten bei Bedarf kurzfristig an eine zu erwartende steigende Nachfrage angepasst werden. Zudem könnte in gebührenpflichtigen P+R-Anlagen für Elektroautos ein Rabatt gewährt werden.

*Bevorzugte Stellplätze
und ermäßigte Parkgebühren
für Elektroautos*



Abb. C- 14: Die Ladesäule am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck wird zwar regelmäßig genutzt, aber nicht von Bahnpendelnden. (Foto ZVBN)

Neben dem Bau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie Stellplätzen für den ruhenden Verkehr (P+R/B+R) spielt auch die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen eine große Rolle im Hinblick auf die Attraktivität einer Bahnstation. Der Bahnhofsvorplatz ist für Reisende der Ankunftsort, er bildet das "Tor zur Stadt" und vermittelt daher einen ersten wichtigen Eindruck. Insbesondere in Städten muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verkehrlichen Funktionen und städtebaulicher Qualität erzielt werden, da hier die Aufenthaltsqualität von größerer Bedeutung ist. Bei ausreichend zur Verfügung stehender Fläche ist es zum Beispiel vorstellbar, neben Sitzbänken einen kleinen Bereich mit Spiel- oder Klettergeräten für Kinder einzurichten.

*Steigerung der
Aufenthaltsqualität
Bahnhofsvorplatz*

Um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, sind neben einer angemessenen Beleuchtung aller von den Fahrgästen genutzten Anlagen und Bereiche weitere Maßnahmen möglich. Neben einer Videoüberwachung können Notrufsäulen an ausgewählten Stationen auf den Bahnsteigen und an Haltestellen oder in den Zugangsbereichen und auf Bahnhofsvorplätzen eingerichtet werden. Abgesehen von diesen technischen Lösungen können auch in den Informationsvitruinen an den Haltestellen aushängende Hinweise auf Einrichtungen, wie das "Heimwegtelefon", in den Tageszeiten mit fehlender

*Sicherheit und
Sicherheitsempfinden*

sozialer Kontrolle zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste beitragen.

Bei der Modernisierung von Bahnhofsvorplätzen ist neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten und Begegnungsflächen für Fahrgäste vor allem die Bereitstellung eines angemessenen Informationsangebots wichtig. Dazu zählen neben den standardisierten VBN-Informationen (Stationsplan, Liniennetz, Fahrpläne, Tarife) auch der Aushang von Stadt- bzw. Ortsplänen sowie Wegweiser zu innerörtlichen und touristischen Zielen, möglichst mit Entfernungsangaben.

*Allgemeine Informationen
zusätzliche Ausstattungen*

Darüber hinaus ist es wünschenswert, den Standort Bahnhof sowohl durch kennzeichnende als auch durch funktionale Zusatzausstattung aufzuwerten. Vorstellbar ist hier zum Beispiel das Aufstellen einer Stele mit einer größeren Uhr und/oder mit einem integrierten Abfahrtsmonitor. Wünschenswert ist es für die Fahrgäste auch, dass an den Stationen und im Bereich der Bushaltestellen ein öffentliches WLAN-Netz zur Verfügung steht.

Als bei den Fahrgästen beliebter Service hat sich in den letzten Jahren in den Niederlanden an vielen Stationen die Bereitstellung einer Wasserzapfstelle bewährt. An dieser können z.B. kostenlos Wasserflaschen aufgefüllt werden.

Für die Versorgung der Reisenden ist am Standort Bahnhof ein über Süßigkeiten hinausgehendes Angebot mit regionalen Lebensmitteln im Automatenverkauf vorstellbar.



Abb. C-15: In den Niederlanden sind Wasserzapfstellen in Zugangsbereichen von Bahnhöfen eine weit verbreitete Serviceeinrichtung. (Foto ZVBN)



Abb. C-16: Der Fahrgastinformationsanzeiger auf dem Bahnhofsvorplatz in Osterholz-Scharmbeck. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen mit wichtigen Schnittstellen zwischen Bahn- und Busverkehr empfiehlt sich darüber hinaus die Aufstellung dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) an exponierter Stelle, um über die nächsten abfahrenden Bahnen und Busse zu informieren. Dabei sind Echtzeitdaten, also tatsächliche Abfahrtszeiten, anzuzeigen. Außerdem können hier den Fahrgästen wichtige Zusatzinformationen (z.B. über Zugausfälle oder Schienenersatzverkehre) bereitgestellt werden.

Aktuelle
Fahrgastinformation



Abb. C-17: Im Warteraum des Bahnhofs Rotenburg wurde ein Abfahrtsmonitor installiert, der über die aktuellen Zug- und Busabfahrten informiert. (Foto ZVBN)

Auch das Erscheinungsbild und die Nutzung von Bahnhofsgebäuden prägen das Image von Bahnstationen in hohem Maße. Belebte Gebäude, in denen aufgrund einer öffentlichen Nutzung Personal anwesend ist, erhöhen das Sicherheitsempfinden und reduzieren die Vandalismusanfälligkeit.

Empfangsgebäude

Warteräume in Bahnhofsgebäuden sind immer ein Gewinn für die Fahrgäste. Vielerorts sind in diesen geschützten Wartebereichen allerdings Verschmutzungen und Beschädigungen unterschiedlichster Intensitäten zu verzeichnen. An manchen Standorten steht daher aktuell kein Warteraum mehr zur Verfügung. Andere Kommunen haben durch Videoüberwachung und zeitlich begrenzte Öffnungszeiten erfolgreich das Angebot eines Warteraums beibehalten können.

Warteräume

Von besonderer Bedeutung für die grundlegende Sanierung und Modernisierung von Empfangsgebäuden sowie deren Ergänzung durch fahrgastbezogene Nutzungen, ist die Bereitstellung öffentlicher Fördermittel. Aufgrund eines meist jahrelangen Sanierungsstaus und hohen Investitionskosten ist eine Finanzierung durch die Vorhabenträger allein kaum möglich.

Der ZVBN wird auch weiterhin im Rahmen der Arbeit des Stationsbüros die Modernisierung und Revitalisierung von Empfangsgebäuden unterstützen. Voraussetzung dafür ist die Erarbeitung eines standortspezifischen, nachhaltigen Nutzungs- und Betreiberkonzeptes. Dabei sind idealerweise kommerzielle und öffentliche Nutzungen zu kombinieren und klassische Bahnnutzungen (Reiseservice/Mobilitätszentrale, Aufenthaltsbereich mit aktueller Fahrgastinformation, barrierefreies WC) zu integrieren.

Unterstützung der Vorhaben durch den ZVBN

Bei bereits mit Fahrgastfunktion genutzten Gebäuden unterstützt der ZVBN die Kommunen und die Betreiber, das Angebot ggf. zu optimieren oder zu erweitern. So wurden in den Warteraum am Bahnhof Rotenburg (Wümme) und in das Empfangsgebäude von Bassum in den letzten Jahren Abfahrtsmonitore installiert, auf denen aus dem Online-Angebot des VBN aktuelle Informationen zu den Bus- und Bahnabfahrten übersichtlich angezeigt werden.

In den Jahren 2016–2022 wurde im Auftrag des ZVBN verbundweit die Qualität von Bahnhofsumfeldern außerhalb des Landes Bremen, für die im Allgemeinen die Städte und Gemeinden verantwortlich sind, nach einem einheitlichen Untersuchungsschema begutachtet. Dabei wurden die Bahnhofsumfelder jeweils für einzelne Landkreise bzw. kreisfreie Städte erhoben. Strukturiert erfolgten die Erhebungen und die Bewertungen in den Themenfeldern Bushaltestellen, Bike-and-ride-Anlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bahnhofsvorplätze/ Zugangsbereiche sowie Empfangsgebäude. Neben der Begutachtung des Ausbaustandards richtete sich das Augenmerk der Prüfenden insbesondere auf den baulichen Zustand sowie die Sauberkeit der bestehenden Anlagen. Zusätzlich wurde die Auslastung sämtlicher P+R- und B+R-Anlagen an jeder einzelnen Station ermittelt, um Kenntnisse über einen möglichen Erweiterungsbedarf zu erlangen.

Qualitätserhebungen für Bahnhofsumfelder

Die Ergebnisse wurden den betroffenen Kommunen jeweils präsentiert. Dabei wurde gemeinsam der konkrete Handlungsbedarf für jeden einzelnen Bahnhof bzw. Haltepunkt diskutiert und festgelegt. Dadurch konnten bereits vielerorts kurz- und mittelfristige Verbesserungen realisiert werden.

Zusammengefasst ergeben sich für die kommenden Jahre folgende Schwerpunkte im Bereich der Bahnhofsumfeldgestaltung:

- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Wetterschutzeinrichtungen
- Qualitätsverbesserung der B+R-Anlagen insbesondere durch Erweiterung des Angebotes an witterungsgeschützten und abschließbaren Stellplätzen
- Verbesserung der Fahrgastinformationen
- Aus- und Neubau von Verknüpfungsanlagen im Zusammenhang mit Stationsausbau- oder Neubaumaßnahmen

Im folgenden Kapitel wird der konkrete Handlungsbedarf für jeden Landkreis bzw. alle kreisfreien Städte detailliert aufgezeigt.

C 5.1.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den Ausbau der Verkehrsstation (in Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Mitwirkung der Länder Bremen und Niedersachsen sowie teilweise des Bundes) als auch auf die Gestaltung der Bahnhofsumfelder (kommunale Aufgabe). Diese Unterscheidung zwischen "Verkehrsstation" und "Bahnhofsumfeld" wird dargestellt, weil damit auch die unterschiedliche politische und finanzielle Verantwortung verbunden ist.

Es wird unterschieden zwischen Maßnahmen des Landes Bremen – als SPNV-Aufgabenträger – und Maßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften im Verbundgebiet.

Verkehrsstation: Die neue Bahnstation Bremen-Föhrenstraße wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ als Umsteigebahnhof mit oben liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Osnabrück (Bedienung durch die Regio-S-Bahnlinie RS2) sowie unten liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Hannover (Halt der Regio-S-Bahnlinie RS1) gebaut. Dadurch wird ein direkter Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Regio-S-Bahnlinien untereinander sowie mit den Straßenbahnlinien 2 und 10 realisiert. Die Station wird mit Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 76 cm über SO) an beiden Streckenästen errichtet und durch den Einbau von Aufzügen und Rampen barrierefrei gestaltet. Mit Inbetriebnahme der unteren Bahnsteige wird die nahe gelegene, bestehende Station Bremen-Sebaldsbrück aufgelassen. Während mit dem Bau der oberen Bahnsteige (für die RS2) voraussichtlich im Jahr 2026 begonnen werden kann, wird der Bahnhof Sebaldsbrück (RS1) nach heutigem Stand noch bis in die 2030er Jahre in Betrieb bleiben müssen.

Bremen / Bremerhaven

Auch der Bahnhof Bremen-Hemelingen wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ barrierefrei ausgebaut. Geplant ist ein Neubau rund 500 m südlich an der Straßenunterführung Hannoversche Straße mit zwei oder drei Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 76 cm über SO. Für die Realisierung gibt es noch keinen belastbaren Zeitplan.

*Stadt Bremen
Bf Bremen-Hemelingen*

Bahnhofsumfeld: Durch die Stadt Bremen ist im Bahnhofsumfeld von Föhrenstraße und Hemelingen jeweils eine gute Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln der BSAG sowie der Neubau zeitgemäßer und ausreichend groß dimensionierter B+R-Anlagen sicherzustellen.

Verkehrsstation: Weiterhin wird im Stadtgebiet von Bremen innerhalb des gleichen Ausbauprogramms auch der bestehende Bahnhof Bremen-Neustadt barrierefrei ausgebaut und erhält dabei ebenfalls 76 cm hohe Bahnsteige. Der stufenlose Bahnsteigzugang soll durch Einbau eines Aufzuges in der Personenunterführung ab Anfang 2023 gewährleistet werden.

Bahnhöfe Bremen-Neustadt

Bahnhofsumfelder: Die Freie Hansestadt Bremen hat am Anfang des Jahres 2021 ein Ausbaukonzept für Fahrradabstellanlagen an den Bremer Bahnstationen beschlossen. Bis zum Ende des Jahres 2025 sollen die Fahrradabstellanlagen an 14 Bahnstationen erneuert und erweitert werden. Die ersten Anlagen wurden bereits im Jahr 2022 realisiert.

*Stadt Bremen
systematischer Ausbau
von B+R-Anlagen*

Verkehrsstationen: Wie bereits im Kap. C 5.1 ausgeführt worden ist, wird im Stadtgebiet von Bremen die Neuanlage von mehreren SPNV-Stationen in Betracht gezogen, um bislang unzureichend erschlossene Siedlungsbereiche an den SPNV anzubinden und neue Fahrgastpotenziale zu aktivieren.

*Stadt Bremen
neue Bahnstationen*

Gemäß den Festlegungen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (September 2014) wie auch des SPNV-Plans 2015 (Dritter Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen, beschlossen im April 2015) soll die Stationsinfrastruktur um bis zu acht neuen, barrierefreien SPNV-Stationen erweitert werden.

Die geplanten Standorte sind (siehe auch Karte C-8):

- Achterdiek
- Universität/Technologiepark
- Arbergen
- Farge Ost
- Grambke
- Marßel
- Huchting
- Steubenstraße

Im Stadtgebiet von Bremerhaven sind keine neuen SPNV-Haltepunkte vorgesehen, da für die in den vergangenen Jahren in Betracht gezogenen Standorte gemäß Aussage des SPNV-Plans 2015 kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten ist.

Verkehrsstation: Der Bf Bremerhaven-Lehe soll bis Mitte des Jahres 2024 einen zusätzlichen Außenbahnsteig erhalten. Gleichzeitig soll der Mittelbahnsteig verlängert werden. Damit sollen der betriebliche Ablauf optimiert und der Einsatz neuer Fahrzeuge auf den RE-Linien nach Hannover und Osnabrück ermöglicht werden.

Bahnhofsumfeld: Nach dem im Jahr 2021 abgeschlossenen Stationsausbau wurden im Jahr 2022 von der Stadt zugangsnah witterungsgeschützte und abschließbare B+R-Stellplätze angelegt.

Im niedersächsischen Teil des ZVBN sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Niedersachsen

Verkehrsstation: Am Bahnhof Delmenhorst fehlen Blindenleitstreifen im Bahnhofsgebäude zu den Aufzügen. Diese sind zu ergänzen.

*Stadt Delmenhorst
Bf Delmenhorst*

Bahnhofsumfeld: Für die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds lässt die Stadt Delmenhorst einen Rahmenplan entwickeln. Im Mittelpunkt stehen die attraktive Gestaltung der Bahnhofseingangsbereiche, die Hervorhebung der Fußwegverbindung in die Innenstadt, eine Neuordnung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze und die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen.

Bahnhofsumfeld: Die vorhandenen Bushaltestellen sind barrierefrei auszubauen. Eine eindeutige Wegeleitung von den Bahnsteigen zu den Haltestellen ist einzurichten.

Bahnhof Heidkrug

Verkehrsstation: Eine Sanierung der Bahnsteighalle des Oldenburger Hauptbahnhofs ist *dringend* erforderlich. Diese soll in den kommenden Jahren denkmalgerecht unter Berücksichtigung der vorhandenen historischen Substanz erfolgen. Überdachung und Bahnsteig an Gleis 1 sind ebenfalls zu erneuern.

*Stadt Oldenburg
Oldenburg Hbf*

Verkehrsstation: Die Bahnstation Westerstede–Ocholt (Strecke Oldenburg – Emden) soll im Rahmen des Ausbauprogramms „Niedersachsen ist am Zug! 3“ durch Bahnsteigerhöhung und stufenlose Bahnsteigzugänge (Aufzüge) barrierefrei ausgebaut werden.

*Landkreis Ammerland
Bahnhof Westerstede–Ocholt*

Bahnhofsumfeld: Im Zuge der Herstellung des barrierefreien Bahnsteigzugangs wird eine Neuordnung der Fahrradabstellmöglichkeiten im Zugangsbereich zur Folge haben müssen. Dabei ist auf ausreichende Dimensionierung und Wetterschutz zu achten. Es ist anzustreben, dass im Bahnhofsgebäude wieder eine Wartemöglichkeit für die Fahrgäste eingerichtet werden kann. Die Bushaltestellen sind barrierefrei auszubauen.

Bahnhofsumfeld: Im Anschluss an den Ausbau des Bahnhofs Augustfehn wird auf der Nordseite des Bahnhofs bis Ende 2023 durch die Gemeinde Apen eine Neugestaltung der Verknüpfungsanlagen (Bus, B+R, P+R) realisiert.

Bahnhof Augustfehn

Die Wiedereröffnung eines SPNV-Haltepunktes in Apen (Strecke Oldenburg – Emden) wird seitens des Landkreises Ammerland weiterhin angestrebt. Eine diesbezügliche Voruntersuchung wurde im Auftrag der Gemeinde Apen bereits erarbeitet.

Neue Station Apen

Soweit der neue Bahnhaltepunkt Apen zur Realisierung kommt, sind dort P+R- und B+R-Stellplätze sowie bahnsteignahe und barrierefreie Bushaltestellen mit Anpassung der Buslinienführung anzulegen. Die Bushaltestelle soll unabhängig von der finalen Entscheidung des Aufbaus eines SPNV-Haltepunktes schon früher ausgebaut werden.

Verkehrsstationen: Die Regio-S-Bahnstationen Dreie, Barrien und Bramstedt sind bei der letzten Erneuerung nicht vollständig barrierefrei ausgebaut worden. Während in Dreie und Bramstedt eine stufenlose Erreichbarkeit der Bahnsteige nicht möglich ist, fehlt in Barrien eine barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Außenbahnsteigen.

*LK Diepholz
Regio-S-Bahn-Stationen*

Aus Sicht des Landkreises Diepholz und des ZVBN bleibt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an allen Stationen eine mittelfristige Zielsetzung.

Der Bahnhof Lemförde ist Bestandteil des Stationsausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 3". Er soll bis zum Jahr 2025 mit Bahnsteighöhen 76 cm über SO und stufenfreien Bahnsteigzugängen von der bestehenden Personenunterführung barrierefrei ausgebaut werden.

Bahnhofsumfelder: Im Bereich der Bahnhofsumfelder entlang der Strecke Bremen – Osnabrück haben die Städte und Gemeinden in den letzten Jahren bereits umfangreiche Maßnahmen realisiert. Dennoch gibt es auch hier an einigen Bahnhöfen einen konkreten Handlungsbedarf, der im Rahmen der oben genannten Qualitätserhebung der Bahnhofsumfelder im Landkreis Diepholz festgestellt worden ist.

Bahnhofsumfelder

Bahnhofsumfeld: An der Station Dreye ist das Angebot gesicherter B+R-Stellplätze zu erweitern.

Bahnhof Dreye

Am Bahnhof Kirchweyhe sind die Verknüpfungsanlagen am rückwärtigen Bahnhofszugang (Leester Seite) verkehrlich und gestalterisch aufzuwerten. Dazu zählt vor allem der Neubau moderner und auch abschließbarer Fahrradabstellanlagen, die Erneuerung der Bushaltestellen, die Aufwertung des Zugangsbereiches sowie ggf. die Anlage weiterer P+R-Stellplätze. Im Bereich des Empfangsgebäudes fehlen frei zugängliche wettergeschützte Fahrradabstellanlagen. Trotz eingeschränkter Flächenverfügbarkeit sollte es ein Ziel bleiben, diese mittelfristig einzurichten.

Bahnhof Kirchweyhe

Am Haltepunkt Bramstedt (zuständig ist die Stadt Bassum) ist der Neubau einer Bike-and-ride-Anlage, die Erneuerung der Bushaltestelle sowie die Errichtung von einigen Park-and-ride-Stellplätzen notwendig.

Bahnhof Bramstedt

Am Bahnhof Diepholz ist anzustreben, im Bahnhofsgebäude die Einrichtung eines Wartebereichs und öffentlicher Toiletten zu realisieren. Der Vorplatzbereich sollte durch Nutzung der Fläche der ehemaligen Gaststätte aufgewertet werden.

Bahnhof Diepholz

In Lemförde bedarf das gesamte Bahnhofsumfeld einer grundhaften Neugestaltung. Seitens des Fleckens Lemförde ist im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Stationsausbau vorgesehen, barrierefreie Bushaltestellen sowie überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze zu errichten. In dem Zusammenhang ist zu prüfen, ob das Bahnhofsgebäude dauerhaft für die Einrichtung gesicherter Fahrradstellplätze genutzt werden kann. Darüber hinaus ist die Park-and-ride-Anlage zu erweitern und der Bahnhofsvorplatz gestalterisch aufzuwerten. Der beheizbare Warteraum im Bahnhofsgebäude soll dauerhaft vorgehalten werden.

Bahnhof Lemförde

Am Bahnhof Twistringen ist angesichts sehr hoher Nachfrage die Zahl frei zugänglicher wettergeschützter Fahrradabstellplätze zu erhöhen. Weiterhin wird die Einrichtung gesicherter Fahrradstellplätze empfohlen. Perspektivisch sollte über eine Neuordnung der P+R-Stellplätze nachgedacht werden, soweit die Flächen im Bereich der ehemaligen Ladestraße dafür zur Verfügung stehen. Im Bahnhofsgebäude ist das Angebot eines öffentlichen Warteraums dauerhaft sicherzustellen.

Bahnhof Twistringen

In Syke ist im Bereich des westlichen Bahnhofszugangs der Neubau einer zeitgemäßen Bike-and-ride-Anlage mit der Integration abschließbarer Stellplätze vorzusehen. Bei entsprechender Flächenverfügbarkeit könnte dafür möglicherweise der Bereich unmittelbar neben dem westlichen Tunnelausgang mit Herstellung eines direkten Treppenzugangs genutzt werden. Weiterhin sind die Bushaltestellen am Bahnhofsvorplatz zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

Bahnhof Syke

Verkehrsstationen: Im Landkreis Oldenburg sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Oldenburg

Bahnhofsumfeld: Das Bahnhofsumfeld in Hude auf der Südseite weist erhebliche Defizite auf. Dies gilt sowohl funktional als auch gestalterisch, so dass umfassender Handlungsbedarf besteht, um diesen Bereich fahrgastfreundlich und zeitgemäß neu zu ordnen. Es besteht ein Mangel an attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten. Gesicherte B+R-Stellplätze gibt es auch auf der Nordseite des Bahnhofs nicht. Im Gegensatz zur Nordseite ist auf der Südseite die Rampe in den Tunnel nicht barrierefrei angelegt. Um hier ebenfalls einen barrierefreien Zugang herzustellen, bestehen seitens der Gemeinde Planungen, einen Aufzug zu errichten. Dabei muss auch der Treppenabgang aufgewertet werden. In den letzten Jahren wurden die beschädigten Seitenwände der Einhausung vollständig entfernt. Unbefriedigend sind auch die Bushaltestelle und der Abfahrtsplatz für Schienenersatzverkehr eingerichtet. Es gibt für dort wartende Fahrgäste keinen Wetterschutz. Dies ist bei der Neugestaltung zu berücksichtigen.

Bahnhof Hude

Bahnhofsumfeld: Am Haltepunkt Hoykenkamp sollten Kurzzeitstellplätze eingerichtet werden. Außerdem ist sicherzustellen, dass die P+R-Plätze den ÖPNV-Fahrgästen zur Verfügung stehen und nicht durch Mitarbeitende des benachbarten Gewerbebetriebs genutzt werden. Die Bahnsteigzugänge sind vom Bahnübergang aus mit durchgehender Pflasterung zu gestalten.

Bahnhof Hoykenkamp

Bahnhofsumfeld: An der Station Wüsting sollten gesicherte Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Die Bushaltestelle auf der Nordseite ist barrierefrei auszubauen.

Bahnhof Wüsting

Bahnhofsumfeld: Die Nachfrage nach gesicherten Fahrradstellplätzen in Ahlhorn und Großenkneten hat zugenommen und ist größer als das Angebot. Dementsprechend sollte das B+R-Angebot erweitert werden.

Bahnhöfe Ahlhorn und Großenkneten

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Sandkrug sind die Kapazitäten für wettergeschütztes Fahrradparken deutlich zu erhöhen. Gegebenenfalls sollen dafür Flächen der PKW-Stellplätze neben dem Hausbahnsteig genutzt werden.

Bahnhof Sandkrug

Verkehrsstation: Der Aufzug zum Bahnsteig in Bookholzberg ist mehr als 25 Jahre alt und aufgrund des Alters und häufiger Vandalismusschäden sehr störungsanfällig. In den letzten Jahren haben die Ausfallzeiten zugenommen, und Reparaturen werden aufwändiger. Eine Erneuerung ist dringend erforderlich, um die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs dauerhaft sicherzustellen.

Bahnhof Bookholzberg

Bahnhofsumfeld: Gleiches wie für den Aufzug zum Bahnsteig gilt auch für den Aufzug zu den Parkplätzen. Mit der Angebotsausweitung im Zugverkehr wird mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen gerechnet. Um einer steigenden

Nachfrage nach B+R und P+R nachkommen zu können, ist gegebenenfalls eine Erweiterung der Abstellkapazitäten nahe des Aufzugszugangs anzustreben. Unabhängig davon sollte der Treppenzugang von den P+R-Plätzen auf die Brücke attraktiver gestaltet werden.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Wildeshausen ist ein Zugang zur Bahnstation von der Westseite aus einzurichten.

Bahnhof Wildeshausen

Verkehrsstationen: Im Landkreis Osterholz sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Osterholz

Bahnhofsumfelder: An den Bahnhöfen Ritterhude, Oldenbüttel und Lüberstedt sind die Bushaltestellen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Ritterhude ist der Rampenbereich auf der Westseite aufzuwerten. Die Wegeleitung und ggf. die barrierefreie Wegeführung am Bahnhofsvorplatz sind zu optimieren. Die B+R-Anlage direkt am Bahnsteig Richtung Bremen sollte erneuert werden.

Bahnhof Ritterhude

Bahnhofsumfeld: In Oldenbüttel sind auf der Ostseite nahe dem Bahnübergang frei zugängliche wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten einzurichten.

Bahnhof Oldenbüttel

Verkehrsstationen: Im Landkreis Verden sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Verden

Verkehrsstation: Die Verkehrsstation Sagehorn wurde rund 800 m westlich des alten Bahnhofs barrierefrei neu gebaut und Ende des Jahres 2021 in Betrieb genommen.

Bahnhof Sagehorn

Bahnhofsumfeld: Mit der Verschiebung der Verkehrsstation wurden sämtliche Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen, P+R-, B+R-Anlagen) im Bereich der neuen Außenbahnsteige neu angelegt.

Der Landkreis Verden setzt sich für die Errichtung von drei neuen SPNV-Stationen ein: Den Haltepunkt Kirchlinteln an der Strecke Bremen – Langwedel – Soltau, eine neue Bahnstation im Ortsteil Verden-Dauelsen an der Strecke Bremen – Verden – Hannover sowie einem Haltepunkt im Ortsteil Achim-Uphusen. Für die Errichtung der beiden erstgenannten Stationen gab es im Rahmen einer landesweiten Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Neuanlage bzw. Wiederinbetriebnahme von SPNV-Stationen ein positives Ergebnis. Für Verden-Dauelsen sind jedoch die betrieblichen Voraussetzungen zurzeit noch nicht gegeben.

*Neue Haltepunkte
Kirchlinteln ,
Verden-Dauelsen und
Achim-Uphusen*

In Kirchlinteln laufen bereits die Planungen für die Neuanlage eines Bahnhaltepunktes mit einem Außenbahnsteig auf der ortszugewandten Seite am Bahnübergang Krepener Straße.

Im Umfeld des geplanten neuen SPNV-Haltepunktes Kirchlinteln müssen zugleich auch P+R- und B+R-Stellplätze angelegt und eine Bahn-Bus-Verknüpfung sichergestellt werden.

Für die Qualität der Bahnstationen im Landkreis Verden ist der Erhalt der Reisezentren bzw. des personenbedienten Fahrkartenverkaufs an den Bahnhöfen Achim und Verden von besonderer Bedeutung.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Verden wurde von 2017 bis 2021 der Bahnhofsvorplatz (Westseite) mit den Verknüpfungsanlagen grundhaft modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Durch den Verzicht auf das ursprünglich geplante Parkhaus, in das geschützte Fahrradabstellplätze integriert werden sollten, besteht im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ein großes Defizit wettergeschützter Fahrradstellplätze. Dies gilt sowohl für gesicherte als auch für frei zugängliche Plätze.

Bahnhof Verden

Bahnhofsumfelder: Der Flecken Langwedel hat beide Bahnhofsumfelder in den letzten Jahren funktional verbessert. In Langwedel gibt es jedoch auf der Südseite des Bahnhofs keine wettergeschützten Fahrradabstellplätze, obwohl dort ein großer Bedarf besteht. Im Bereich des Hauptzugangs sollen daher frei zugängliche und gesicherte Fahrradstellplätze mit Überdachungen eingerichtet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Behindertenparkplatz örtlich erhalten bleibt. Für die fünf Dauerparkplätze ist gegebenenfalls eine Alternative westlich des Bahnhofsgebäudes herzustellen.

*Bahnhöfe
Langwedel und Etelsen*

Bahnhofsumfeld: Auf der Nordseite des Bahnhofs Achim sollen die Verknüpfungsanlagen für Busse, B+R und P+R erneuert und zeitgemäß gestaltet werden. Damit eine barrierefreie Verknüpfung zwischen Bus und Schiene hergestellt wird, ist der Bau eines Aufzugs an der Nordseite erforderlich.

Bahnhof Achim

Verkehrsstationen: Im Landkreis Wesermarsch sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Wesermarsch

Verkehrsstation: Am Bahnhof Elsfleth sollten zusätzliche Bahnsteigzugänge direkt von und neben der B+R-Anlage gepflastert werden. An Gleis 1 sind der Wetterschutz und die Zahl der Sitzplätze zu erweitern.

Bahnhof Elsfleth

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Elsfleth sind sowohl die überdachten frei zugänglichen als auch die gesicherten B+R-Stellplätze zu erweitern.

Bahnhofsumfeld: Am im Sommer 2020 neu in Betrieb genommenen Haltepunkt Jaderberg an der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven sind für Fahrräder und Pkw Verknüpfungseinrichtungen eingerichtet worden. Bisher gibt es allerdings weder gesicherte Fahrradstellplätze noch eine Verknüpfung mit Linienbussen. Es wird empfohlen, die Möglichkeit der Realisierung beider Einrichtungen weiter zu verfolgen.

Bahnhof Jaderberg

Bahnhofsumfeld: An der Station Kleinensiel sind neue wettergeschützte Fahrradabstellplätze sowohl frei zugänglich als auch gesichert anzulegen.

Bahnhof Kleinensiel

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Rodenkirchen hat die Gemeinde Stadland auf der Westseite bahnsteignah Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze) eingerichtet. Aufgrund fehlender sozialer Kontrolle sollte auf die Errichtung einer B+R-Anlage auf der Ostseite verzichtet werden. Eine Erweiterung der Fahrradabstellkapazitäten soll bevorzugt nahe dem Bahnübergang erfolgen, um die Nachfrage aus dieser Richtung kommender Fahrgäste zu befriedigen. Das Bahngelände neben dem Stellwerk bietet sich dafür an.

Bahnhof Rodenkirchen

Bahnhofsumfeld: In Bahnsteignähe gibt es in Nordenham keine zeitgemäßen Fahrradabstellmöglichkeiten. Diese finden sich lediglich auf dem Vorplatz. In Zugangsnähe soll auf dem Bahngelände eine überdachte B+R-Anlage eingerichtet werden.

Bahnhof Nordenham

Das Empfangsgebäude im Bahnhof Nordenham ist seit Jahren ungenutzt. Durch vernachlässigte bzw. unterlassene Instandhaltung beeinträchtigt es das Erscheinungsbild des gesamten Bahnhofs. Das Bahnhofsgebäude ist zu entwickeln und ggf. mit einer personell besetzten Beratungs- und Vertriebs-einrichtung auszustatten. Sollte dies nicht gelingen, sind Wege für einen Abriss zu finden.

Bahnhofsumfeld: Das große, repräsentative Bahnhofsgebäude von Brake steht seit Jahren weitgehend leer. Es ist mit dem privaten Eigentümer anzustreben, das Gebäude wieder mit einer Fahrgastfunktion zu erfüllen. Zudem muss der ebenfalls in Besitz des Gebäudeeigentümers befindliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes ansprechend und funktional gestaltet werden. Für die Erweiterung des B+R-Angebots ist dieser Bereich direkt neben der Bushaltestelle optimal gelegen. Die Wiedereinrichtung einer Bahnsteigtreppe unmittelbar südlich des Bahnhofsgebäudes ist anzustreben.

Bahnhof Brake

C 5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz

Die folgenden Maßnahmen sind Vorschläge der einzelnen Gebietskörperschaften, die sich auf das SPNV-Netz beziehen. Im Einzelnen müssen diese mit den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern, der LNVG sowie der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Bremen abgestimmt werden.

*Vorschläge der
Gebietskörperschaften*

Das SPNV-Angebot im Land Bremen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert worden. Gemäß dem SPNV-Konzept 2025 (als Bestandteil des SPNV-Plans 2015) soll das hochwertige Angebot nachfragegerecht ausgebaut werden.

Stadtgemeinde Bremen

Neben dem Um- und Neubau von Verkehrsstationen (vgl. Kap. C 5) werden insbesondere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen vorgeschlagen. Folgende Taktverdichtungen sind geplant:

- RS1: Ein durchgängiger 15-Minutentakt zwischen Bremen-Blumenthal und Achim
- RS2: Ein 30-Minutentakt zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe
- RS5: Einrichtung einer neuen Regio-S-Bahnlinie zwischen Bremen Hbf und Rotenburg (Wümme) im Stundentakt, die auf diesem Abschnitt zusammen mit der bestehenden Regionalbahnlinie RB41 (Bremen – Hamburg) einen 30-Minutentakt bildet

Für die aufgeführten Angebotsverbesserungen ist eine Kapazitätserhöhung im Bahnknoten Bremen erforderlich. Weitergehende Aussagen zu angedachten Umsetzungszeiträumen, unter Berücksichtigung finanzieller Möglichkeiten, können dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (Handlungskonzept und Maßnahmen)³⁶ entnommen werden.

Neben dem Stundentakt für den Regionalexpress mit Direktverbindungen im Wechsel nach Hannover und Osnabrück soll der Regio-S-Bahn-Takt verdichtet werden. Es ist vorgesehen, die Linie RS2 zwischen Bremerhaven-Lehe und Syke ganztägig auf einen 30-Min-Takt zu verdichten. Der SPNV ist als Zubringer zum Schienenpersonenfernverkehr in Bremen Hbf mit attraktiven Übergängen auch in den Tagesrandverbindungen fortzuentwickeln. Weiterhin ist auch eine Verbesserung der Übergänge zwischen den einzelnen SPNV-Linien im Knoten Bremen anzustreben.

Stadtgemeinde Bremerhaven

Im Rahmen des VEP Bremerhaven soll eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für einen neuen SPNV-Haltepunkt im Stadtnorden, im Bereich Bremerhaven-Speckenbüttel oder alternativ in Geestland-Langen, durchgeführt werden. Hier ist die Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV im Land Bremen und des Landkreises Cuxhaven sowie mit der Gemeinde Geestland erforderlich.

Aus städtischer Sicht wäre eine Anpassung der Zeitlagen der RB 58, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2022+ nahezu zeitgleich mit der neuen Linie R30 in Delmenhorst ankommt bzw. abfährt, wünschenswert. Würde diese aus Richtung Bremen zur Minute .25 halten und in Richtung Bremen zur Minute .30 abfahren, wären die fünf Verbindungen je Stunde in/aus Richtung Bremen deutlich besser vertaktet. Hinzu kommt, dass sich die Anschlussbeziehung Bus/Bahn bzw. Bahn/Bus am ZOB in Delmenhorst verbessert.

Stadt Delmenhorst

Auf der Linie RE18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven sollen das Angebot zwischen Oldenburg und Osnabrück auf einen 30-Minutentakt verdichtet und die Fahrzeiten verkürzt werden. Um die Zuganschlüsse in Oldenburg und Osnabrück dabei sicherzustellen, ist ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich.

Stadt und Landkreis Oldenburg

Um das westliche Einzugsgebiet der Stadt Oldenburg direkt an die Universität anzubinden, soll die Möglichkeit des zusätzlichen Halts von RE- bzw. IC-Zügen am Haltepunkt Wechloy geprüft werden. In diesem Zusammenhang ist parallel auch die Möglichkeit einer Verlängerung der Regio-S-Bahn von Bad Zwischenahn in Richtung Westen zu prüfen. Weitere Verbesserungen im SPNV zwischen Oldenburg und Leer bzw. Groningen sowie für die Anschlussmobilität an den dortigen SPNV-Haltepunkten werden derzeit im Rahmen des Wunderline-Projekts geprüft und sollen entsprechend umgesetzt werden. Im Stadtgebiet sollen die Möglichkeiten der Einrichtung weiterer Haltepunkte untersucht werden (u.a. Haltepunkt Ofenerdiek). Die SPNV-Verbindungen auf der nachfragestarken Relation zwischen Oldenburg und Bremen sollen nicht durch zusätzliche Halte verlangsamt werden.

Stadt Oldenburg

³⁶ <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586>

Die Anbindung der bestehenden SPNV-Haltepunkte in Augustfehn und Westerstede-Ocholt an die Regio-S-Bahnlinie RS30 ist zu verfolgen. Die Anbindung der Gemeinde Rastede an Regio-S-Bahnlinie RS3 soll ausgebaut werden. Die Reaktivierung der Haltepunkte Hahn-Lehmden und Kayhauserfeld sind Ziele des Landkreises Ammerland.

Landkreis Ammerland

Die bestehende Regio-S-Bahnlinie RS2 soll über Twistingen hinaus bis Diepholz verlängert werden.

Landkreis Diepholz

Zur besseren Anbindung der Städte und Gemeinden rund um die Stadt Diepholz in den Landkreisen Diepholz und Vechta an den Fernverkehr der DB AG soll der Bahnhof Diepholz zu einem IC-Systemhalt ausgebaut werden.

Die nicht mehr im SPNV betriebenen Bahnstrecken Bassum – Sulingen – Rahden, Diepholz – Sulingen – Nienburg, Bremen – Thedinghausen und Syke – Hoya-Eystrup sollen – soweit es sich nicht um entwidmete Teilstücke handelt – als Option für künftige Planungen und Nutzungen in ihrem Bestand nicht weiter angetastet werden. Der Landkreis Diepholz begrüßt ausdrücklich die Reaktivierung der Schienenstrecke Syke-Eystrup. Das Interesse u.a. an der Reaktivierung dieser Trasse hat der Landkreis Diepholz in der Vergangenheit bereits aktiv bekundet und in seinem Regionalen Raumordnungsprogramm als "Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke" festgelegt.

Das Angebot auf der Regionalbahnlinie RB58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) ist in den Hauptverkehrszeiten zu verdichten. Insbesondere in den Morgenstunden sind die Kapazitäten zu erhöhen. Dafür sind die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen.

Landkreis Oldenburg

Die SPNV-Bedienung (Regionalexpress bzw. Regio-S-Bahn) zwischen Bremerhaven und Bremen (RS2, RE8, RE9) soll nachhaltig weiter verbessert werden. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass die betriebliche Fahrplanstabilität (SPNV-Taktverkehre) vor dem Hintergrund der Schienengüterverkehre gewährleistet wird. Die Fahrplanlage der Regio-S-Bahn RS2 ist zur Gewährleistung von Anschlüssen in beiden Fahrtrichtungen wieder symmetrisch zur Minute „0“ auszurichten. Dabei ist darauf zu achten, dass für beide Fahrtrichtungen die gleichen Anschlussbeziehungen bestehen. Die abendliche Taktlücke soll auf maximal eine Stunde verkürzt werden. Das Angebot der RS2 soll werktags ganztägig auf einen 30-Minutentakt verdichtet werden.

Landkreis Osterholz

Die Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde ("Moorexpress"), die zurzeit nur für den Güter- und Touristikverkehr genutzt wird, soll als Option für künftige Planungen in Bezug auf eine mögliche Wiederaufnahme des SPNV auf dieser Strecke (bzw. auf Teilstrecken) in ihrem Bestand gesichert werden. Bereits heute ist davon auszugehen, dass in der Saison Ostern bis Oktober (Beginn Osterferien bis Ende Herbstferien) eine erhebliche Nachfrage im Wochenend-Freizeitverkehr zwischen Bremen und Wörpswede besteht. Daher ist zu prüfen, ob hier ein reguläres SPNV-Angebot mit tariflicher Integration entwickelt werden kann.

Von zentraler Bedeutung für die Schienenverkehrsanbindung des Landkreises Verden ist der Bahnhof Verden als Haltepunkt für den Schienenpersonenfernverkehr. Auf der Regio-S-Bahnlinie RS1 (Bremen-Farge – Bremen – Verden) soll auf dem gesamten Abschnitt ganztägig ein Halbstundentakt eingerichtet werden.

Landkreis Verden

Das Angebot auf der Regio-S-Bahn RS6 (Rotenburg – Verden) soll weiter ausgebaut werden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 verkehren auf dieser Linie barrierefrei zugängliche Elektrotriebwagen. Der Landkreis setzt sich für den zweigleisigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Rotenburg (Wümme) und Verden ein. Die Deutsche Bahn hat die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau im Jahr 2019 abgeschlossen. Der Deutsche Bundestag hat die gesetzliche Vorzugsvariante im Sommer 2021 beschlossen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist für das Jahr 2025 angesetzt.

Der „Übereckanschluss“ am Bahnhof Hude zwischen den Regio-S-Bahnlinien RS4 (Nordenham – Hude – Bremen) und RS3 (Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen) ist für schnelle Verbindungen zwischen dem Landkreis Wesermarsch und der Stadt Oldenburg von Bedeutung und damit aufrechtzuerhalten. Zudem ist die Bahnstrecke Nordenham – Nordenham-Blexen zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Landkreis Wesermarsch

C 6 Barrierefreiheit

C 6.1 Definition vollständige Barrierefreiheit

Basierend auf §4 des Behindertengleichstellungsgesetz wurde im Gutachtenprozess die vollständige Barrierefreiheit für den Bereich des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs wie folgt definiert. *„Alle Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV müssen einschließlich der für die Benutzung des ÖPNV notwendigen Informationen für Menschen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, kognitiven oder altersbedingten Einschränkung in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig beeinträchtigt sind, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. Dabei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig. Um das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen, ist es erforderlich, Grundprinzipien bezüglich der Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Bewegungsmöglichkeit einzuhalten. Die daraus abzuleitenden funktionalen Grundanforderungen bedingen eine geeignete Gestaltung der Fahrzeuge, baulichen Einrichtungen und Kommunikationseinrichtungen sowie die Darbietung barrierefreier Informationsangebote.“ (ZVBN 2021)*

Definition Barrierefreiheit

C 6.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Beim Entwickeln von Ausnahmen wird nach dem Regel-Ausnahme-Prinzip vorgegangen, d.h. die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist der Standard und Ausnahmen hiervon bedürfen einer besonderen Begründung. Insbesondere ist immer zu prüfen, ob das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit nicht auch auf anderem Wege erreicht werden kann, z.B. durch eine Verlegung einer Haltestelle oder einen geänderten Fahrzeugeinsatz.

Ausnahmen

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge, dem Bau neuer Haltestellen oder neuer Anwendungen in der Fahrgastinformation bestehen keine expliziten Gründe von der vollständigen Barrierefreiheit abzuweichen.

Bei der Entwicklung des Haltestellenbestandes ist es erforderlich eine Priorisierung in Hinblick auf die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zu entwickeln. Für den Bereich der Haltestellen hat der ZVBN unter gutachterlicher Begleitung ein Verfahren zur Bewertung des Bestandes in Hinblick auf die Barrierefreiheit und den Abgleich in Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit entwickelt (vgl. zvbn.de/barrierefreiheit)³⁷.

³⁷ Planersocietät (2022): Bestandsaufnahme & Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus, Dortmund

Bei der Bewertung des Bestandes werden Merkmale wie Höhe des Bordes, Maße wie Durchgangsbreite, Neigung, das Leitsystem, Befestigung der Haltestelle oder die Zugänglichkeit betrachtet. Es erfolgt eine Kategorisierung in die Stufen:

Bewertung der Haltestellen

- Vollständige Barrierefreiheit, d.h. alle Kriterien werden erfüllt.
- Weitreichende Barrierefreiheit, d.h. grundsätzlich sind die Haltestellen barrierefrei ausgebaut, jedoch einzelne Kriterien der vollständigen Barrierefreiheit werden nicht erfüllt. Z.B. ist für den Zustieg zum Fahrzeug eine Einstiegshilfe erforderlich.
- Eingeschränkte Barrierefreiheit: Hier ist eine Nutzung mit Einstiegshilfen möglich. Jedoch liegt die Bordhöhe unter 18 cm bei Bussen und die Leitsysteme entsprechen nicht den heutigen Anforderungen.
- Fehlende Barrierefreiheit: Die Wartefläche fehlt oder ist unbefestigt, ein Leitsystem fehlt. Ein barrierefreier Zustieg ist in der Regel nicht möglich.

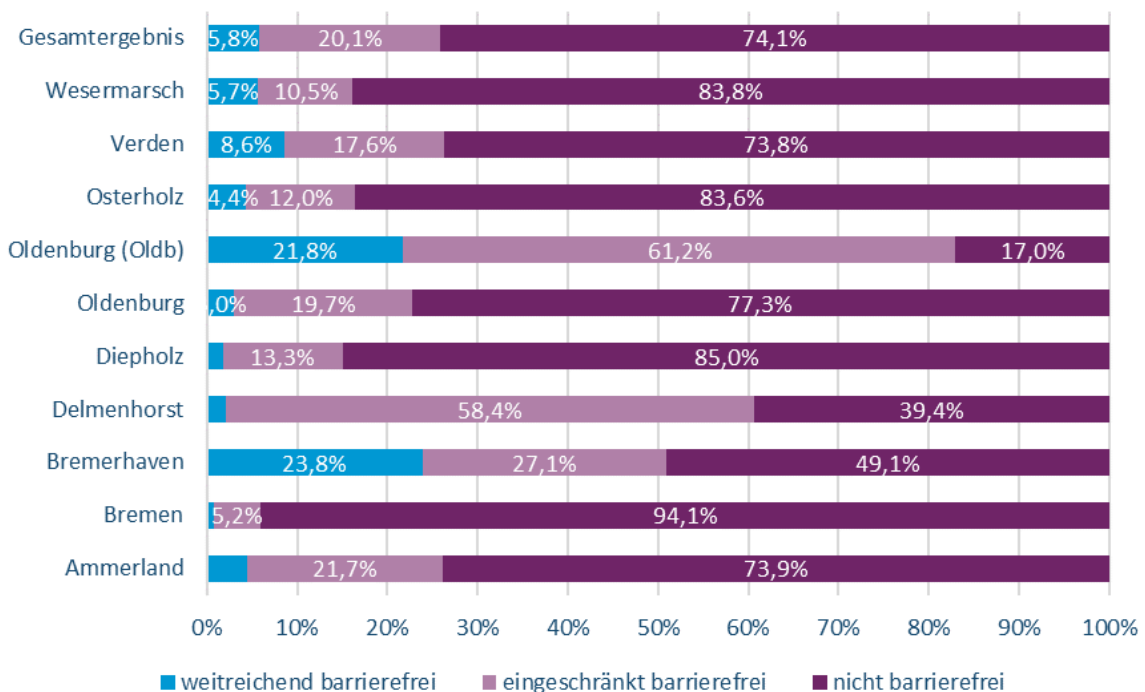


Abb. C-18.: Bewertung der Barrierefreiheit (Planersocietät 2022)³⁸

Bei der Bewertung der Bedeutung der Haltestelle werden Einsteigerzahlen, das Verkehrsangebot, die Nähe zu Einrichtungen im Einzugsbereich oder die Bedeutung im Netz berücksichtigt.

Bedeutung der Haltestellen

³⁸ Aufgrund des Hublifts als Einstiegshilfe für Rollstuhlnutzende stellt sich für diese Gruppe die Situation bei den Fahrzeugen der BSAG deutlich besser dar, als es die Grafik zeigt. Diesem Umstand wird bei der Fortschreibung des Berichts Rechnung getragen.

	Direkt Priorität I	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Ausbauzustand		Nicht barrierefrei	eingeschränkt barrierefrei	Weitreichend barrierefrei; vollständig barrierefrei
Angebot		>3 Abfahrten/h	2-3 Abfahrten/h	<2 Abfahrten/h
Nachfrage		>250 Ein- und Aussteiger	50-250 Ein- und Aussteiger	<50 Ein- und Aussteiger
Einrichtungen im Einzugsbereich (600m Radius)	Krankenhaus, Wohn- oder Pflegeheim, Behinderteneinrichtung	Bildungseinrichtung, Arztpraxis	Einzelhandel, Apotheke	keine
Lage im Netz	Umsteigehaltestelle zu SPNV	Umstieg zu 3+ Linien	Umstieg zu 1-2 Linien	Kein Umstieg
Raumstruktur (nach RegioStaR Gem7)		Metropole, Regiopole, Großstadt	Zentrale Stadt, Mittelstadt, Städtischer Raum	Kleinstädtischer/dörflicher Raum

Abb. C-19: Priorisierung des Haltestellenausbaus (Planersocietät 2022)

Der ausführliche Bericht zur „Bestandsaufnahme & Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus“ findet sich unter zvb.de/barrierefreiheit. Hier wird das Vorgehen zur Bewertung und Priorisierung detailliert beschrieben und auch weitere Auswertungen zu den verschiedenen Aspekten der Barrierefreiheit dargestellt. Der Bericht wird ab Herbst 2022 um Auswertungen zu den einzelnen Gebietskörperschaften ergänzt.

Die Priorisierung stellt einen ersten Vorschlag für ein Verfahren dar und sollte auch intern einen Überblick über die Datenverfügbarkeit geben. In den weiteren Schritten sollen das Verfahren und die Kriterien der Priorisierung in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, den Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen u.a. weiterentwickelt werden.

Anhand dieses Verfahrens werden für die einzelnen Kommunen die bestehenden Prioritätenlisten in einem laufenden Prozess überarbeitet. Die Ergebnisse werden laufend online gestellt. Geplant ist auch die Darstellung als Onlinekarte.

Ergebnis der Priorisierung soll eine Definition von Ausbauzielen sein. So hat z.B. die Stadt Bremen das Ziel definiert 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen (s.o.).

6.3 Weiteres Vorgehen Barrierefreiheit

Für jede Gebietskörperschaft wird ein jährlicher Bericht über die Ziele und den Stand der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erstellt. Grundlage des Berichts sind Treffen zwischen Vertreter:innen von Gebietskörperschaften, Behindertenverbänden, den Verkehrsunternehmen und dem ZVBN. Inhalte des Treffens sind u.a. eine Priorisierung des Haltestellenausbaus, die Fahrzeugausstattung und die Fahrgastinformation.

Der ZVBN beabsichtigt hierfür seine personellen Ressourcen auszubauen. Daneben benennen die Gebietskörperschaften eine Kontaktperson für das Thema Barrierefreiheit und öffentlicher Verkehr. Der Erste Bericht wird bis zum 31.12.2023 erstellt.

C 7 Qualitätsmanagement im VBN

Die in Kapitel A 5 dargestellten Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN sind auch künftig durchzuführen und hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung kontinuierlich im Sinne einer Sicherung und Verbesserung der Qualität des ÖPNV weiterzuentwickeln.

Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements

Insbesondere sind die im Konzept „Qualitätsmanagement im VBN – Verfahren, Instrumente und Ziele“ verankerten Prüfaufträge zu Durchführung von Mystery-Shopping-Erhebungen sowie von Kundenzufriedenheitsbefragungen in Fahrzeugen zu bearbeiten und ggf. umzusetzen. Hierbei sind auch die Möglichkeiten von spontanen, online-gestützten Kundenrückmeldungen (z.B. über QR-Codes in Fahrzeugen und an Haltestellen) zu prüfen.

C 8 Tarif und Vertrieb

Nach der zwischen Bund und Ländern Ende 2022 erzielten Einigung hinsichtlich der Einführung eines deutschlandweit im Nahverkehr gültigen Tickets zum monatlichen Preis von 49 € im Laufe des Jahres 2023 („Deutschlandticket“) ergibt sich die Notwendigkeit, die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen), die Preisbildungsmechanismen sowie das Ticketsortiment grundlegend zu überprüfen und den Verbundgremien zeitnah entsprechende Anpassungsvorschläge zu unterbreiten. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die Auswirkungen des „Deutschlandtickets“ auf die Absatzzahlen der bisherigen VBN-Tickets, die generellen Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs.

Tarifstruktur und Ticketsortiment

Bei der Überprüfung des VBN-Tarifs ist insbesondere anzustreben,

- lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen (beispielsweise durch den Wegfall der Tarifzone 101),
- die Notwendigkeit von Entwertern abzuschaffen,
- tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten,
- die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen,
- verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote anzubieten (z.B. für Touristen)
- und die generelle Anwendbarkeit des VBN-Tarifs für die Kunden weiter zu vereinfachen.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen, der Regularien des Niedersachsentarifs, 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.

Tarifkooperationen

Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Ausgestaltung und Anwendung der tariflichen Kooperationsformen für die Kunden möglichst einfach gestaltet werden.

Im VBN gibt es bislang (Stand 12/2022) kein für die Verkehrsunternehmen beschlossenes Konzept mit definierten Anforderungen für ein einheitliches Vertriebssystem im VBN. Vielmehr bestehen bei den Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Vertriebsstruktur und die Vertriebswege z. T. sehr unterschiedliche Systeme. Um die hierdurch bestehenden Zugangshemmnisse im Bereich des Ticketvertriebs abzubauen, ist die Erarbeitung und Verabschiedung eines VBN-Vertriebskonzeptes weiter voranzutreiben. Hierbei ist insbesondere die Umsetzung verbundweiter bargeldloser, digitaler Ticketangebote und -vertriebswege kurzfristig weiter voranzutreiben. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen und umzusetzen. Beim Einsatz unterschiedlicher Fahrkartenautomaten ist darauf zu achten, dass die Bedienabläufe möglichst weitreichend vereinheitlicht werden. Dies gilt auch für Fahrkartenautomaten von über die Bundgrenzen hinaus tätigen SPNV-Unternehmen. Angestrebt wird ebenfalls, vorhandene Standards (wie z.B. Produkt- und Kontrollmodule, deutschlandweit lesbare Barcodes, etc.) zu nutzen und ggf. auf diese umzustellen, um Synergieeffekte zu nutzen und dadurch Kosteneinsparungen zu realisieren.

Ticketvertrieb

C 9 Vermarktung

Neben der Fahrgastinformation und -beratung kommt der kontinuierlichen Vermarktung und Bewerbung der Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes inkl. der vorhandenen tariflichen und vertrieblichen Angebote über einen geeigneten Medienmix – auch unter Berücksichtigung der neuen Medien – eine zentrale Bedeutung zur Gewinnung weiterer Fahrgäste zu.

*Vermarktung und
Bewerbung des
ÖPNV-Angebotes*

Insbesondere die VBN GmbH und die einzelnen Verkehrsunternehmen sind hier bereits in vielfacher Hinsicht – auch mit Unterstützung aus dem Förderfonds des ZVBN – aktiv. Zum zielgruppenspezifischen Marketing werden insbesondere auch die Social Media Kanäle wie Instagram oder Facebook genutzt. Aber auch Gebietskörperschaften leisten bspw. bei Angebotsverbesserungen mit eigenen Maßnahmen (z.B. durch Hauswurfsendungen, der Auslage entsprechender Materialien in öffentlichen Gebäuden oder kostenfreien Aufstellflächen für den VBN-InfoBus und das VBN InfoMobil) einen Beitrag zur Vermarktung des ÖPNV-Leistungsspektrums. Ebenfalls sind insbesondere in den wettbewerblich vergebenen Linienbündelverträgen Regelungen enthalten, kostenfrei Fahrzeugwerbeflächen für die Nutzung durch den ZVBN bzw. den jeweiligen Landkreis zur Verfügung zu stellen.

Bei künftig zu vergebenden Linienbündelverträgen soll in Abstimmung mit den jeweiligen Verbandsgliedern die Anzahl der kostenfrei zur Verfügung gestellten Fahrzeugwerbeflächen (auch bzgl. von Werbeeinblendungen auf vorhandenen Bildschirmen im Fahrzeug) erhöht werden, um auch hierüber die Vermarktung und Bewerbung des ÖPNV-Angebotes weiter zu steigern.

Um eine möglichst hohe Werbewirksamkeit zu erzielen, sind im Rahmen der bestehenden VBN-Arbeitsgruppe Marketing die Entwicklung von verbundweiten Vermarktungskampagnen sowie die Abstimmung mit unternehmensindividuellen Werbemaßnahmen weiter zu intensivieren. Auch die Evaluation von Werbemaßnahmen soll verstärkt durchgeführt werden, um daraus Rückschlüsse für künftige Vermarktungsaktivitäten gewinnen zu können.

Nahverkehrsplan 2023 – 2027

Teil D – Finanzierung

Teil E – Prioritäten

Stadt Bremen

Stadt Bremerhaven

Stadt Delmenhorst

Stadt Oldenburg

Landkreis Ammerland

Landkreis Diepholz

Landkreis Oldenburg

Landkreis Osterholz

Landkreis Verden

Landkreis Wesermarsch

Inhaltsverzeichnis Teil D und Teil E

Teil D – Finanzierung D-1

D 1 Verkehrsangebot..... D-3

D 2 Fahrzeuge..... D-4

D 3 ÖPNV-Haltestellen D-5

D 4 SPNV-Haltestellen..... D-6

D 5 Fahrweg..... D-7

D 6 Fahrgastinformation, -beratung, Vermarktung und Vertrieb D-7

D 7 Tarif..... D-8

Teil E – Prioritäten für das gesamte ZVBN-Gebiet..... E-1

D Finanzierung

Angesichts der aktuellen (Stand Juni 2022) sowie der sich zukünftig abzeichnenden Kostensteigerungen in zahlreichen auch für den ÖPNV relevanten Bereichen (insb. im Bereich der Kraftstoff- und Personalkosten), der finanziellen Anforderungen z. B. im Zusammenhang mit der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien, der Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit sowie dem im Sinne einer Mobilitätswende notwendigen weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebotes stehen die öffentlichen Haushalte in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Diese werden zusätzlich verschärft durch die coronabedingten Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen, die nach aktuellen Schätzungen erst Mitte der 20er Jahre wieder das Niveau von 2019 erreichen werden. Während diese Verluste in den Jahren 2020–2022 noch durch den von Bund und Ländern aufgespannten ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen werden konnten, ist derzeit für die Jahre ab 2023 nicht erkennbar, dass der ÖPNV-Rettungsschirm fortgesetzt wird. Insofern ist es unerlässlich, dass Bund und Länder sich zeitnah über eine substantielle Erhöhung der den Ländern jährlich zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel verständigen und die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern über die jeweiligen landesrechtlichen Regelungen hiervon entsprechend profitieren. Aber auch die Länder selbst sind gefordert, ihr bisheriges finanzielles Engagement mit eigenen Mitteln für den ÖPNV entweder durch spezielle Förderprogramme oder direkten Zuweisungen an die ÖPNV-Aufgabenträger nicht nur zu sichern, sondern auch weiter auszubauen. Ebenfalls sind Möglichkeiten zu prüfen, die es der kommunalen Ebene ermöglicht, weitere Finanzierungsquellen für den ÖPNV zu erschließen, wie es bspw. durch die Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz (NKAG) im Jahr 2017 erfolgt ist. Danach können auch Gästebeiträge zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes verwendet werden (vgl. §10 NKAG).

Ohne zusätzliche Finanzmittel für die ÖPNV-Aufgabenträger besteht akut die Gefahr, dass selbst das derzeitige ÖPNV-Angebot künftig nicht mehr uneingeschränkt vorgehalten werden kann.

D 1 Verkehrsangebot

Finanzierung durch die Verbandsglieder

Während die Finanzierung des SPNV-Angebotes bei den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen als SPNV-Aufgabenträger liegt, tragen die Verbandsglieder sowie deren kreisangehörige Gebietskörperschaften im Grundsatz die Verantwortung für die gegebenenfalls notwendigen Bezuschussungen von ÖPNV-Leistungen in ihrem Gebiet. Die Voraussetzung ist, dass diese Leistungen von den jeweiligen Gebietskörperschaften für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für notwendig erachtet werden.

Im Rahmen der Vorbereitung der Vergabeverfahren für die in Kapitel C 3 dargestellten Linienbündel wurden bzw. werden zwischen dem ZVBN und dem jeweiligen Verbandsglied öffentlich-rechtliche Vereinbarungen über die Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung des Vergabeverfahrens abgeschlossen. Zentraler Bestandteil dieser Vereinbarungen ist die Finanzierung der zu vergebenden Leistungen durch das Verbandsglied. Sofern zur

Finanzierung der zu vergebenden Leistungen oder darauf aufbauender Leistungsverbesserungen auch Zuschüsse anderer Verbandsglieder, kreisangehöriger Gemeinden oder angrenzender ÖPNV-Aufgabenträger notwendig sind, werden mit den von den Verkehrsleistungen berührten Verbandsgliedern, kreisangehörigen Gebietskörperschaften oder angrenzenden ÖPNV-Aufgabenträgern Regelungen zur Aufteilung des zu leistenden Zuschusses auf die beteiligten Gebietskörperschaften erarbeitet. Hierbei ist beispielsweise eine Orientierung an nachstehendem Finanzierungsmodell möglich:

Der von Gebietskörperschaften zu tragende Zuschuss wird zunächst zu 50 % im Verhältnis der in den jeweiligen Gebietskörperschaften bedienten Haltestellen aufgeteilt. Die verbleibenden 50 % werden im Verhältnis der Abfahrten an den Haltestellen in den jeweiligen Gebietskörperschaften aufgeteilt.

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

Auf der Grundlage der vom ZVBN beschlossenen Richtlinie für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (vgl. Förderrichtlinien unter www.zvbn.de/bibliothek) ist für das Verkehrsangebot auch eine Förderung durch den ZVBN möglich. Gefördert werden insbesondere:

*Förderung durch
den ZVBN*

- Angebotsverbesserungen in den Stadtverkehren sowie auf den Bedienungsebenen 1+, 1 und 2,
- Einrichtung oder Verbesserungen von Nachtlinienverkehren,
- Einrichtung von AST- und ALT-Verkehren sowie
- Einrichtung von BürgerBussen.

Sofern eine Regionalbuslinie auch die Anforderungen des Landes Niedersachsen an eine sogenannte „Landesbedeutsame Buslinie“ erfüllt, ist auch eine Förderung des Verkehrsangebotes durch das Land Niedersachsen möglich (vgl. Fördererlass unter <https://www.lnvg.de/foerderung/>).

*Förderung durch
Niedersachsen*

Eine weitere Möglichkeit zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes ist durch die Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz (NKAG) im Jahr 2017 geschaffen worden. Danach können auch Gästebeiträge zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes verwendet werden (vgl. §10 NKAG).

D 2 Fahrzeuge

Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert die Beschaffung von ÖPNV-Linienbussen auf der Basis einer Förderrichtlinie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge bis zu einem Alter von fünf Jahren. Zwingende Voraussetzung ist u. a. die Niederflrigkeit der Fahrzeuge für die Schaffung der Barrierefreiheit.

Dabei werden nicht nur dieselbetriebene Busse gefördert sondern auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z.B. Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- und Erdgasantriebe. Der Fördersatz beträgt für Neufahrzeuge 40 % und für Gebrauchtfahrzeuge 20 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, die mittels Höchstbeträge begrenzt sind. Ebenfalls gefördert wird die Beschaffung von Fahrzeugen für BürgerBusse mit 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Nähere Einzelheiten zur Fahrzeugförderung in Niedersachsen finden sich unter www.lnvg.de/foerderung.

Bremen

Durch das Land Bremen erfolgt eine Fahrzeugförderung mit bis zu 75 %.

Bund

Seitens des Bundes werden derzeit im Rahmen einzelner Förderprogramme Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien sowie die entsprechende Ladeinfrastruktur gefördert. Nähere Einzelheiten finden sich unter <https://www.now-gmbh.de/foerderung/>.

D 3 ÖPNV-Haltestellen

Niedersachsen

In Niedersachsen werden der Neu- oder Ausbau sowie die Grunderneuerung von Einzel- oder Umsteigehaltestellen, schulbezogenen Sammelhaltestellen sowie zentralen Omnibusbahnhöfen gefördert. Das Land Niedersachsen fördert Maßnahmen mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Förderung umfasst auch die Erstellung von Planungsleistungen sowie gegebenenfalls erforderlichen Grunderwerb.

Nähere Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen an ÖPNV-Haltestellen finden sich unter www.lnvg.de/foerderung.

Bremen

Im Land Bremen können Haltestellenmaßnahmen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (Bre-mÖPNVG) gefördert werden.

ZVBN

Seitens des ZVBN erfolgt eine Förderung von Haltestellenmaßnahmen auf der Grundlage seiner Richtlinie für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (vgl. Förderrichtlinien auf www.zvbn.de/bibliothek).

D 4 SPNV-Haltestellen

Maßnahmen an SPNV-Haltestellen können ebenfalls durch die Länder, den Bund und den ZVBN gefördert werden.

Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert Maßnahmen mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben insbesondere in nachstehenden Bereichen:

- Reaktivierung und Neueinrichtung von SPNV-Haltestellen,
- Modernisierung von Empfangsgebäuden,
- Umsteiganlagen zwischen ÖPNV und SPNV,
- Bike-and-ride-Anlagen und
- Park-and-ride-Anlagen.

Die Förderung umfasst auch die Erstellung von Planungsleistungen sowie gegebenenfalls den erforderlichen Grunderwerb.

Die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen erfolgt im Grundsatz in Abstimmung zwischen der DB AG oder anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem zuständigen SPNV-Aufgabenträger, dem Land Niedersachsen und ggf. der beteiligten Gebietskörperschaft, sofern diese für die Maßnahme mitverantwortlich ist.

Nähere Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen an SPNV-Haltestellen finden sich unter <https://www.lnv.de/foerderung/>.

Bremen

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

Bund

Projekt „Bike+Ride-Offensive“

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative fördert das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Maßnahmen für eine klimafreundliche Mobilität. Ein Förderschwerpunkt liegt z. B. in der Errichtung von Radabstellanlagen im Rahmen der sog. „Bike+Ride-Offensive“, mit der in den kommenden Jahren bundesweit neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen sollen. Zuwendungsfähige Investitions- und Installationsausgaben werden hierbei in der Regel zu 70 Prozent vom Bund übernommen. Eine Kumulierung mit anderen Fördermitteln ist möglich (ab 2023 Eigenanteil mindestens 15 %). Nähere Einzelheiten zu diesem Projekt sowie den Förderregularien finden sich unter <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride/artikel-1-6950966>. Einen Überblick zu weiteren Förderbereichen für eine klimafreundliche Mobilität sind unter dem folgenden link abrufbar:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet>.

ZVBN

Ergänzend zur Förderung der beiden Länder und des Bundes unterstützt auch der ZVBN auf der Grundlage seiner Förderrichtlinie Maßnahmen insbesondere in nachstehenden Bereichen:

- Reaktivierung oder Neueinrichtung einer SPNV-Haltestelle,
- Modernisierung von Empfangsgebäuden,
- Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und SPNV,
- Bike-and-ride-Anlagen,
- Park-and-ride-Anlagen sowie
- Wegeleitsysteme/Beschilderungen.

Der ZVBN gewährt im Rahmen seines Förderfonds den Städten und Gemeinden auch eine Planungskostenpauschale (vgl. Förderrichtlinien unter www.zvbn.de/bibliothek).

D 5 Fahrweg

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

*Ausbau und Verlängerung
Straßenbahnlinien*

Beide Bundesländer fördern Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (z.B. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen).

*Beschleunigungsmaßnahmen
für den ÖPNV*

Das **Land Niedersachsen** fördert Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben (nähere Einzelheiten unter www.lnvq.de/foerderung).

Im **Land Bremen** werden Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fahrweg für den straßengebundenen ÖPNV auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) gefördert.

D 6 Fahrgastinformation, –beratung, Vermarktung und Vertrieb

Seitens des ZVBN werden auf der Grundlage seiner Förderrichtlinie insbesondere nachstehende Maßnahmen gefördert (vgl. Förderrichtlinien unter www.zvbn.de/bibliothek):

Förderung durch den ZVBN

- Fahrgastberatung und Fahrgastinformation z.B. über das VBN-InfoMobil und den VBN-InfoBus, gedruckte Fahrgastinformationsmaterialien, Mobilitätszentralen und Bürgerbüros, VBN-Internetseite und Social Media Kanäle (Facebook und Instagram),
- Verbesserung der elektronischen Fahrplanauskunft und des elektronischen Vertriebs (insbesondere in den Bereichen Echtzeitinformation, Anschlusssicherung, digitale Vertriebskanäle und Nutzung mobiler Endgeräte),
- Vermarktung von Leistungsverbesserungen z. B. über Hauswurfsendungen und Fahrzeugwerbung,

- VBN-Infovitritinen an SPNV-Haltestellen, an zentralen ÖPNV-Haltestellen und an Orten mit hohem Publikumsverkehr,
- Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Personen,
- VBN-BusSchule für Grundschulen und 5. Klassen, um das richtige Verhalten an der Haltestelle und im Fahrzeug zu trainieren und
- Ausbildung zu VBN-Schulbusbegleiter speziell für Schüler und Schülerinnen der 7. bis 9. Klassen an weiterführenden Schulen für ein besseres Miteinander am und im Bus.

Als Vertragspartner der „Connect-Fahrplanauskunft GmbH“ beteiligt sich der ZVBN an der Finanzierung des Datenmanagements für die elektronische Fahrplanauskunft in Niedersachsen und Bremen (vgl. www.connect-fahrplanauskunft.de).

Die Länder Niedersachsen und Bremen fördern insbesondere Projekte zur Verbesserung der digitalen Fahrgastinformation. Nähere Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen durch Niedersachsen finden sich unter www.lnvg.de/foerderung. Die beiden Länder beteiligen sich auch am Betrieb und der Weiterentwicklung der elektronischen Fahrgastinformation über die „FahrPlaner-Plattform“ des VBN.

*Förderung durch
Niedersachsen und Bremen*

Für die Umsetzung der in Kapitel C 8 dargestellten Maßnahmen im Bereich des Vertriebs sind insbesondere mit den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen Möglichkeiten einer finanziellen Förderung zu klären.

Sofern von Seiten des Bundes Förderprogramme zur Verbesserung insb. der digitalen Fahrgastinformation bestehen, werden die Möglichkeiten einer Antragstellung geprüft.

Förderung durch den Bund

D 7 Tarif

Auf der Grundlage des zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH geschlossenen Rahmenvertrages vom 04.10.2005 sowie dem Durchführungsvertrag vom 31.05.2006 in ihren jeweils geltenden Fassungen gleicht der ZVBN den Verkehrsunternehmen die durch die Anwendung des Verbundtarifs ggf. entstehenden Mindererträge aus. Hierbei ist hervorzuheben, dass Änderungen des Verbundtarifs und des Verbundraumes nach den Regelungen der Verträge der Zustimmung des ZVBN bedürfen.

Rahmenvertrag zum Tarif

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

E 1 Prioritäten für das gesamte ZVBN-Gebiet

Die im Teil C beschriebenen Maßnahmen erstrecken sich im Grundsatz mindestens auf den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans, also die Jahre 2023 bis 2027.

Die konkrete Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wird jedoch insbesondere von den bei den einzelnen Maßnahmenträgern vorhandenen finanziellen Möglichkeiten sowie den für die Maßnahmen zur Verfügung stehenden Fördermitteln abhängen. In nachstehender Tabelle sind zusammengefasst die Maßnahmen dargestellt, die für das gesamte ZVBN-Gebiet im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans mit Priorität verfolgt werden sollen.

Lfd. Nr.	Bereich	Maßnahme	Kapitel in Teil C
1.	Zukünftiges Verkehrsangebot	Möglichst weitreichende Umsetzung der für die einzelnen Verbandsglieder definierten Zielnetze im straßengebundenen ÖPNV	C 2
2.	Barrierefreiheit im ÖPNV	Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in den Bereichen Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation und Vertrieb	C 4 – C 6
3.	Haltestellen	Fortsetzung der Erneuerung der ÖPNV-Haltestellen unter besonderer Berücksichtigung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit sowie der Anforderungen des Haltestellenkonzeptes	C 4.1
4.	Fahrzeuge	Umsetzung der im Fahrzeugkonzept enthaltenen Anforderungen unter besonderer Berücksichtigung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit insbesondere im Rahmen der Vergabeverfahren sowie Umstellung auf alternative Antriebstechnologien	C 4.2
5.	Fahrgastinformation	Weiterentwicklung der Fahrgastinformation unter besonderer Berücksichtigung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit	C 4.3
6.	Bahnstationen	Möglichst weitreichende Umsetzung der für die einzelnen Verbandsglieder dargestellten Maßnahmen	C 5.1
7.	Vorschläge der Gebietskörperschaften	Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern hinsichtlich der von den Verbandsgliedern vorgeschlagenen SPNV-Maßnahmen und Klärung der Umsetzungsmöglichkeiten	C 5.2
8.	Qualitätsmanagement	Im Sinne der Sicherung und Verbesserung der Qualität des ÖPNV sind die Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung kontinuierlich weiterzuentwickeln	C 7
9.	Tarif und Vertrieb	Grundlegende Überprüfung der Struktur des VBN-Tarifs, der Preisbildungsmechanismen sowie des Ticketsortiments vor dem Hintergrund der Einführung des „Deutschlandtickets“ in 2023	C 8
10.	Tarif und Vertrieb	Erarbeitung und sukzessive Umsetzung eines VBN-Vertriebskonzeptes unter besonderer Berücksichtigung bargeldloser, internet- sowie mobiler Ticketangebote und -vertriebswege sowie deren Anbindung an ein zentrales Hintergrundsystem	C 8

Lfd. Nr.	Bereich	Maßnahme	Kapitel in Teil C
11.	Vermarktung	Intensivierung von verbundweiten Vermarktungskampagnen sowie Abstimmung mit unternehmensindividuellen Werbemaßnahmen und Evaluation von Werbemaßnahmen. Sicherung zusätzlicher kostenfreier Fahrzeugwerbeflächen in künftigen Vergabeverfahren.	C 9

Nahverkehrsplan

2018 – 2022

Verzeichnisse, Literatur

Abkürzungen, Abbildungen, Tabellen, Karten

Stadt Bremen

Stadt Bremerhaven

Stadt Delmenhorst

Stadt Oldenburg

Landkreis Ammerland

Landkreis Diepholz

Landkreis Oldenburg

Landkreis Osterholz

Landkreis Verden

Landkreis Wesermarsch



zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Verzeichnisse, Literatur

Abkürzungsverzeichnis	V-3
 Teil A	V-5
Abbildungsverzeichnis.....	V-5
Tabellenverzeichnis.....	V-5
Kartenverzeichnis.....	V-6
 Teil B	V-6
Abbildungsverzeichnis.....	V-6
Tabellen- und Kartenverzeichnis.....	V-8
 Teil C	V-9
Abbildungsverzeichnis.....	V-9
Tabellenverzeichnis.....	V-7
Kartenverzeichnis.....	V-8
 Literatur	V-9

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruflinientaxi
AM/AMM	Landkreis Ammerland
AST	Anrufsammeltaxi
ASV	Amt für Straßen und Verkehr, Bremen
BA	Betriebsanfang
BB	BürgerBus
BBS	Berufsbildende Schulen
BE	Bedienungsebene
Bf	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BHV	Stadt Bremerhaven
BOB	„Bequem ohne Bargeld“ – elektronisches Ticket im VBN
BremÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
BTE	Bremen–Thedinghauser Eisenbahn
B+R	Bike-and-ride
CRT	Continuous Regeneration Trap („Dieselrußfilter“)
DEL	Stadt Delmenhorst
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DH	Landkreis Diepholz
EEV	Enhanced Environmentally Friendly (Europäischer Abgasstandard)
EKZ	Einkaufszentrum
EUR	Euro
HB	Hansestadt Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
HS	Hochschule
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ICE	Intercityexpress
ITCS	Intermodal Transport Control System (im ÖPNV benutztes Rechnerverbund-System)
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landes–Raumordnungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
LSKN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
MIA	Mobil im Abonnement
MiD	Mobilität in Deutschland

ML	Moon-Liner-Nachtverkehr
Nds	Niedersachsen
NKAG	Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz
NV	Nachtverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWB	NordWestBahn
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OHZ	Landkreis Osterholz
OL	Stadt Oldenburg
OL (LK)	Landkreis Oldenburg
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park-and-ride
QM	Qualitätsmanagement
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RS	Regio-S-Bahn
SB	Schnellbus
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
TIM	Täglich immer mobil (Jugendticket)
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VER	Landkreis Verden
VLN	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg
VMS	Verkehrsmanagementsystem
VWG	Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg
WM	Landkreis Wesermarsch
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

Hinweis: Alle Quellen der Abbildungen, Tabellen und Karten sind in den entsprechenden Darstellungen genannt. Bei fehlender Quellenangabe handelt es sich um eigene Darstellungen.

Teil A

Abbildungsverzeichnis

- Abb. A-1: Deckblatt "Haltestellen im VBN", S. A-7
- Abb. A-2 Bushaltestelle mit Kasseler Sonderbord (Bordhöhe 22 cm)
Bremen Gröpelingen, S. A-8
- Abb. A-3: Deckblatt "Fahrzeuge im VBN", Qualitätsanforderungen, S. A-11
- Abb. A-4: Deckblatt "Fahrgastinformation im VBN",
Qualitätsanforderungen, S. A-14
- Abb. A-5: Neuer Bahnhaltepunkt Jaderberg an der Bahnstrecke Oldenburg –
Wilhelmshaven, S. A-25
- Abb. A-6: Stationsplan für den Bahnhof Verden (Aller), S. A-26
- Abb. A-7: Erneuerter Bahnhof Bremerhaven–Wulsdorf, S. A-26
- Abb. A-8: Fehlende stufenlose Zugänglichkeit am Bahnhof Barrien, S. A-27
- Abb. A-9: Erneuerter Bahnhofsvorplatz Bremen–Blumenthal, S. A-28
- Abb. A-10: Zugangsbereiche zum südlichen Bahnhofstunnel in Verden, S. A-29
- Abb. A-11: Bahnhofsgebäude Lemförde, S. A-31
- Abb. A-12: Verkehrsstation in Brake (Unterweser), S. A-31
- Abb. A-13: Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN, S. A-90

Tabellenverzeichnis

- Tabelle A-1: Raumstrukturelle Gliederung des Plangebietes, S. A-5
- Tabelle A-2: Haltestellen und Ausstattung im Verbandsgebiet, S. A-9
- Tabelle A-3: Wichtige Haltestellen und Verknüpfungsanlagen, S. A-10
- Tabelle A-4: Bestehendes Verkehrsangebot der SPNV-Linien im
Zweckverbandsgebiet, S. A-20
- Tabelle A-5: SPNV-Vergabeverfahren im VBN, S. A-23
- Tabelle A-6: Aktive Bahnstationen im VBN, S. A-23
- Tabelle A-7: Gebietskörperschaften und Linienbündel, S. A-32
- Tabelle A-8: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen, S. A-37
- Tabelle A-9: Zeitliches Angebot der Nachtlinien in der Stadt Bremen, S. A-39
- Tabelle A-10: Ein- und ausbrechende Regional- und BürgerBuslinien in der Stadt
Delmenhorst, S. A-50
- Tabelle A-11: Ein- und ausbrechende Regional- und BürgerBuslinien in der Stadt
Oldenburg, S. A-55

Kartenverzeichnis

- Karte A-1: Gebiet des ZVBN sowie angrenzende Verkehrsbünde- und Verkehrsgemeinschaften, S. A-4
- Karte A-2: SPNV-Netz, Bestandsnetz S. A-21
- Karte A-3: SPNV-Netz, Stationsausbau und Barrierefreiheit im VBN-Netz, S. A-24
- Karte A-4: Regionalbuslinien im VBN (Gesamtübersicht), S. A-33
- Karte A-5: Linienbündel (allgemein), Vergabezeitpunkt, S. A-34
- Karte A-6: BSAG Linienübersicht (Tagesnetz), S. A-41
- Karte A-7: BSAG Linienübersicht (Nachtnetz), S. A-42
- Karte A-8: Stadtbusliniennetz in Bremerhaven (Tagesnetz), S. A-46
- Karte A-9: Stadtbusliniennetz in Bremerhaven (Nachtnetz), S. A-47
- Karte A-10: Stadtbusliniennetz in Delmenhorst (Hauptnetz), S. A-51
- Karte A-11: Stadtbusliniennetz in Delmenhorst (Nebennetz), S. A-52
- Karte A-12: Stadtbusliniennetz in Oldenburg (Tagesnetz), S. A-57
- Karte A-13: Stadtbusliniennetz in Oldenburg (Nachtnetz), S. A-58
- Karte A-14: Landkreis Ammerland (Bestandsnetz), S. A-62
- Karte A-15: Landkreis Ammerland und Oldenburg (Nachtlinien / NachtEule), S. A-31
- Karte A-16: Landkreis Diepholz (Bestandsnetz), S. A-68
- Karte A-17: Landkreis Oldenburg (Bestandsnetz), S. A-73
- Karte A-18: Landkreis Osterholz (Bestandsnetz), S. A-77
- Karte A-19: Landkreis Verden (Bestandsnetz), S. A-81
- Karte A-20: Stadtverkehr Verden, S. A-82
- Karte A-21: Stadtverkehr Verden (Anrufsammeltaxi), S. A-83
- Karte A-22: Landkreis Wesermarsch (Bestandsnetz), S. A-87
- Karte A-23: BürgerBusse und AnrufSammelTaxen, S. A-92
- Karte A-24: VBN Regionale Nachtlinien, S. A-93

Teil B**Abbildungsverzeichnis**

- Abb. B-1: Bevölkerung im Planungsgebiet, S. B-4
- Abb. B-2: Bevölkerungsdichte, S. B-4
- Abb. B-3: Aufteilung der Altersstruktur 2019, S. B-5
- Abb. B-4: Beschäftigte am Arbeitsort, S. B-6
- Abb. B-5: Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019, S. B-6
- Abb. B-6: Aufteilung der Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019, S. B-7
- Abb. B-7: Motorisierungsgrad, S. B-8
- Abb. B-8: Beförderte Personen im VBN, S. B-9

- Abb. B-9: Aufteilung der Fahrten nach Ticketart, S. B-9
- Abb. B-10: Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen im VBN (werktäglicher Durchschnitt von Mo-Fr), S. B-11
- Abb. B-11: Fahrtrelationen im Quell-/Zielverkehr (Mo-Fr), Angabe Fahrten pro Werktag, S. B-12
- Abb. B-12: Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in der Stadt Bremen, S. B-13
- Abb. B-13: Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Bremerhaven, S. B-14
- Abb. B-14: Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Delmenhorst, S. B-16
- Abb. B-15: Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Oldenburg, S. B-17
- Abb. B-16: Fahrgastaufkommen in den Landkreisen, S. B-18
- Abb. B-17: Aufteilung der Fahrgäste nach Verkehrsarten im Quell-/Zielverkehr, S. B-18
- Abb. B-18: Aufteilung nach Verkehrsarten im Binnenverkehr, S. B-19
- Abb. B-19: Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in den Landkreisen, S. B-19
- Abb. B-20: Aufteilung der Fahrgäste nach Fahrtzweck im Binnen- und Quell-/Zielverkehr, S. B-20
- Abb. B-21: Prognose der Bevölkerungsentwicklung für das Jahr 2030, S. B-21
- Abb. B-22: Marktdurchdringung im ÖPNV, S. B-23

Teil C

Abbildungsverzeichnis

- Abb. C-1: Angebotsmaßnahmen Straßenbahnnetz Angebotsstufe 2, S. C-17
- Abb. C-2: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Stadt, S. C-17
- Abb. C-3: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Nord, S. C-18
- Abb. C-4: Linienverlauf Linie 8 auf dem Gebiet des Landkreises Diepholz, S. C-46
- Abb. C-5: Internetseite Fahrplanauskunft, S. C-117
- Abb. C-6: Wetterschutz am Bahnhof Hude, S. C-121
- Abb. C-7: Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen – Gesamtbewertung, September 2021, S. C-122
- Abb. C-8: Stationsausbau und potenzielle neue Bahnhaltepunkte im Land Bremen, S. C-124
- Abb. C-9: Verknüpfungen am Bahnhof Bremen-Mahndorf, S. C-126
- Abb. C-10: Bike-and-ride-Anlage am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck, S. C-127
- Abb. C-11: Fahrradstation am Hbf Oldenburg, S. C-129
- Abb. C-12: E-Bike-Tankstelle am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck, S. C-130
- Abb. C-13: P+R-Stellplätze am Bahnsteig Bf Oldenbüttel, S. C-131
- Abb. C-14: Ladesäule am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck, S. C-133

Abb. C-15: Wasserzapfstelle am Bahnhof (Niederlande), S. C-134

Abb. C-16: Fahrgastinformationsanzeiger auf dem Bahnhofsvorplatz
Osterholz-Scharmbeck, S. C-133

Abb. C-17: Abfahrtsmonitor am Bahnhof Rotenburg, S. C-135

Abb. C-18: Bewertung der Barrierefreiheit (Planersocietät 2022), S. C-149

Abb. C-19: Priorisierung des Haltestellenausbaus (Planersocietät 2022), S. C-150

Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1: BürgerBuslinien im VBN, S. C-14

Tabelle C-2: Angebot Stadtverkehr Stadtgemeinde Bremerhaven, S. C-30

Tabelle C-3: Stadtverkehr in Delmenhorst, S. C-34

Tabelle C-4: Angebot im Stadtbusverkehr Oldenburg sowie ausgewählter
Regionalbuslinien, S. C-38

Tabelle C-5: Bahnhöfe und Haltepunkte der Linie 8 im Landkreis Diepholz, S. C-45

Kartenverzeichnis

Karte C-1: Landkreis Ammerland (Zielnetz), S. C-44

Karte C-2: Landkreis Diepholz (Zielnetz), S. C-56

Karte C-3: Landkreis Oldenburg (Zielnetz), S. C-63

Karte C-4: Landkreis Osterholz (Zielnetz), S. C-68

Karte C-5: Landkreis Verden (Zielnetz), S. C-76

Karte C-6: Landkreis Wesermarsch (Zielnetz), S. C-81

Karte C-7: Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen –
Gesamtbewertung, S. C-103

Karte C-8: Stationsausbau und potenzielle neue Bahnhaltepunkte
im Land Bremen, S. C-105

Literatur

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) (Hrsg.) (2010): SPNV-Konzept 2013+, Hannover.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) (Hrsg.) (2017): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Neubekanntmachung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen in der Fassung vom 26. September 2017

Planersocietät (2022): Bestandsaufnahme & Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus, Dortmund

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (Hrsg.) (2014): Flächennutzungsplan Bremen in der Beschlussfassung vom 4.12.2014, Bremen.

Stadt Oldenburg (Hrsg.) (2014): Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025, Oldenburg.

Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) (2006): Barrierefreier ÖPNV – Gutachten für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (zvbn) und den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN), Konzeptioneller Teil (Januar 2005) und Umsetzungsteil (September 2006), Köln.

Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) (2021): Vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN, Köln

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (Hrsg.) (2013): Nahverkehrsplan 2013–2017, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (Hrsg.) (2018): Nahverkehrsplan 2018–2022, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) (Hrsg.) (2021): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 6. Überarbeitete Auflage, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) (Hrsg.) (2021): Fahrzeuge im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 6. Überarbeitete Auflage, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) (Hrsg.) (2019): Fahrgastinformation im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen, 1–1. Überarbeitete Auflage, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) (Hrsg.) (2016): Das Prinzip VBN-Bürgerbus, Bremen.