

**Position des ZVBN zum geplanten  
Regio-S-Bahn-System  
im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen**

**Bremen, den 17. Mai 2005**

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Regio-S-Bahn-Konzept in der Region Bremen/Niedersachsen – Planung der Länder Niedersachsen und Bremen</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Bewertung des Regio-S-Bahn-Konzeptes und Anforderungen des ZVBN</b>	<b>3</b>
3.1.	Verkehrsangebot.....	3
3.2.	Verknüpfungen.....	4
3.3.	Infrastruktur.....	5
3.4.	Haltestellen.....	5
3.4.1.	Zustandsverbesserung und Modernisierung vorhandener Haltestellen.....	5
3.4.2.	Einrichtung neuer Haltestellen.....	6
3.5.	Fahrzeuge.....	7
3.6.	Abstimmung zwischen den Beteiligten.....	7

## 1. Einleitung

Die Länder Bremen und Niedersachsen beabsichtigen, zur Steigerung der Attraktivität des SPNV im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen ein aus insgesamt fünf Linien bestehendes Regio-S-Bahn-System einzuführen. Nachdem im Rahmen einer standardisierten Bewertung im Auftrag der beiden Länder verschiedene Optionen für ein Betriebskonzept intensiv geprüft worden sind, ist die Entscheidung zu Gunsten eines Regio-S-Bahn-Konzeptes als ein modernisiertes Eisenbahnsystem gefallen.

Ein attraktives SPNV-Angebot bildet das ‚Rückgrat‘ eines aufeinander abgestimmten, hierarchisch abgestuften ÖPNV-Netzes aus Bus- und Bahnlinien in der Region. Daher ist die Einführung des Regio-S-Bahn-Konzeptes ein zukunftsweisendes Projekt von großer Bedeutung für die Entwicklung der Region und wird vom ZVBN ausdrücklich begrüßt.

Die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße ist auch die zentrale Zielsetzung des ZVBN als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV. Ein leistungsfähiger ÖPNV stellt einen wichtigen Beitrag dar, die Entwicklung der Region zu einem attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandort mit hoher Lebens- und Umweltqualität weiter voranzutreiben. Zentrale Attribute, die ein gutes ÖPNV-Angebot auszeichnen sind dabei neben einem attraktiven Fahrplanangebot insbesondere schnelle, bequeme und sichere Verbindungen, Pünktlichkeit, der Verbundtarif und ein Netz von guten Informations- und Beratungsmöglichkeiten.

Die attraktive und nachhaltige Entwicklung des Gesamt-ÖPNV-Systems ist demnach ein gemeinsames Anliegen und kann nur durch eine enge Zusammenarbeit und die Entwicklung gemeinsamer Strategien erreicht werden.

Das vorliegende Papier soll die Position des ZVBN zum geplanten Regio-S-Bahn-System mit dem Ziel darstellen, diese in die Planungen und Vergabevorbereitungen der beiden Länder einzubringen und mit den SPNV-Aufgabenträgern in einen regelmäßigen und konstruktiven Dialog einzutreten.

## 2. Regio-S-Bahn-Konzept in der Region Bremen/Niedersachsen – Planung der Länder Niedersachsen und Bremen

Das derzeit geplante Regio-S-Bahn-System umfasst nachstehende Linien:

S1 Bremen-Farge – Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden

S2 Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen

S3 Nordenham – Bremen Hbf

S4 Oldenburg – Bremen Hbf

S5 Rotenburg (Wümme) – Bremen Hbf

Die Linien S1 und S2 sind Durchmesserlinien. Der Betrieb der S3, S4 und S5 soll jeweils als Halbmesserlinie erfolgen.

Die S1 soll über den heutigen SPNV-Endpunkt Vegesack hinaus in Richtung Bremen-Farge verlängert werden.

Auf der Strecke S4 im Landkreis Oldenburg ist die Wiedereröffnung des Haltepunktes „Wüstring“ bereits vom Land Niedersachsen beschlossen worden. Die vorhandenen SPNV-Haltestellen an den Regio-S-Bahn-Strecken sollen modernisiert werden.

Auf allen Strecken sollen moderne behindertengerechte Elektrotriebwagen eingesetzt werden, die an 76 cm hohen Bahnsteigen einen stufenfreien Einstieg ermöglichen. Die Züge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und haben eine kurze Beschleunigungszeit, wodurch gegenüber heute Fahrzeitverkürzungen erreicht werden.

## 3. Bewertung des Regio-S-Bahn-Konzeptes und Anforderungen des ZVBN

### 3.1. Verkehrsangebot

Das neue Regio-S-Bahn-System muss in das bestehende Angebot im Schienenverkehr so eingebunden werden, dass das neue Gesamtangebot sowohl Erschließungsfunktionen in den Nahbereichen der städtischen Zentren und in Teilen der Landkreise als auch schnelle Verbindungen zwischen den Zentren ermöglicht.

Das Regio-S-Bahn-System sollte als zentrales Grundgerüst des ÖPNV alle Regionen des Verbundgebietes einbinden. Bei den bisherigen Planungen ist jedoch der Landkreis Ammerland nicht in das System einbezogen. In Anbetracht der Bedeutung von Bad Zwischenahn als touristisches

Zentrum sowie als Kurort wird eine Verlängerung der S4 zumindest bis zum Mittelzentrum Bad Zwischenahn für erforderlich gehalten und als wesentlicher Bestandteil des SPNV-Gesamtsystems in der Region betrachtet. Die Verlängerung bis Bad Zwischenahn ermöglicht zudem eine erschließende Wirkung für den Nahbereich Oldenburg durch das Regio-S-Bahn-System, besonders bei Einrichtung des zusätzlichen Haltepunktes Wechloy/Universität (vgl. Kap. 3.4.2). Nach bisherigem Kenntnisstand wäre eine entsprechende Verlängerung bis Bad Zwischenahn unter Ausnutzung der im Hauptbahnhof Oldenburg vorhandenen Wendezeiten mit lediglich geringem Mehraufwand möglich.

Beim weiteren Ausbau des Netzes sollte als Option die Einrichtung einer Durchmesserlinie von Nordenham/Oldenburg nach Rotenburg berücksichtigt werden.

Für die nördlichen Stadtgebiete Bremerhavens (nördlich Bahnhof Bremerhaven-Lehe) sowie für die Stadt Langen sollten Möglichkeiten einer besseren Anbindung an die Regio-S-Bahn Linie S2 bzw. an den SPNV geprüft werden.

Auf allen Linien der Regio-S-Bahn ist als Grundtakt ein konsequenter Studenttakt anzustreben. Dieser Takt sollte zu den Hauptverkehrszeiten zumindest an den Halten mit stärkerem Fahrgastaufkommen auf min. 2 Abfahrten je Stunde verdichtet werden. Dies kann durch zusätzliche Verstärkerfahrten der Regio-S-Bahn erfolgen oder durch eine entsprechend zeitlich versetzte Abfahrt von schnellen Zügen (z. B. RegionalExpress) und der Regio-S-Bahn. Auf der innerbremischen Verbindung zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hauptbahnhof ist zu den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn notwendig.

Das Angebot ist so zu gestalten, dass die Reisezeiten gegenüber dem heutigen Angebot möglichst verkürzt werden. So sollten z. B. die zur Zeit langen Standzeiten der Regionalbahn auf der Strecke Oldenburg – Bremen am Bahnhof Hude im neuen Regio-S-Bahn-Konzept vermieden werden; die bestehende Übereckverbindung mit der Strecke Nordenham – Bremen hat sich bewährt und kann daher beibehalten werden.

### 3.2. Verknüpfungen

Ein attraktives ÖPNV-Netz entsteht durch ein abgestimmtes Zusammenwirken von SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV. Dabei bildet ein System von Linien mit unterschiedlichen Aufgaben ein hierarchisch abgestuftes Bedienungsnetz. Für das Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen ist der Rahmen für ein solches Netz bereits im Nahverkehrsplan des ZVBN dargestellt. Von zentraler Bedeutung sind hierbei die Verknüpfungen von Linien sowohl des straßengebundenen ÖPNV untereinander als auch mit dem SPNV. Aus Sicht des ZVBN ist für das Regio-S-Bahn-System daher weiterhin zu prüfen, welche Möglichkeiten zur Optimierung des Gesamt-ÖPNV-Systems durch neue bzw. verbesserte Verknüpfungen mit dem Busverkehr möglich sind.

### 3.3. Infrastruktur

Im Rahmen der geplanten Verlängerung der S 1 nach Bremen-Farge ist insbesondere die Modernisierung der Farge Vegesacker Eisenbahn sowie die Einrichtung neuer Haltepunkte notwendig.

Zur Umsetzung des geplanten Angebotes auf der S3 ist die Sanierung der Bahnstrecke Nordenham – Hude sowie der Ausbau für eine Geschwindigkeit von mind. 90 km/h erforderlich.

An der S2 zwischen Bremen und Bremerhaven sollen die heute höhengleich erreichbaren Bahnsteige in Oldenbüttel, Lübberstedt und Stubben so umgebaut werden, dass der Zugang unabhängig des Bahnbetriebes erfolgen kann. Der Zugang wird dadurch komfortabler und die Leistungsfähigkeit der Strecke wird erhöht.

### 3.4. Haltestellen

Die Haltestellen und Bahnhöfe stellen die ‚Visitenkarte‘ eines leistungsstarken ÖPNV, aber auch der Gemeinden und Städte dar. Sie haben sowohl verkehrliche Funktionen als auch eine Aufenthaltsfunktion für die Reisenden zu erfüllen. Gleichzeitig sind die SPNV-Haltestellen auch Teil des Stadt- bzw. Ortsbildes und liegen oft in einer belebten Umgebung. Aus diesen Aufgaben erwachsen Anforderungen an eine siedlungsstrukturelle Integration und eine ansprechende Gestaltung des Bahnhofes oder Haltepunktes und dessen Umfeld. Häufig sind an SPNV-Haltestellen architektonisch ansprechende aber nicht mehr genutzte Bahnhofsgebäude vorhanden. Die Aktivierung ihrer städtebaulichen Funktionen kann ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung und zur Einbindung des ÖPNV in die Siedlungsstruktur leisten.

#### 3.4.1. Zustandsverbesserung und Modernisierung vorhandener Haltestellen

Im Rahmen der Konzepte „Niedersachsen ist am Zug“ und „Zeit für Bahnhöfe“ hat das Land Niedersachsen eine Offensive zur Modernisierung und Attraktivitätssteigerung der SPNV-Haltestellen begonnen, die bereits auch dem VBN-Gebiet zu Gute kam. So sind auf den Strecken Delmenhorst – Osnabrück über Wildeshausen und Oldenburg – Osnabrück im Landkreis Oldenburg zahlreiche und umfangreiche Maßnahmen an den Haltestellen umgesetzt worden. Auch das Land Bremen hat an den auf seinem Gebiet liegenden SPNV-Haltestellen bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung durchgeführt. Schwerpunkte der Maßnahmen bilden neben dem barrierefreien Ausbau, der Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Entwicklung von Nutzungskonzepten für vorhandene Gebäude und Flächen sowie deren städtebauliche Integration insbesondere auch die Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn sowie die Einrichtung von P+R und B+R-Anlagen. Die Umsetzung erfolgte in Zusammenarbeit von Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Das geplante Regio-S-Bahn-Konzept sieht weitere Maßnahmen zur Zustandsverbesserung und Modernisierung bestehender Bahnhöfe vor. Dies wird vom ZVBN begrüßt.

Um die Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Haltestellen als einen zentralen Baustein eines leistungsfähigen ÖPNV voranzutreiben, haben der ZVBN und die VBN GmbH in Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern u. a. ein Konzept erarbeitet, in dem Anforderungen an Qualität und Ausstattung von SPNV-Haltestellen im Verbundgebiet und des direkten Haltestellenumfeldes formuliert werden. In Ergänzung zu dem konzeptionellen Teil wurde darüber hinaus in Zusammenarbeit mit den SPNV-Aufgabenträgern eine umfassende Bestandsaufnahme der Situation an den SPNV-Haltestellen im VBN-Gebiet durchgeführt und in einem SPNV-Haltestellenkataster festgehalten. Dieses Kataster wird laufend aktualisiert und dient als Basis für die Bewertung der Situation an den einzelnen SPNV-Haltestellen sowie für die Benennung von Maßnahmen zu deren Attraktivitätssteigerung. Für eine Vielzahl von Bahnhöfen und Haltepunkten ergab sich deutlicher Handlungsbedarf. Handlungsfelder sind dabei vor allem:

- Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Haltestelle inkl. Beschilderung und Leitsystem
- Angleichung der Bahnsteighöhen von Haltepunkten und Bahnhöfen an Fußbodenhöhe der Fahrzeuge
- Ausstattung und Erscheinungsbild des Wartebereiches
- Elemente der Fahrgastinformation insb. Verbundinformation
- Beleuchtung / Sicherheit
- Anlagen für die Verknüpfung mit Stadt- und Regionalverkehr und intermodale Verknüpfung
- Vertrieb

Die im SPNV-Haltestellenkonzept erarbeiteten Richtlinien zur Attraktivitätssteigerung der SPNV-Haltestellen sollen bei der Umsetzung des Regio-S-Bahn-Konzeptes berücksichtigt werden.

### 3.4.2. Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen auf den Strecken des geplanten Regio-S-Bahn-Netzes muss im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden. Die Anzahl der Zwischenhalte auf den Strecken steht in Relation zur Reisezeit. Mehr Haltestellen führen einerseits zu einer besseren Erschließung der Region aber gleichzeitig auch zu einer Verlängerung der Reisezeit. Ein wesentliches Kriterium für die Einrichtung einer neuen SPNV-Haltestelle sind daher die zu erschließenden Fahrgastpotentiale. Hier spielt insbesondere auch die siedlungsstrukturelle Einbindung der Haltestelle sowie die sinnvolle Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV eine wesentliche Rolle. Vor diesem Hintergrund wird es potentielle Haltestellen in der Region geben, deren Umsetzung realistischer ist als die anderer Haltestellen. Hier setzt auch eine Verpflichtung der Kommunen an: Die Kommunen können durch eine auf den ÖPNV ausgerichtete Siedlungsentwicklung entlang bereits bestehender und potentieller SPNV-Haltestellen und durch die Bereitschaft, die attraktive Gestaltung des Haltestellenumfeldes voranzutreiben, einen aktiven Beitrag zur Weiterentwicklung des Regio-S-Bahn-Systems insgesamt leisten sowie auf die potentielle Einrichtung neuer Haltestellen hinwirken. Im Rahmen des vom Kommunalverband Niedersachsen/Bremen sowie dem ZVBN getragenen Projektes RASCH – Ran an die Schiene – werden gemeinsam mit den beteiligten Gebietskörperschaf-

ten bereits konkrete Planungen erarbeitet, um insbesondere eine verstärkte Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Bahnstrecken und Bahnhöfe zu erreichen.

Die bereits beschlossene Wiedereröffnung des Haltepunktes „Wüstring“ auf der Strecke S4 im Landkreis Oldenburg wird von den Gebietskörperschaften begrüßt. Die Gestaltung des Haltepunktes soll sich an den im Konzept „Zeit für Bahnhöfe“ und dem SPNV-Haltestellenkonzept des ZVBN genannten Anforderungen orientieren.

Aus Sicht des ZVBN ist die kurzfristige Eröffnung eines neuen zweiten Haltepunktes in Oldenburg, des Haltepunktes „Wechloy/Universität“, zu prüfen. Die Universität Oldenburg hat eine große Bedeutung für die Region mit einem weiten Einzugsgebiet. Eine entsprechende Erreichbarkeit durch den ÖPNV muss sowohl die Anforderungen an die Kapazitäten als auch an die Reisezeit aus allen Teilen der Region erfüllen und kann daher insbesondere mit dem SPNV attraktiv gestaltet werden. Mit der Errichtung des Haltepunktes Oldenburg Wechloy/Universität könnte zudem eine verbesserte Verknüpfung zwischen der Region und der Stadt erreicht sowie der westliche Bereich des Verbundgebietes insgesamt stärker in das Regio-S-Bahn-System eingebunden werden. Hierdurch bestünde die Möglichkeit, ein großes zusätzliches Fahrgastpotenzial zu aktivieren, welches sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Regio-S-Bahn-Verkehrs auswirkt. Die entsprechende Verlängerung vom Hauptbahnhof Oldenburg in westlicher Richtung wäre nach bisherigem Kenntnisstand unter Ausnutzung vorhandener Wendezeiten möglich. In einem zweiten Schritt soll das System bis Bad Zwischenahn verlängert werden (vgl. Kap. 3.1).

### **3.5. Fahrzeuge**

Der Einsatz neuer, moderner Elektrotriebwagen ist aus Sicht des ZVBN von zentraler Bedeutung und wird ausdrücklich begrüßt. Die Grundanforderungen an die Fahrzeuge sind dabei ausreichende Kapazitäten und Fahrgeschwindigkeiten sowie ein für weitere Entfernungen angemessener Komfort. Bei der Ausstattung der Fahrzeuge soll besonders auf ausreichende Möglichkeiten zur Gepäckablage geachtet sowie die Beförderung von Fahrrädern in größerer Zahl eingeplant werden. Dies trägt zu einer Attraktivitätssteigerung des Regio-S-Bahn-Systems auch unter Berücksichtigung der Tourismusförderung in der Region bei.

### **3.6. Abstimmung zwischen den Beteiligten**

Die Einführung eines Regio-S-Bahn-Systems stellt eine große Herausforderung für alle Beteiligten dar und wird vom ZVBN als Gemeinschaftsaufgabe verstanden. Alle Beteiligten, die SPNV-Aufgabenträger der beiden Länder, der ZVBN als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, die Gebietskörperschaften entlang der Regio-S-Bahn sowie die Verkehrsunternehmen müssen daher zusammen darauf hinwirken, ein attraktives Gesamt-ÖPNV-System in der Region zu gestalten. Gemeinsam wird damit ein wichtiger Beitrag geleistet, um die Entwicklung der Region zu einem attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandort mit hoher Lebens- und Umweltqualität weiter voranzutreiben.



Dazu müssen die Beteiligten in einen regelmäßigen und konstruktiven Dialog treten, um die Schritte zur weiteren Entwicklung und Umsetzung eines Gesamt-ÖPNV-Konzepts in der Region Bremen/Niedersachsen gemeinsam auszuarbeiten.