Nahverkehrsplan

2018 – 2022

Stadt Bremen

Stadt Bremerhaven

Stadt Delmenhorst

Stadt Oldenburg

Landkreis Ammerland

Landkreis Diepholz

Landkreis Oldenburg

Landkreis Osterholz

Landkreis Verden

Landkreis Wesermarsch

zvbn

zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

Impressum

Beschlossen in der Verbandsversammlung des ZVBN am 13. Dezember 2017

Herausgeber

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

Bearbeitung/Layout

BPW baumgart+partner
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207
office@bpw-baumgart.de
www.bpw-baumgart.de

Stand Mai 2018

Vorwort

Die Mobilität stellt in der Region des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen einen wichtigen Standortfaktor dar. Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Herausforderungen wie die barrierefreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, der demographische Wandel und der Klimawandel sind zu bewältigen. All diese Aspekte zeigen, dass die Verantwortung der handelnden Akteure im ÖPNV wächst, zukunftsfähige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Hierzu leistet der Nahverkehrsplan einen wichtigen Beitrag.

Daher gilt zunächst allen mein Dank, die an der Erstellung des Nahverkehrsplans beteiligt waren. So haben sich beispielsweise über 60 Institutionen, Einzelpersonen, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen mit über 600 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.

Aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Fahrpreise, hochwertige Haltestellen und Bahnhöfe, moderne Fahrzeuge sowie eine innovative Fahrgastinformation sind wesentliche Elemente eines attraktiven ÖPNV für die Menschen in unserer Region. Seit Bestehen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen wurde durch die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen bereits vieles erreicht und in die Wege geleitet. So konnten stetig steigende Fahrgastzahlen und Einnahmen verzeichnet sowie Verbesserungen im Bereich der Kundenzufriedenheit erzielt werden. Für mich als Verbandsvorsitzender ist dies ein Beleg, dass sich das gemeinsame Engagement und nicht zuletzt auch die eingesetzten öffentlichen Mittel positiv bemerkbar machen.

Mit dem von der Verbandsversammlung des ZVBN am 13. Dezember 2017 beschlossenen Nahverkehrsplan für die Jahre 2018 bis 2022 ist der planerische und konzeptionelle Rahmen für die weitere Ausgestaltung eines modernen Nahverkehrssystems in unserer Region abgesteckt.

Jedoch hat sich bei der Fortschreibung auch gezeigt, dass das Thema der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit noch weiter ausgearbeitet und vertieft werden muss. Daher wird es weiter gehen – die ZVBN-Geschäftsstelle wird aufbauend auf dem vorliegenden Nahverkehrsplan Mitte 2018 mit der Fortschreibung insbesondere der Teile beginnen, die Aspekte der Barrierefreiheit behandeln. Der nun vorliegende Nahverkehrsplan bietet hierfür eine gute Grundlage.

Bernd Lütjen

Verbandsvorsitzender

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-24

A 3.2 Straßengebundener ÖPNV A-33

A 3.2.1 Linienbündel..... A-33

A 3.2.2 Stadtgemeinde Bremen A-37

A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremerhaven..... A-43

A 3.2.4 Stadt Delmenhorst A-47

A 3.2.5 Stadt Oldenburg A-52

A 3.2.6 Landkreis Ammerland A-57

A 3.2.8 Landkreis Oldenburg A-66

A 3.2.9 Landkreis Osterholz..... A-70

A 3.2.10 Landkreis Verden A-704

A 3.2.11 Landkreis Wesermarsch A-80

A 3.3 Fernbusangebot..... A-83

A 4 Tarif und Vertrieb A-83

A 5 Qualitätsmanagement im VBN:
VBN-Qualitätsbarometer und VBN-Kundenbarometer A-84

Teil B – Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung

B 2 Bestandsaufnahme B-3

B 2.1 Strukturdaten B-4

B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet B-4

B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet B-5

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte B-7

B 2.1.4 Pendlerströme B-10

B 2.1.5 Pkw-Bestand B-12

B 2.2 Fahrgastaufkommen B-13

B 2.2.1 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN B-13

B 2.2.2 SPNV Fahrgastzahlen an Stationen B-14

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen B-17

B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven B-19

B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst B-22

B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg B-24

B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Landkreise B-26

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen B-31

B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung B-31

B 3.2 Potenziale und Herausforderungen je Gebietskörperschaft B-33

B 3.2.1 Kreisfreie Städte B-33

B 3.2.2 Landkreise B-34

B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen B-35

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-7

C 1.5 Tarif und Vertrieb..... C-7

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen.....C-8

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot.....C-Fehler! Textmarke nicht definiert.

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes.....C-9

C 2.2 Produkte.....C-10

C 2.3 Landesbuslinien..... .....C-11

C 2.4 Die VBN-BürgerBusse..... .....C-12

C 2.5 Maßnahmen im SPNV.....C-14

C 2.5.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz..... C-14

C 2.5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz..... C-14

C 2.6 Bedienungsangebot / Maßnahmen in den Gebietskörperschaften..... C-17

C 2.6.1 Stadtgemeinde Bremen..... C-17

C 2.6.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven.....C-22

C 2.6.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst..... C-26

C 2.6.4 Zielnetz Stadt Oldenburg.....C-29

C 2.6.5 Zielnetz Landkreis Ammerland.....C-33

C 2.6.6 Zielnetz Landkreis Diepholz..... C-39

C 2.6.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg.....C-45

C 2.6.8 Zielnetz Landkreis Osterholz..... C-50

C 2.6.9 Zielnetz Landkreis Verden..... C-55

C 2.6.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch..... C-61

Teil C – Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

C 3 Linienbündelung.....C-67

C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung.....C-67

C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften.....C-70

C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen C-70

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven.....C-73

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst C-74

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg.....C-75

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland C-76

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz C-78

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis OldenburgC-**Fehler! Textmarke nicht definiert.**

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz.....C-83

C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden C-85

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch C-87

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation.....C-89

C 4.1 Haltestellen.....C-89

C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV.....C-93

C 4.3 Fahrgastinformation.....C-96

C 5 Bahnstationen im Verbundgebiet.....C-101

C 5.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen.....C-101

C 5.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung.....C-106

C 5.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld.....C-117

C 6 Qualitätsmanagement im VBN C-124

C 7 Tarif und Vertrieb C-124

Teil D – Finanzierung

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

Teil E – Prioritäten

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

Anlagen

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

zvbn
zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Verzeichnisse, Literatur

Abkürzungsverzeichnis **V-3**

Teil A **V-5**

Abbildungsverzeichnis V-5

Tabellenverzeichnis V-5

Kartenverzeichnis V-5

Teil B **V-6**

Abbildungsverzeichnis V-6

Tabellen- und Kartenverzeichnis V-8

Teil C **V-9**

Abbildungsverzeichnis V-9

Tabellenverzeichnis V-9

Kartenverzeichnis V-9

Literatur **V-10**

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruflinientaxi
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
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
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: Deckblatt "Fahrzeuge im VBN", S. A-11

Abb. A-3: Deckblatt "Fahrgastinformation im VBN", S. A-14

Abb. A-4: Neuer Bahnhaltepunkt in Kirchhammelwarden, Brake, S. A-26

Abb. A-5: Stationsplan Bf Hude, S. A-27

Abb. A-6: Bahnhof Barnstorf an der Strecke Bremen - Osnabrück; S. A-27

Abb. A-7: Bahnhaltepunkt Barrien, S. A-28

Abb. A-8: Bahn-Bus-Verknüpfung am Bahnhof Bremen-Mahndorf, S. A-30

Abb. A-9: ZOB am Bahnhof Verden, S. A-31

Abb. A-10: Empfangsgebäude am Bahnhof Brake, S. A-32

Abb. A-11: Empfangsgebäude des Bahnhofs Bremen-Neustadt, S. A-33

Abb. A-12: Aspekte des VBN-Qualitätsbarometers, S. A-85

Tabellenverzeichnis

Tabelle A-1: Raumstrukturelle Gliederung des Plangebietes, S. A-4

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-24

Tabelle A-7: Gebietskörperschaften und Linienbündel, S. A-34

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

Kartenverzeichnis

Karte A-1: Gebiet des ZVBN sowie angrenzende Verkehrsbünde- und Verkehrsgemeinschaften, S. A-5

Karte A-2: SPNV Netz, S. A-21

Karte A-3: Barrierefreiheit der Stationen, S. A-25

Karte A-4: Regionalbuslinien im VBN, S. A-35

Karte A-5: Linienbündel (allgemein), S. A-36

Karte A-6: BSAG Linienübersicht (Tageslinienetz), S. A-41

Karte A-7: BSAG Linienübersicht (Nachtlinienetz), S. A-42

Karte A-8: Stadtbuslinienetz in Bremerhaven (Tagesnetz), S. A-45

Karte A-9: Stadtbuslinienetz in Bremerhaven (Nachtnetz), S. A-46

Karte A-10: Stadtbuslinienetz in Delmenhorst (Tageslinienetz), S. A-50

Karte A-11: Stadtbuslinienetz in Delmenhorst (Freizeitlinienetz), S. A-51

Karte A-12: Stadtbuslinienetz in Oldenburg (Tagesnetz), S. A-55

Karte A-13: Stadtbuslinienetz in Oldenburg (Nachtnetz), S. A-56

Karte A-14: Landkreis Ammerland (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-60

Karte A-15: Landkreis Ammerland (Nachtlinien), S. A-61

Karte A-16: Landkreis Diepholz (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-65

Karte A-17: Landkreis Oldenburg (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-69

Karte A-18: Landkreis Osterholz (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-73

Karte A-19: Landkreis Verden (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-77

Karte A-20: Stadtverkehr Verden, S. A-78

Karte A-21: Stadtverkehr Verden (Anrufsammeltaxi), S. A-79

Karte A-22: Landkreis Wesermarsch (Räumliches Verkehrsangebot), S. A-82

Teil B

Abbildungsverzeichnis

Abb. B-1: Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 und Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen) B-4

Abb. B-2: Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 unterteilt nach Deutschen und Ausländern und Anteil Ausländer an der Bevölkerungszahl (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen) B-5

Abb. B-3: Altersstruktur der Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen- LSN; Statistisches Landesamt Bremen) B-6

Abb. B-4: Veränderung der Einwohnerinnen und Einwohner je Altersgruppe 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Statistisches Landesamt Bremen)..... B-7

Abb. B-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner am Arbeitsort 2015 sowie Veränderung der Beschäftigten und Einwohnerinnen und Einwohner 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Statistisches Landesamt Bremen) B-8

Abb. B-6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner auf Gemeindeebene in 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen - LSN) B-9

Abb. B-7: Pendlerinnen und Pendler 2015 differenziert nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr absolut und Anteile (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Landesamt Bremen) B-10

Abb. B-8: Pendler auf Gemeindeebene in 2015 (Bundesagentur für Arbeit) B-11

Abb. B-9: Pkw Bestand je 1.000 Einwohner 2010 und 2016 sowie Veränderung des Pkw-Bestands (pro Einwohner) (Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg) B-12

Abb. B-10: Fahrgäste im VBN seit 2011 (Datenquelle: VBN 2016) B-13

Abb. B-11: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-17

Abb. B-12: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-18

Abb. B-13: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-19

Abb. B-14: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-20

Abb. B-15: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-21

Abb. B-16: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-21

Abb. B-17: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) .. B-22

Abb. B-18: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-23

Abb. B-19: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-23

Abb. B-20: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) .. B-24

Abb. B-21: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-25

Abb. B-22: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-25

Abb. B-23: ÖPNV-Fahrgastaufkommen (inkl. SPNV, Regionalbus und Stadtbus) ohne Fahrtzweck „Schule“ nach Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) B-26

Abb. B-24: ÖPNV-Fahrgastaufkommen ohne Fahrtzweck „Schule“ nach Verkehrsart im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)..... B-28

Abb. B-25: ÖPNV-Fahrgastaufkommen im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)..... B-29

Abb. B-26: ÖPNV-Fahrgastaufkommen nach Fahrtzwecken (ohne Fahrtzweck „Schule“) im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015) . B-30

Abb. B-27: ÖPNV-Fahrgastaufkommen Mo-Fr (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Städte je Einwohner im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN) B-34

Abb. B-28: ÖPNV-Fahrgastaufkommen je Einwohnergruppen (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Landkreise im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN) B-35

Tabellen- und Kartenverzeichnis

Tabelle B-1: Durchschnittliche Ein-/Aussteigerzahlen montags bis freitags im SPNV an den Stationen im VBN-Gebiet B-15

Karte B-1: Prozentuale Bevölkerungsveränderung im Planungsgebiet 2025 gegenüber 2015 (Datenquelle: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V., Statistisches Landesamt Bremen und ZVBN eigene Auswertung).....B-32

Teil C

Abbildungsverzeichnis

Abb. C-1: Betreiberübergreifende Echtzeitinformation, S. C-98

Abb. C-2: Fahrplanauskunft auf dem Smartphone/Tablet, S. C-99

Abb. C-3: Bahnhof Hude, S. C-102

Abb. C-4: Bahnhof Bremen-Mahndorf, S. C-107

Abb. C-5: Bike-and-ride-Anlage Osterholz-Scharmbeck, S. C-108

Abb. C-6: Fahrradstation am Hauptbahnhof von Oldenburg, S. C-109

Abb. C-7: „E-Bike-Tankstelle“ am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck, S. C-110

Abb. C-8: P+R Stellplätze am Bahnhof Oldenbüttel, S. C-111

Abb. C-9: Elektroladesäule für Pkw am Bahnhof Lübberstedt, S. C-113

Abb. C-10: Bahnhofsvorplatz Diepholz, S. C-114

Abb. C-11: Bahnhofsvorplatz Kirchweyhe, S. C-114

Abb. C-12: DFI-Anzeiger am Bahnhofsvorplatz Delmenhorst, S. C-115

Abb. C-13: Bahnhofsgebäude von Bassum, S. C-116

Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1: Übersicht BürgerBuslinien im VBN, S. C-13

Tabelle C-2: Angebot Stadtverkehr Stadtgemeinde Bremerhaven, S. C-25

Tabelle C-3: Stadtverkehr in Delmenhorst, S. C-28

Tabelle C-4: Angebot Stadtbusverkehr Oldenburg, S. C-31

Kartenverzeichnis

Karte C-1: Landkreis Ammerland – Zielnetz, S. C-38

Karte C-2: Landkreis Diepholz – Zielnetz, S. C-44

Karte C-3: Landkreis Oldenburg – Zielnetz, S. C-49

Karte C-4: Landkreis Osterholz – Zielnetz, S. C-54

Karte C-5: Landkreis Verden – Zielnetz, S. C-60

Karte C-6: Landkreis Wesermarsch – Zielnetz, S. C-66

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

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.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (Hrsg.) (2013): Nahverkehrsplan 2013-2017, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (VBN) (Hrsg.) (2014): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (VBN) (Hrsg.) (2017): Fahrzeuge im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen – Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (VBN) (Hrsg.) (2013): Fahrgastinformation im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Qualitätsanforderungen, Bremen.

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (zvbn) und Verkehrsverbund Bremen/Niedersachen (VBN) (Hrsg.) (2016): Das Prinzip VBN-Bürgerbus, Bremen.

Nahverkehrsplan

2018 – 2022

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

zvbn
zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

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-24

A 3.2 Straßengebundener ÖPNV.....A-33

A 3.2.1 Linienbündel A-33

A 3.2.2 Stadtgemeinde Bremen.....A-37

A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremerhaven A-43

A 3.2.4 Stadt Delmenhorst.....A-47

A 3.2.5 Stadt Oldenburg A-52

A 3.2.6 Landkreis Ammerland.....A-57

A 3.2.8 Landkreis Oldenburg A-66

A 3.2.9 Landkreis Osterholz A-70

A 3.2.10 Landkreis Verden A-704

A 3.2.11 Landkreis Wesermarsch A-80

A 3.3 Fernbusangebot A-83

A 4 Tarif und Vertrieb A-83

A 5 Qualitätsmanagement im VBN:
VBN-Qualitätsbarometer und VBN-Kundenbarometer A-84

A 1 Abgrenzung und räumliche Struktur des Planungsgebietes

Abgrenzung 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 1,7 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.

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 u. Leer.

Verwaltungsstrukturelle Gliederung

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

- die bremischen Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven mit insgesamt 671.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2015),
- die niedersächsischen kreisfreien Städte Delmenhorst und Oldenburg mit etwa 240.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2015) sowie
- die niedersächsischen Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch mit insgesamt rund 801.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2015).

Zusammenarbeit ZVBN-VBN

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.

Die Zusammenarbeit des ZVBN mit dem 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, Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, Erarbeitung und Verabschiedung von Qualitätsstandards sowie die jeweiligen Zustimmungserfordernisse festgelegt.

Zentralörtliche Gliederung

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.

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.

Oberzentren

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

Mittelzentren

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.

Grundzentren

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.

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
Mittelzentren	Stadt Delmenhorst*	Land Niedersachsen
	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

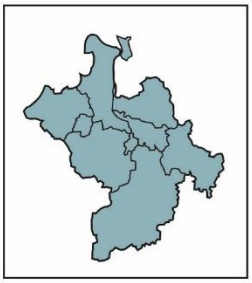
* Teilfunktion eines Oberzentrums

Tabelle A-1: Raumstrukturelle Gliederung des Planungsgebietes

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



* mit den Gemeinden Bothel und Visselhövede werden zurzeit Gespräche zur Aufnahme in den VBN geführt.

Karte A-1

[Stand: Januar 2018]

A 2 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

Grundlage für einen attraktiven Nahverkehr

Die Verkehrsinfrastruktur, bestehend aus Haltestellen und Fahrzeugen, sowie die Fahrgastinformation bilden die Grundlage für einen attraktiven Nahverkehr im Zweckverbandsgebiet. Haltestellen und Fahrzeuge sollen gemäß Personenbeförderungsgesetz barrierefrei genutzt bzw. erreicht werden können (vgl. dazu auch Kapitel C 1.2 sowie Kapitel C 4).

Barrierefreiheit zielt auf die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen. Der ZVBN setzt sich kontinuierlich dafür ein, dass die Barrierefreiheit in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Information und Betrieb verbessert wird.

Eine wichtige Grundlage für die qualitative Entwicklung des ÖPNV und die Herstellung der Barrierefreiheit, bilden die Haltestellen-, Fahrzeug- und Fahrgastinformationskonzepte, die in den folgenden Kapiteln in ihren Grundzügen dargestellt werden.

A 2.1 Haltestellen

Visitenkarte: 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.

Im Zweckverbandsgebiet gibt es rund 5.460 Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV mit rund 10.000 Haltestellenmasten.[1]

Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV Qualitätskonzept

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). Beispielsweise wurde das Konzept auf der Grundlage der Ende 2012 herausgegebenen neuen DIN „Bodenindikatoren“ angepasst. Die aktuelle Fortschreibung wurde 2014 beschlossen und beinhaltet auch die Erkenntnisse der STUVA zur Barrierefreiheit (vgl. ZVBN/VBN 2011, STUVA 2006).

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 7.400 Haltestellen mit 12.080 Masten (Stand Januar 2017).

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

Arbeitsgrundlage für die Praxis

Das Haltestellenkonzept bildet eine gemeinsame, praxisorientierte Arbeitsgrundlage für Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und den Verbund, aber auch für mitwirkende Planungsbüros. Es beinhaltet das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und eine möglichst weitreichende 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.

Inhalte des Haltestellenkonzeptes

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.

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.

Zur Weiterentwicklung des Themas Barrierefreiheit wird zeitnah eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. In diesem Zuge werden ggf. auch die anderen Konzepte, wie das Haltestellen- und Fahrzeugkonzept, angepasst.

Als eine Grundlage dieser Fortschreibung soll das Haltestellenkataster um weitere Aspekte der Barrierefreiheit ergänzt werden.

Ausstattung der Haltestellen Haltestellenkataster

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. Diese wird regelmäßig auf der Grundlage des Haltestellenkatasters aktualisiert.

Bordhöhen

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. Diese sichert eine möglichst geringe Reststufe (Höhenunterschied) für mobilitätseingeschränkte Personen. Für Rollstuhlfahrende ist der Zugang zum Fahrzeug über die fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (Klapprampe) gewährleistet.

Bordhöhe in Bremen

Bei Straßenbahnhaltestellen ist die Bordhöhe derzeit auf 10 cm begrenzt, um ein Überstreichen der breiten Bahnen zu gewährleisten. Daher war in Bremen bisher eine höhere Bordhöhe als 10 cm an Haltestellen nicht umsetzbar. Auch die Konstruktion des Hubliftes erlaubte bislang keine höheren Borde.

Leitsysteme

Neue Haltestellen werden nach den aktuellen Normen (zurzeit DIN 32984:2011-10 Bodenindikatoren, DIN 32975 Kontraste) sowie weiteren einschlägigen Vorgaben (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 und weitere) 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.

Dynamische Fahrgastinformation

In Bremen sind nahezu alle Straßenbahnhaltestellen sowie zentrale Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet. Es handelt sich hier um 226 Standorte. In Bremerhaven und Oldenburg sind ebenfalls viele Haltestellen entsprechend ausgestattet. In Oldenburg gibt es 50 dynamische Anzeiger, in Bremerhaven 47. In Delmenhorst sind bisher nur an zentralen Umsteigehaltestellen (ZOB und Markt) dynamische Fahrgastinformationsanzeiger aufgestellt.

Im Rahmen des Aufbaus des Echtzeitinformationssystem im VBN (vgl. Kap. A 2.3) sind dynamische Fahrgastinformationsanzeigen bisher an sechsunddreißig Standorten (außerhalb der kreisfreien Städte) in allen Landkreisen aufgestellt worden. Weitere sind für 2018 ff geplant. Diese Anzeiger wurden zum Teil mit einer Vorlesefunktion ausgestattet.

Um den Fahrgästen einen Umstieg vom Individualverkehr in den öffentlichen Verkehr zu erleichtern, befinden sich nicht nur an allen 85 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.15 cm		Einstiegsfeld		Auffinde-streifen	
				An-zahl	%**	An-zahl	%**	An-zahl	%**	An-zahl	%**	An-zahl	%**
1	HB	604	1417	1003	71%	934	93%	85	6%	364	26%	47	3%
2	BHV	169	344	192	56%	189	98%	181	53%	143	42%	157	46%
3	DEL	175	384	177	46%	164	93%	300	78%	105	27%	94	24%
4	OL	324	673	352	52%	341	97%	623	93%	596	89%	503	75%
5	AMM	588	1048	480	46%	223	46%	229	22%	195	19%	77	7%
6	DH	1041	1690	834	49%	402	48%	237	14%	137	8%	16	1%
7	OL (LK)	774	1336	609	46%	192	32%	325	24%	229	17%	70	5%
8	OHZ	542	920	473	51%	194	41%	121	13%	93	10%	52	6%
9	VER	669	1104	482	44%	262	54%	282	26%	251	23%	116	11%
10	WM	578	1078	384	36%	152	40%	182	17%	146	14%	77	7%
Summe		**5.464**	**9.994**	**4.986**	**50%**	**3.053**	**61%**	**2.565**	**26%**	**2.259**	**23%**	**1.209**	**12%**

* Straßenbahnhaltestellen werden aufgrund der technischen Gegebenheiten bei allen Neubaustrecken, bei Erneuerungsarbeiten und bei Straßenumgestaltungen mit einer Bordsteinhöhe von 10 cm gebaut. Die Bordsteinhöhe von Bushaltestellen ist für alle Haltestellentypen (Busbucht, Halten am Fahrbahnrand, Haltestellenkap) auf *mindestens* 15 cm festgelegt worden. 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 13.09.2017)

Stadt/Landkreis	Standort/Haltestelle	Bestand Park-and-ride	Bestand Bike-and-ride
Bremen	Am Stern/Schwachhausen		38
	Gröpelingen	144	40
	Borgfeld	180	156
	Weserpark Süd		50
	Universität Nord	150	-
	Sielhof/Obervieland	500	70
	Roland-Center	200	90
	Norderländer Str./Grolland	240	56
	Kopernikusstraße		56
	Kattenturm Mitte	80	48
	Sebaldsbrück		88
	Am Lehester Deich/Borgfeld		70
	Horner Mühle/Horn		74
	Riensberg		40
Bremerhaven	Hauptbahnhof*	172	155
	Bahnhof Lehe*	130	102
Delmenhorst	ZOB	155	515
	Sandhausen	13	30
	Am Stadion	80	16
	Bf. Heidkrug	55	14
Oldenburg	Weser-Ems-Halle	400	-
	P+R Landwehrstraße	127	-
	P+R-Marschweg, Huntebad	555	-
	ZOB	358	2000**
	Lappan		30
Ammerland	**Westerstede ZOB**	100	80
Diepholz	Stuhr-Brinkum, ZOB	85	58
	Stuhr, Weyher Straße		34
	Busplatz Leeste	40	10
Oldenburg (LK)	Kirchhatten Marktplatz	18	16
	Wardenburg, Markt	15	40
	Harpstedt Markt	30	38
Osterholz	Lilienthal, Falkenberg	80	80
	Grasberg, Kreuzung	41	56
Verden	Thedinghausen, Marktplatz	44	84
	Ottersberg Busbahnhof	70	0
	Oyten Busbahnhof	0	54
Wesermarsch			

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

** Zwei Fahrradstationen und Abstellanlagen

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 ist Bremerhaven

A 2.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Busse und Bahnen als Visitenkarten

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

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

Fahrzeugkonzept formuliert Qualitätsanforderungen

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

In diesem werden Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen formuliert. Das Konzept ist ein Baustein der Reihe "Qualität verbindet" von VBN und ZVBN. Die Gesellschafterversammlung des VBN und die Verbandsversammlung des ZVBN haben die erste Auflage des Fahrzeugkonzeptes im Dezember 2000 verabschiedet. Die aktuelle Fortschreibung, die fünfte Auflage, wurde 2016 beschlossen (vgl. ZVBN/VBN 2016) (vgl. www.zvbn.de).

Abb. A-2: 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 Konzept, welches in der fünften Auflage erschienen ist, 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.

Erscheinungsbild

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".

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.

Fahrgastinformation

Eine gute Fahrgastinformation ist für die Fahrgäste von großer Bedeutung. Deshalb befinden sich Informationen am und im Fahrzeug. Auch hier sind barrierefreie Aspekte, wie eine kontrastreiche, in großen Buchstaben geschriebene Information, wichtig. Ebenso haben akustische Informationen eine hohe Bedeutung (vgl. ZVBN/VBN 2013). 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:

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.

Außeninformation: Eine zusätzliche individuelle Ansage der Liniennummern und Fahrziele über Außenlautsprecher wird angestrebt. Außerdem werden akustische Anpeilhilfen für das Auffinden von Türen empfohlen

Ein- und Ausstiegskomfort

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 Spalt (Abstand zwischen Fahrzeug und Bord) geringer. Mit Hilfe von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampe oder Hublift) verringert sich die Stufe (Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bord) und der Zugang wird auch für Rollstuhlfahrende gewährleistet.

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

Fahrzeuge im Stadtverkehr Niedersachsen

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 Regionalverkehr

Im Regionalbusverkehr kommen zurzeit noch unterschiedliche Fahrzeugtypen zum Einsatz. Dadurch ergibt sich hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit der Fahrzeuge ein uneinheitliches Bild.

Bei den Regionalbussen der Bedienungsebenen 1 und 2 werden durchgängig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt. Eine Klapprampe ermöglicht Rollstuhlfahrenden den barrierefreien Zugang.

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

Fahrzeuge im Stadtverkehr Bremen

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 Personen, die auf einen Rollator angewiesen sind, genutzt werden.

Mehrzweckplatz

Die Fahrzeuge mit Niederflurtechnik verfügen über einen Mehrzweckplatz, der u.a. Rollstuhlfahrenden zur Verfügung steht. Gemäß Fahrzeugkonzept erfüllt die Größe des Mehrzweckplatzes mindestens die Vorgaben der EU-Busrichtlinie mit einer Länge von 1,30 m. Durch die steigende Nutzung des ÖPNV von mobilitätseingeschränkten Personen kommt es zum Teil zu Problemen bei der Beförderung, da der Platz bereits belegt ist. Aufgrund der geringen Größe und der Anordnung des Platzes kann eine Beförderung von E-Scootern nicht in allen Regionalbussen zuverlässig gewährleistet werden.

Vorgaben im Rahmen der Ausschreibungen

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.

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 – soll laut Beschluss der Verbandsversammlung des ZVBN am 13. Dezember 2017 zeitnah mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen werden. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

A 2.3 Fahrgastinformation

Grundsätze

Die umfassende, verlässliche Fahrgastinformation ist eine zentrale Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine ganzheitliche Fahrgastinformation beginnt damit, dass Kunden 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, unabhängig wie sie sich informiert, dass sie stets gut informiert wird.

Abb. A-3: 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.

Haltestelle und Fahrzeug

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 von ZVBN und VBN GmbH beschlossenen Haltestellen- und Fahrgastinformationskonzepten 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 – auch über das Fahr- oder Begleitpersonal – klar und übersichtlich präsentiert werden, so dass sich auch ungeübte Fahrgäste schnell zurechtfinden.

Die BSAG testet zurzeit Außenansagen, um auch Menschen mit Sehbehinderungen eine ausreichende Information an der Haltestelle zu ermöglichen.

Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation wird in einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die zeitnah begonnen werden soll, vertieft bearbeitet. In diesem Zuge werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

Fahrgastinformation im Fahrzeug

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.

Information vor Ort

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

Gedruckte Informationen findet der Fahrgast in folgender Form:

- Stadt-Fahrplanbücher mit Linienplan (Bremen, Bremen-Nord, Bremerhaven, Delmenhorst, Oldenburg),
- Regio-Fahrplanbuch mit Linienplan (für die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch),
- 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 Materialen.

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

ÖPNV-Beratung im Bürgerbüro oder in der Touristeninformation

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

Private Vorverkaufsstellen

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.

Der VBN unterstützt insbesondere die Gemeinden bei der Verbesserung der Fahrgastinformation vor Ort im Rahmen einer persönlichen Beratung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VBN oder des ZVBN sowie die Bereitstellung von Materialien (vgl. dazu auch Kapitel C 4.3).

Telefonische ÖPNV-Auskunft

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.

Beschwerdemanagement

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 der Schülerbeförderung in das Beschwerdemanagement einbezogen werden.

Internet und mobile Endgeräte

Über das Internet, unter der Adresse www.vbn.de, und mobile Endgeräte können seit 2008 Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie Echtzeitinformationen und Informationen über Abweichungen im Verkehrsablauf abgerufen werden.

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. Der Stationssteckbrief (vgl. Kap. A 3.1.2) und die Angaben zum Fahrzeugeinsatz liefern außerdem Informationen zur Barrierefreiheit. In der elektronischen Auskunft werden beispielsweise die Fahrten gekennzeichnet, die mit Niederflurfahrzeugen geleistet werden.

Eine wesentliche Neuerung sind sogenannte Push-Nachrichten, die aktiv über Störungen informieren, ohne dass die Fahrgäste sich die Auskünfte selbst holen muss (Pull-Information).

Auch für blinde und sehbehinderte Menschen sind solche mobilen Anwendungen sehr hilfreich. Über die Nutzung der geräteeigenen Vorlesefunktion werden die Anwendungen zur Reisebegleitung.

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.

Stationssteckbrief

An Bahnhöfen liefert der Stationssteckbrief 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-Haltepunkte in Niedersachsen mit Ausnahme der Regionen Hannover und Braunschweig enthalten. Darüber hinaus wurde für wichtige ÖPNV-Haltestellen in Bremen im Rahmen des EU-Projekts „Green Sustainable Airports“ ein Steckbrief entwickelt.

Der Internetauftritt ist nach den Aspekten der Barrierefreiheit gestaltet und kann von sogenannten Screenreadern gelesen werden.

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

Echtzeitinformation

Seit 2011 sind für das Gebiet des VBN Echtzeitinformationen über Verspätungen und Ausfälle verfügbar. Kern des Projektes ist eine zentrale Datendrehscheibe, die Meldungen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen austauscht. Durch das System Regio-RBL werden auch kleine und mittlere Busunternehmen aus dem Regionalbusbereich des VBN in die Lage versetzt, Echtzeitdaten zu generieren und Anschlusssicherung 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. Das System informiert sowohl über Verspätungen als auch über unternehmensübergreifende Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und -unternehmen und fließt in die aktuelle Fahrplanauskunft ein.

Mittlerweile sind alle Stadtverkehre, der gesamte SPNV sowie wichtige Regionalbuslinien integriert. In den Ausschreibungen ist die Ausstattung mit einem Echtzeitinformationssystem Vorgabe.

A 3 Verkehrsangebot

Konzept des differenzierten Liniennetzes

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), einem Ergänzungsnetz (Bedienungsebene 2) und dem nachgeordneten ÖPNV-Netz (Bedienungsebene 3) besteht.

Linien der Bedienungsebene 1 stellen das Rückgrat des ÖPNV im Verbundgebiet dar. Die Basis bildet das SPNV-Angebot auf den Schienenstrecken. Dieses wird um Busachsen insbesondere zur Verbindung von Mittel- und Oberzentren ergänzt. Als Mindestangebot wird für Linien der Bedienungsebene 1 im Grundsatz ein Stundentakt 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 Bedienungsebenebene 2 an das Grundnetz angeschlossen werden. Als Mindestangebot wird für Linien der Bedienungsebene 2 im Grundsatz ein Zweistundentakt angestrebt.

In der Bedienungsebene 3 werden vor allem ÖPNV-Verkehre zusammengefasst, deren räumliches und zeitliches Angebot insbesondere am "Fahrtzweck Schule" ausgerichtet ist. Außerdem sind dieser Bedienungsebene auch bedarfsorientierte Verkehre wie AnrufSammelTaxi (AST) und AnrufLinienTaxi (ALT) zugeordnet.

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. 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)

SPNV als Rückgrat

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet das Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Bereich des Zweckverbandsgebietes.

SPNV-Aufgabenträger

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 der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (SUBV) als SPNV-Aufgabenträger zuständig.

Stationsbüro des ZVBN

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.

A 3.1.1 Zeitliches und räumliches Verkehrsangebot SPNV

Weiterentwicklung des Angebots

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

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. Nur in einzelnen Fällen (z.B. Taktung von Zügen auf einzelnen Strecken) kann dieses noch optimiert werden. Es ergänzt die beiden im Hauptbahnhof Bremen kreuzenden Regionalexpresslinien Hannover - Emden/ Norddeich und Osnabrück/Hannover - (Bremen) - Bremerhaven.

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

Neue Linienbezeichnungen im SPNV

Die Linienbezeichnungen im SPNV wurden im VBN-Bereich in den letzten Jahren dahingehend angepasst, dass die Regionalexpresslinien nunmehr als „RE“ (anstatt „RX“) und die Regionalbahnlinien als „RB“ (ehemals „R“) bezeichnet werden. Damit wurden einerseits die deutschlandweit üblichen Produktbezeichnungen übernommen und andererseits Dopplungen von identischen Liniennummern für das gleiche Produkt im Land Niedersachsen ausgeschlossen.

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, RE18 und RE19.

„Regio-S-Bahnlinien": Linien, die im Großraum Bremen die Naherschließung übernehmen und an allen Stationen halten (außer bei Linien-Dopplungen). Es sind dies die Linien mit den Bezeichnungen RS1 bis RS4.

„Regionalbahnlinien": Linien, die die Bedienung außerhalb der Verdichtungsräume sicherstellen und alle Unterwegsbahnhöfe anfahren. Im VBN-Gebiet sind das die Linien RB33, RB37, RB41, RB58 und RB76.

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

		Bedienungstakt (Grundtakt)			Fahrzeuge *
Linie	Linienverlauf	Mo – Fr	Sa	So	
RE1	Emden – Oldenburg **	60-min	60-min	60-min	DoSto
RE1	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
RE19	Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen ***	240-min	Einzelne Züge	Einzelne Züge	VT
RS1	Bremen-Farge – Bremen Hbf	30-min	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	Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen	60-min	60-min	60-min	ET
RS4	Nordenham – Bremen	60-min	60-min	60-min	ET
RB33	Cuxhaven – Bremerhaven	60-min	60-min	60-min	VT
	Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	60-min	120-min	120-min	VT
RB37	Bremen – Soltau – Uelzen	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
RB76	Rotenburg (W.) – Verden****	120-min	120-min	120-min	VT
	Verden – Minden****	–	120-min	120-min	ET

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

** Auf diesen beiden Streckenabschnitten verkehren die Züge der Linie RE1 überwiegend 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 westlich von Bremen mit sämtlichen VBN-Tickets genutzt werden können. Darüber hinaus gilt bis Norddeich Mole der Niedersachsen-Tarif.

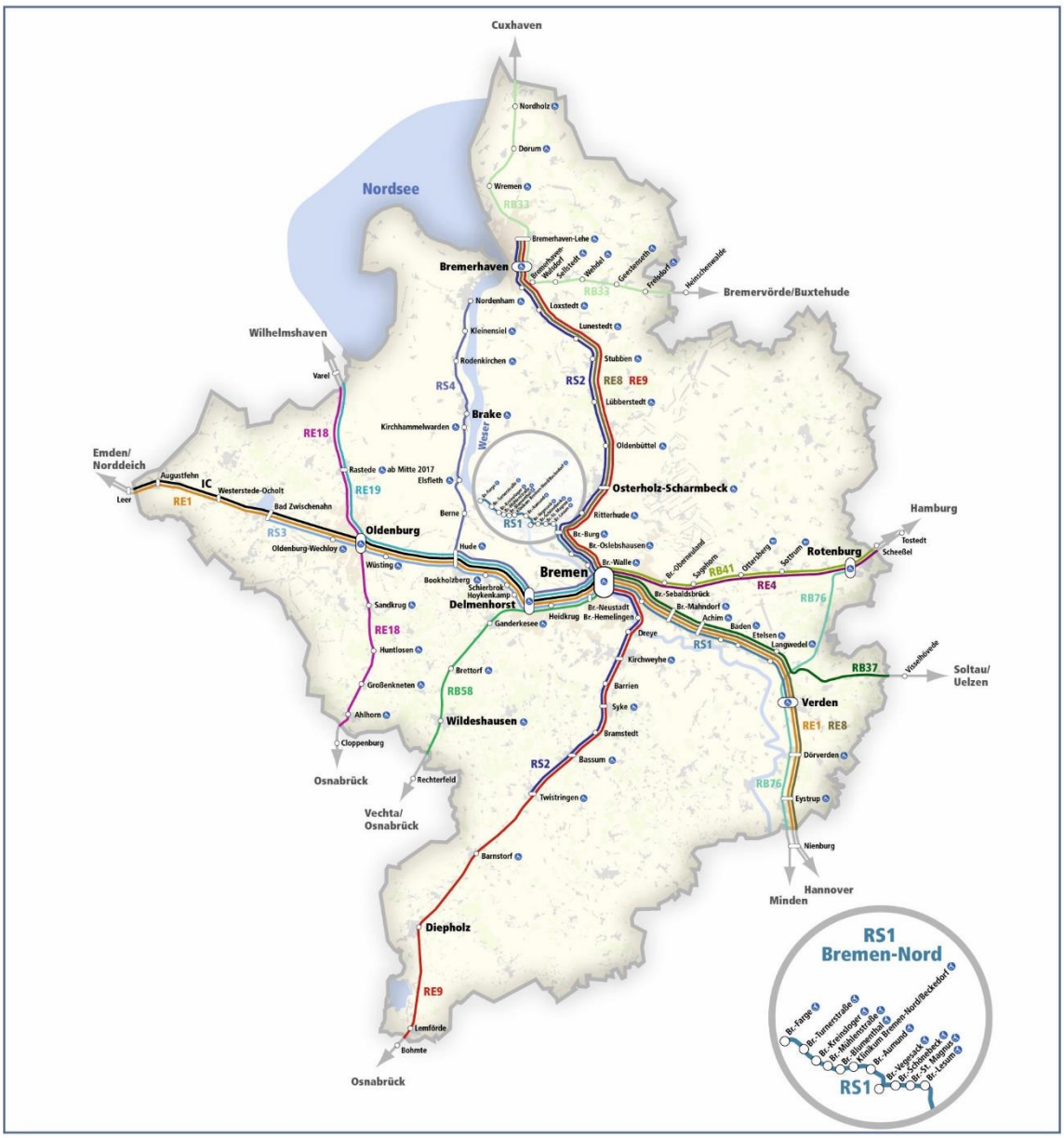
*** Diese Linie verstärkt durch einzelne Züge auf dem Abschnitt Wilhelmshaven – Oldenburg die Züge der RE18 und auf dem Abschnitt Oldenburg – Bremen die dort verkehrenden Züge der RE1/IC und der RS3.

**** Die tangential verlaufende Regionalbahnlinie RB76 (Rotenburg (W.) – Verden – Minden) verkehrt von Mo bis Fr im 2-Stundentakt nur auf dem Abschnitt Rotenburg (W.) – Verden. Am Wochenende (Sa + So) ist die Linie bis nach Minden durchgebunden und bedient alle Unterwegshalte.

Tabelle A-4: Bestehendes Verkehrsangebot der SPNV-Linien im Zweckverbandsgebiet (Quelle: Fahrplan VBN ab Dez. 2016)

SPNV Netz
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn



Expresslinien

- RE1 Hannover - Emden/Norddeich
- RE4 Bremen - Hamburg
- RE8 Bremerhaven-Lehe - Hannover
- RE9 Bremerhaven-Lehe - Osnabrück
- RE18 Wilhelmshaven - Osnabrück
- RE19 Wilhelmshaven - Bremen

Regio S-Bahn

- RS1 Bremen-Farge - Verden
- RS2 Bremerhaven-Lehe - Twistringen
- RS3 Bremen - Bad Zwischenahn
- RS4 Bremen - Nordenham

Regionallinien

- RB33 Cuxhaven - Bremerhaven
- RB33 Bremerhaven - Buxtehude
- RB37 Bremen - Uelzen
- RB41 Bremen - Hamburg
- RB76 Rotenburg (W) - Minden
- RB58 Bremen - Vechta/Osnabrück
- IC 56 Norddeich/Emden - Leipzig

VBN- Land

Barrierefrei erreichbare Bahnsteige; Einstieg in der Regel mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe möglich

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Karte A-2

[Stand: Januar 2018]

Stundentakt auf allen SPNV-Strecken von/nach Bremen

Die obenstehende Tabelle A-4 zeigt, dass das bereits zu Beginn des Jahrzehnts mit Einführung der Regio-S-Bahn sowie auf der Relation Bremen - Hamburg geschaffene SPNV-Angebot mit täglich mindestens stündlichen Verbindungen auf allen von/nach Bremen Hbf führenden Strecken erhalten werden konnte.

Darüber hinaus verkehren auch die Regionalexpress-Züge auf den Strecken des Verbundgebietes an allen Wochentagen im Stunden- oder Zweistundentakt, mit stündlicher Ergänzung durch den IC, so dass die Ober- und Mittelzentren im Zweckverbandsgebiet eine gute SPNV-Erschließung haben und mindestens im Stundentakt an das Oberzentrum Bremen angebunden sind. Ausnahmen bilden nur die Mittelzentren Sulingen, Stuhr (Landkreis Diepholz) und Westerstede (Landkreis Ammerland), die jeweils abseits von SPNV-Strecken liegen.

Neue Direktverbindung von Bremerhaven nach Hannover

Seit dem letzten Nahverkehrsplan des ZVBN (2013-17) sind durch die SPNV-Aufgabenträger bei den Expressverbindungen im Verbundgebiet zwei wesentliche Änderungen vorgenommen worden: Neu eingeführt wurde eine durchgehende Regionalexpresslinie (RE8) von Hannover über Bremen nach Bremerhaven, wodurch Bremerhaven erstmals wieder seit langer Zeit eine Direktverbindung zur Landeshauptstadt Niedersachsens hat. Diese Linie verkehrt durchgehend im Zweistundentakt und ergänzt auf dem Abschnitt Hannover - Bremen die Linie RE1 sowie auf der Relation von Bremen nach Bremerhaven die Linie RE9. Dadurch ergibt sich nunmehr auf den genannten Abschnitten jeweils an allen Wochentagen ein durchgehender Stundentakt (vgl. Tabelle A-4).

Während auf dem Abschnitt Hannover - Verden - Bremen zwar nunmehr zwei Linien alternierend verkehren, sich aber an der Angebotsdichte nichts verändert hat, konnte auf dem Abschnitt von Bremen nach Bremerhaven durch die Liniendopplung (RE8 und RE9) das Angebot an Werktagen erheblich verbessert und an Wochenenden gar verdoppelt werden. Somit sind die beiden Städte Bremen und Bremerhaven nunmehr täglich mit zwei Zügen pro Stunde (Linie RE8/RE9 und RS2) gut miteinander verknüpft. Die Fahrzeit der Regio-S-Bahn beträgt nur 11 Minuten mehr.

Freigabe der IC-Linie für Nahverkehrskunden

Eine zweite Änderung wurde auf dem Abschnitt von Bremen über Oldenburg bis zur westlichen Verbundgrenze vorgenommen. Die dort im Zweistundentakt verkehrende IC-Linie 56 (Leipzig - Hannover - Bremen - Emden/Norddeich Mole) wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 westlich von Bremen für alle Fahrgäste mit Verbundtickets und Niedersachen-Tarif freigegeben. Zudem ist ein neuer IC-Halt in Hude eingerichtet worden, so dass nun auch auf diesem Abschnitt zusammen mit der alternierend verkehrenden Linie RE1 (Hannover - Bremen - Norddeich Mole) täglich ein durchgängiger Stundentakt im Nahverkehr angeboten werden kann.

Damit haben auch die am Westrand des Zweckverbandsgebietes gelegenen Stationen Augustfehn und Westerstede-Ocholt eine gute Nahverkehrsverbindung nach Bremen im festen Stundentakt.

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 gut 15-minütiger Umsteigezeit in Bremen Hbf genutzt werden.

Taktverdichtung im Stadtgebiet von Bremen

Der nunmehr bereits seit Dezember 2011 verkehrenden Linie RS1 kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie als einzige Linie – zumindest auf dem Abschnitt Bremen-Farge bis Bremen Hbf – täglich und durchgehend von früh bis spät im 30-Minutentakt verkehrt. Auf der besonders aufkommensstarken Teilstrecke von Bremen-Vegesack nach Bremen Hbf wird zu den Hauptverkehrszeiten sogar ein 15-Minutentakt angeboten.

Fernverkehrsanschluss in Bremen Hbf

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

Fernverkehrsanschluss in Oldenburg Hbf

Auch am Hbf Oldenburg wird der Anschluss an den Fernverkehr durch im Zweistundentakt verkehrende IC Richtung Emden/Norddeich Mole und Leipzig/Magdeburg gewährleistet.

Wettbewerb im SPNV

Die SPNV-Aufgabenträger LNVG und SUBV haben den Wettbewerb im SPNV in den letzten Jahren weiter vorangetrieben. Inzwischen ist ein Großteil der Vergabe von Verkehrsleistungen durch Ausschreibungen erfolgt. Lediglich die Verkehrsleistungen für die Regionalbahnlinie R76 (Rotenburg (Wümme) – Verden – Nienburg – Minden) sind bislang nicht neu vergeben worden.

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

SPNV-Netz	Linien	Zeitraum	Eisenbahnverkehrs-unternehmen
Dieselnetz Weser-Ems	RE18, RE19, RB58	2016 – 2026	NWB
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	RS1 – RS4	2010 – 2021	NWB
Hansenetz	RE4, RB41	2010 – 2019	Metronom
Dieselnetz Elbe-Weser	RB33	2011 – 2021	EVB
Dieselnetz Heidekreuz	RB37	2011 – 2019	Erixx
RE-Netz Bremer Kreuz	RE1, RE8, RE9	2013 – 2022	DB Regio
Rotenburg (W.) – Verden – Minden (Westf)	RB76		

Tabelle A-5: SPNV-Vergabeverfahren im VBN; die Verträge haben teilweise Verlängerungsoptionen (Stand 2016)

Fahrzeuge im SPNV

Die im VBN eingesetzten SPNV-Fahrzeuge haben eine gute bis sehr gute Qualität. Die auf den Regionalexpresslinien RE1, RE4, RE8 und RE9 sowie auf der Regionalbahnlinie RB41 eingesetzten Doppelstockzüge bieten den Fahrgästen einen zeitgemäßen Komfort, Mehrzweckräume und eine gute Fahrgastinformation. Auch die Dieseltriebwagen im Weser-Ems-Netz (Regionalexpresslinien RE18/19 und Regionalbahnlinie RB58) sowie in den Dieselnetzen Elbe-Weser (RB33) und Heidekreuz (RB37) bieten diesen hohen Standard. Bei den Fahrzeugen der Regio-S-Bahn wird zusätzlich durch die Schiebetritte an den Türen in Verbindung mit 76 cm hohen Bahnsteigen den Fahrgästen an jeder Tür ein stufenfreier Zutritt geboten.

Mit der Umstellung der Wagen von herkömmlichen IC-Zügen hin zu modernen IC-Doppelstock-Garnituren seit Dezember 2015 auf der IC-Linie 56, konnte zusätzlich auf dieser Linie die Sitzplatzkapazität sowie der Fahrgastkomfort erhöht werden. Diese Neuerungen haben für die Fahrgäste zwischen Bremen und Emden spürbare Verbesserungen gebracht.

A 3.1.2 Bahnstationen im Verbundgebiet

Im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen liegen 85 aktive Bahnstationen[2] (vgl. Karte A-3), die im regulären SPNV/SPFV bedient werden[3] 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.)	2
	Verden	8
	Wesermarsch	7
Summe		85

* 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.

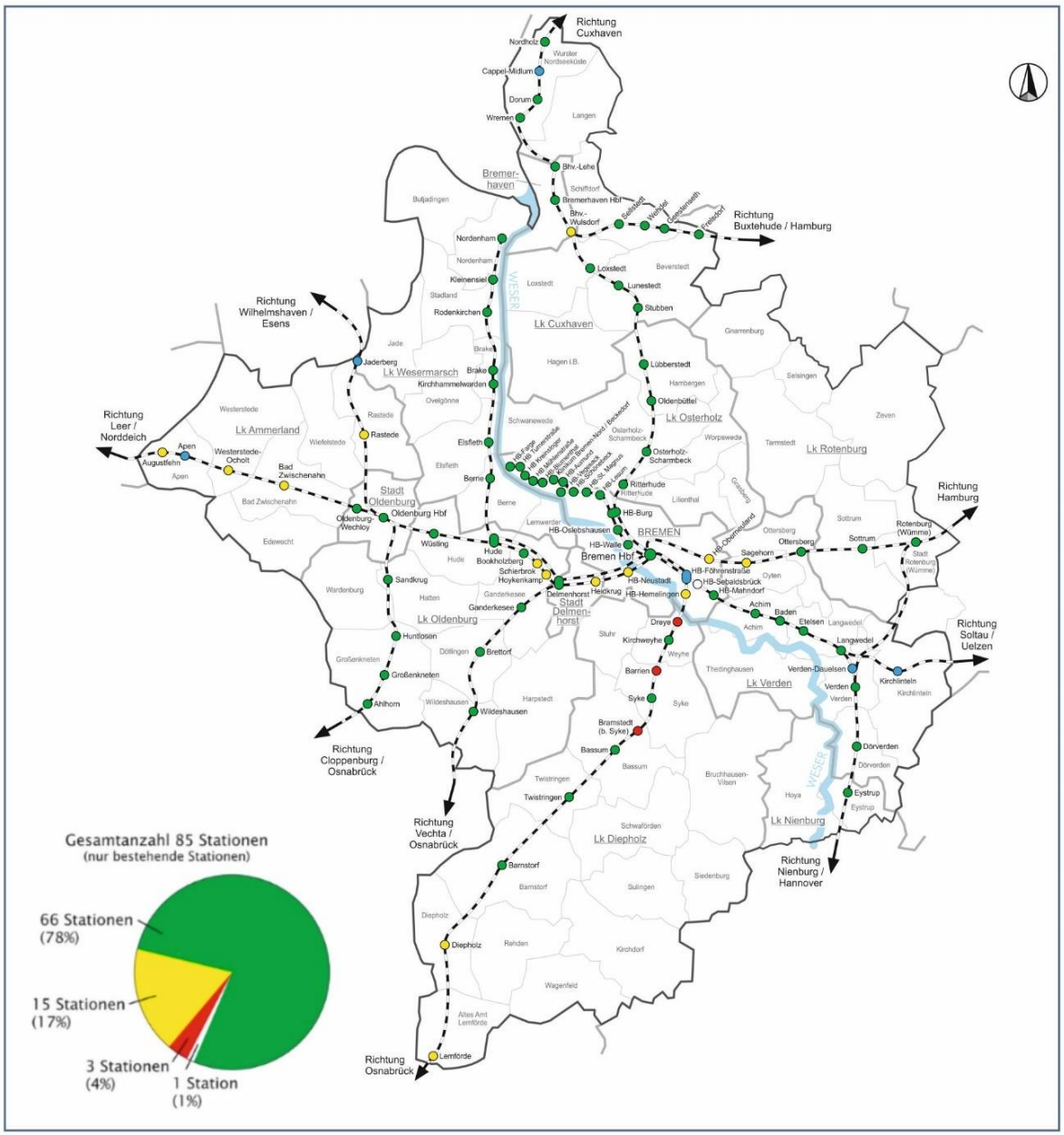
Tabelle A-6: Aktive Bahnstationen im VBN (Stand 2017)

[2] Im Unterschied zum ZVBN-Nahverkehrsplan 2008-2012 wird anstatt des Begriffes „SPNV-Haltestelle und Haltepunkte“ in diesem Nahverkehrsplan nunmehr der Begriff „Bahnstation“ für alle Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV verwendet, womit eine Übereinstimmung zum SPNV-Konzept 2013+ der LNVG erzielt wird.

[3] Die Bahnstation Sulingen wird an dieser Stelle nicht aufgeführt, da diese nur temporär bedient wird.

Barrierefreiheit der Stationen
Schwerpunkt stufenfreie Erreichbarkeit

zvbn



- Station barrierefrei ausgebaut (Bahnsteige und Zugänge)
- barrierefreier Stationsausbau bis 2020 geplant (verschiedene Programme)
- Neuer Bahnhaltepunkt (im Land Niedersachsen)
- Station nicht barrierefrei, Ausbau ungewiss
- Station wird aufgegeben

Karte A-3

[Stand: Januar 2018]

85 Bahnstationen im VBN

Die Anzahl der in Betrieb befindlichen Bahnstationen im Bereich des VBN hat sich gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan von 82 auf nunmehr 85 erhöht, da in Oldenburg-Wechloy und Brake-Kirchhammelwarden neue Bahnhaltepunkte angelegt worden sind, die von den Regio-S-Bahnlinien RS3 bzw. RS4 bedient werden.

Abb. A- 4: An der Bahnstrecke Hude-Nordenham ist im Braker Ortsteil Kirchhammelwarden im Dezember 2014 ein neuer Bahnhaltepunkt in Betrieb gegangen. (Quelle: ZVBN)

Außerdem wurde der bestehende Haltepunkt Nordholz an der Strecke Bremerhaven-Cuxhaven (RB33) durch Gemeindezusammenschluss von Nordholz und Land Wursten zur neuen Gemeinde Wurster Nordseeküste in das Zweckverbandsgebiet integriert.

In den kommenden Jahren kann sich die Anzahl der Stationen noch weiter erhöhen, da weitere neue SPNV-Haltepunkte im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen geprüft werden (vgl. Kap. C 5.1).

Bahnstationen "die Visitenkarten des Bahnverkehrs"

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.

Zahlreiche Stationen runderneuert

Im Zweckverbandsgebiet konnten in den letzten Jahren erhebliche 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.

Dennoch muss zunächst einmal den Ländern Bremen und Niedersachsen sowie der DB Station&Service AG ein großes Kompliment ausgesprochen werden, da im Großraum Bremen mit großem Engagement neben den bereits erwähnten beiden neu errichteten Verkehrsstationen auch eine stattliche Anzahl von bestehenden Bahnstationen grundhaft modernisiert und ausgebaut worden ist.

Stationssteckbriefe

Für alle bestehenden 85 Stationen im Zweckverbandsgebiet gibt es einen 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.

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 gut 80 weitere Stationen in der Metropolregion Bremen-Oldenburg und angrenzende Regionen.

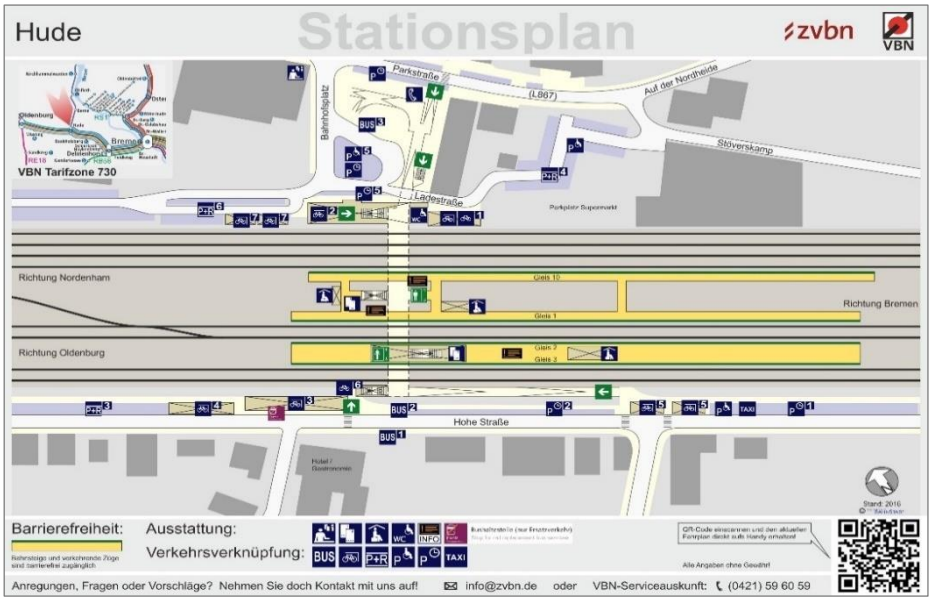


Abb. A-5: Stationsplan Bf Hude (Quelle: www.zvbn.de)

Entwicklung der Barrierefreiheit

Stationsausbau-programme

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2013-17 (Stand Dez. 2012) konnte die Anzahl der barrierefrei ausgebauten Bahnstationen im VBN-Gebiet von zuvor 42 auf nunmehr 66 erhöht werden (d.h. insgesamt mehr als 77 % der bestehenden Stationen sind barrierefrei) (vgl. Karte A-3).

Abb. A- 6: Der Bahnhof Barnstorf an der Strecke Bremen - Osnabrück wurde grundhaft erneuert und dabei durch den Einbau einer Rampe zum Mittelbahnsteig sowie eines Aufzuges am Hausbahnsteig auch barrierefrei gestaltet. (Quelle: ZVBN)

Einheitliche Vorgaben für den Stationsausbau

Der Stationsausbau im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen folgt nach wie vor einheitlichen Grundsätzen: Alle Bahnstationen an den elektrifizierten Strecken des RE-Kreuzes Bremen, des Regio-S-Bahn-Netzes und entlang der Strecke Bremen-Hamburg erhalten Bahnsteighöhen von 76 cm über Schienenoberkante (SO). Die übrigen Stationen entlang nicht elektrifizierter Strecken, auf denen die Regionalexpresslinie RE18 sowie die Regionalbahnlinien RB33 und RB58 verkehren, werden mit Bahnsteighöhen von 55 cm über SO ausgebaut.

Eine stufenlose Erreichbarkeit der Züge und damit eine weitgehende Barrierefreiheit einer Bahnstation ist jedoch erst dann erreicht, wenn auch die Zugänge stufenfrei ausgebaut werden, also in Form von Aufzügen oder Rampen mit maximal 6 % Steigung und Zwischenpodesten. Zudem sind auch das Umfeld und die Verknüpfungsanlagen zum straßengebundenen ÖPNV barrierefrei zu gestalten.

Einzelne Stationen mit fehlender Ausbauperspektive

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 und mit normgerechten Bahnsteighöhen (76 cm über SO) 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 seitlichen angrenzenden Verknüpfungsanlagen erreichbar, jedoch ist die bei Hin- und Rückfahrt einmal erforderliche Querung der Bahntrasse nur über ein Brückenbauwerk mit Treppenaufgänge möglich. Hier fehlen beidseitige Aufzüge, so dass die Barrierefreiheit ebenfalls nicht gegeben ist.

Abb. A-7: In Barrien wurden zwar die Bahnsteige grundhaft ausgebaut und erhöht, deren Erreichbarkeit aus dem Umfeld ist jedoch auch weiterhin nur über die Treppen der bestehenden Fußgängerbrücke möglich und damit eine stufenfreie Zugänglichkeit nicht 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, da diese nicht nur für den Ausstattungsgrad der Verkehrsstation von Belang ist, sondern auch für die Größe und Beschaffenheit der Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R) maßgeblich ist.

Aufkommensstarke Knotenpunkte

Der Hauptbahnhof Bremen – als zentraler Knotenpunkt im Nah- und Fernverkehr des VBN-Gebietes – ist mit über 71.000 werktäglichen Ein- und Aussteigern (nur SPNV-Fahrgäste, Erhebung im Zeitraum 2012 – 2015) der mit Abstand aufkommensstärkste Bahnhof vor dem Hauptbahnhof Oldenburg als Knotenpunkt im Westen des Zweckverbandsgebietes mit rund 21.000 werktäglichen SPNV-Ein- und Aussteigern.

In dieser Hierarchie folgen danach die Bahnstationen Bremerhaven Hbf, Bremen-Vegesack, Delmenhorst und Verden, die jeweils zwischen 5.000 und 10.000 werktägliche SPNV-Ein-/Ausstiege aufweisen. Weitere 25 Stationen im Verbundgebiet werden von über 1.000 Fahrgästen werktäglich frequentiert. Die Fahrgastzahlen aller 85 Bahnstationen können der Tabelle B-1 entnommen werden.

Positive Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen haben sich auch in den letzten Jahren insgesamt weiter positiv entwickelt (vgl. Kap. B 2.2.2). Mit Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, dem Ausbau des RE-Kreuzes Bremen (Stundentakt zwischen Bremen und Bremerhaven sowie neue Direktverbindung von Bremerhaven über Bremen nach Hannover) und den Verbesserungen auf der Strecke Bremen – Hamburg (seit 2011 zwei durchgehende Produkte im Stundentakt) konnten auf zahlreichen Stationen des Verbundgebietes zum Teil erhebliche Fahrgastzuwächse verzeichnet werden.

Bedeutungszuwachs für den Bf Bremen-Mahndorf

Besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle der Bahnhof Bremen-Mahndorf an der Strecke von Bremen nach Verden. Die Verkehrsstation wurde um gut 300 m nach Westen verschoben und grundhaft neugebaut. Unmittelbar angrenzend an die beiden Außenbahnsteige wurden nicht nur umfangreiche P+R- und B+R-Anlagen errichtet, sondern auch Bus- und Straßenbahnhaltestellen angelegt, die eine sehr gute Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV sicherstellen. Auf der Bahnhofsnordseite wurde dafür eigens die Straßenbahnlinie 1 vom Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf mit einer neuen Endschleife am Bahnhofsvorplatz verlängert. Dadurch haben weite Teile im Bremer Osten nun eine deutlich bessere SPNV-Anbindung erhalten.

Da ergänzend zum infrastrukturellen Ausbau und der neuen Straßenbahnanbindung auch das SPNV-Angebot des Bahnhofs Bremen-Mahndorf durch den zusätzlichen Halt der Züge der Linien RE1/RE8 und der RB37 (vgl. Karte A-2) ausgeweitet wurde, sind die Fahrgastzahlen gegenüber 2009 um mehr als 55 % gestiegen, auf rund 2.700 Fahrgäste pro Tag.

Abb. A-8: Optimale Bahn-Bus-Verknüpfung am runderneuerten Bahnhof Bremen-Mahndorf (Quelle: ZVBN)

Bahnhofsumfelder

Bahnhofsumfeldgestaltung als ganzheitlicher Ansatz

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 (Park-and-ride und Bike-and-ride, kurz: P+R und B+R) sowie die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zugangsbereichen umfasst.

Diese sogenannten Verknüpfungsanlagen müssen in Bezug auf verkehrliche Funktionalität und städtebauliches Erscheinungsbild ansprechend gestaltet werden, damit sie von den Fahrgästen angenommen werden und die Akzeptanz des ÖPNV insgesamt erhöht wird.

Wichtige Aspekte sind hierbei kurze Wege, um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und damit den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähiger zu machen, weitgehend durchgängige 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.

Gestalterische Aufwertung

Insgesamt lässt sich für das Zweckverbandsgebiet konstatieren, dass in den letzten Jahren bei den verantwortlichen Städten und Gemeinden das Bewusstsein geschärft wurde, 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 Rotenburg (Wümme), Kirchweyhe, Barnstorf, Diepholz, Ganderkesee und Hude zu nennen.

Defizite in der Umfeldgestaltung

Allerdings weisen einige Bahnhofsumfelder nach wie vor Defizite in Gestaltung und Verknüpfung auf. Dies betrifft sowohl die Vorplätze und Verknüpfungsanlagen als auch sonstige Zugangsbereiche, die für die Gestaltung eines Bahnhofsumfeldes von großer Bedeutung sind.

Gerade an den größeren Bahnhöfen nutzt ein Teil der Fahrgäste die rückwärtigen Zugänge zur direkten Erreichbarkeit der Bahnsteige, wie zum Beispiel an den Bahnhöfen Delmenhorst, Hude, Verden, Achim, Osterholz-Scharmbeck, Kirchweyhe, Syke und Diepholz. Diese fallen in der Regel gestalterisch deutlich ab und besitzen nur geringe Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste.

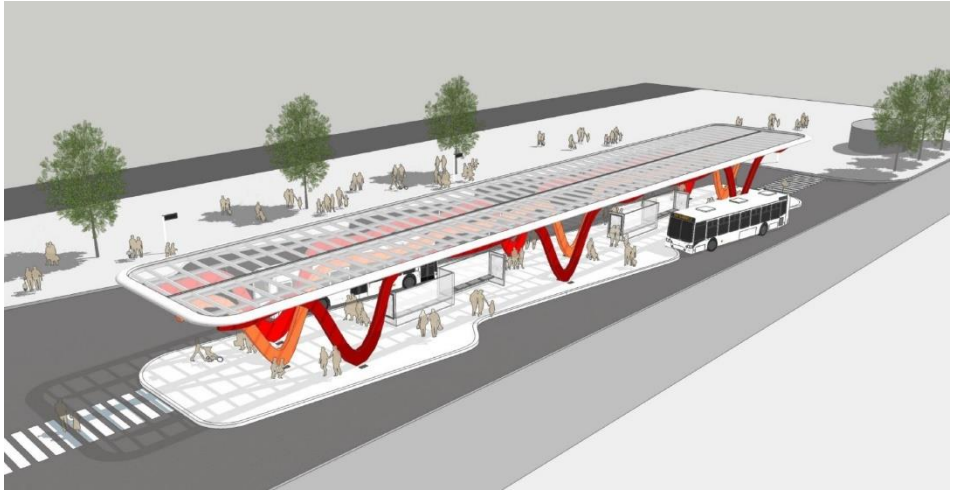


Abb. A-9: Da der ZOB am Bahnhof Verden nicht mehr den heutigen Anforderungen an Witterungsschutz, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität entspricht, wird dieser in den Jahren 2017 bis voraussichtlich 2019 grundhaft modernisiert und barrierefrei ausgebaut. (Quelle: Stadt Verden)

ZVBN-Stationsbüro

Das ZVBN-Stationsbüro unterstützt die Städte und Gemeinden daher bereits seit vielen Jahren aktiv bei der Neu- bzw. Umgestaltung ihres Bahnhofsumfeldes. 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 Landeszuschüssen.

Weiterentwicklung von Stellplatzanlagen

Als Konsequenz der Stationsausbaumaßnahmen der letzten Jahre mussten an einigen Bahnhöfen Veränderungen oder Ergänzungen an den Stellplatzanlagen vorgenommen werden. Beispielhaft seien an dieser Stelle die Bahnhöfe Diepholz, Eystrup, Stubben und Ottersberg genannt, wo durch den Neubau von Straßenunter- oder -überführungen die Zuwegungen zu den Bahnsteigen verändert wurden und in Folge dessen auch neue Standorte für P+R- und B+R-Anlagen angelegt werden mussten.

An anderen Stationen (Oldenbüttel, Lübberstedt, Rodenkirchen) wurden die Mittelbahnsteige aufgelöst und durch neue Außenbahnsteige ersetzt, wobei die vorhandenen Bahnübergänge die Erreichbarkeit der Bahnsteige sicherstellen. Auch hier haben die Gebietskörperschaften auf die veränderte Situation reagiert und in der Nähe der neuen Bahnsteige Stellplätze für Pkw und Fahrräder errichtet bzw. werden diese in Kürze bauen (Bahnhof Rodenkirchen).

Empfangsgebäude

Bedeutung der Empfangsgebäude

Leider hat seit den 1990er Jahren bei der Deutschen Bahn ein Umdenken dahingehend eingesetzt, dass nur noch die Empfangsgebäude der großen Bahnhöfe mit hohem Fahrgastpotenzial entwickelt worden sind. Im VBN-Gebiet betrifft dies lediglich die vier Bahnhöfe Bremen Hbf, Bremerhaven Hbf, Delmenhorst Bf 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 erheblich vernachlässigt und inzwischen bis auf wenige Ausnahmen seitens der DB AG veräußert worden.

Positive Entwicklungen von Bahnhofsgebäuden

Dieser Verkauf durch die Deutsche Bahn AG an Privatinvestoren hat nur in wenigen Fällen eine nachhaltige Verbesserung gebracht. So sind an einigen Bahnhöfen im Zweckverbandsgebiet in den vergangenen Jahren – in der Regel durch kommunales Engagement – die Gebäude umfassend saniert und modernisiert worden. Damit haben sie ganz erheblich zur Aufwertung der Bahnhöfe beigetragen. Durch die Integration fahrgastbezogener Nutzungen, wie personenbedienter Fahrscheinverkauf und Beratung, beheizte Warteräume, öffentlich zugängliche Toiletten und der Verkauf von Heiß- und Kaltgetränken, Backwaren, Snacks und Zeitschriften konnte die Aufenthaltsqualität und Versorgung der Fahrgäste nachhaltig verbessert werden. Beispielhaft können an dieser Stelle insbesondere die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Kirchweyhe, Syke, Bassum und Barnstorf entlang der Strecke Bremen – Osnabrück genannt werden. Andere Gebäude befinden sich gegenwärtig im Umbau (Diepholz, Augustfehn).

Entwicklungsnotwendigkeit vieler Bahnhofsgebäude

Innerhalb des Verbundgebietes gibt es nach wie vor viele Empfangsgebäude an größeren Stationen mit einem Potenzial von zum Teil deutlich mehr als 1.000 täglichen Fahrgästen, die seit Jahren von Leerstand bzw. einer nur geringen Nutzungsdichte geprägt sind und daher auf eine grundlegende Sanierung und Modernisierung sowie die Integration fahrgastrelevanter Nutzungen warten. Dies betrifft insbesondere die Bahnhofsgebäude von Achim, Osterholz-Scharmbeck, Brake, Twistringen und Nordenham.

Abb. A-10: Die Verkehrsstation wurde zwar modernisiert, das Empfangsgebäude am Bahnhof Brake (Unterweser) ist jedoch weiterhin verschlossen und leerstehend (Quelle: ZVBN)

Abb. A-11: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Bremen-Neustadt wurde von Privatinvestoren erworben und soll in den nächsten Jahren saniert und neuen Nutzungen zugeführt werden (u.a. Gastronomie, Backshop, Wohnungen). Der Bahnsteigzugang wurde in diesem Zusammenhang aus dem Gebäude heraus und an dessen Stirnseite verlegt. (Quelle: ZVBN)

A 3.2 Straßengebundener ÖPNV

Überblick über die Linienbündel

Nachstehend werden zunächst im Überblick die Linienbündel für jedes Verbandsmitglied dargestellt und daran anschließend das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV. Hierbei ist festzustellen, dass hinsichtlich der zeitlichen Ausprägung (Vertaktung, Bedienungshäufigkeit) derzeit diverse Linien, insbesondere in den Linienbündeln der Landkreise, die angestrebten Anforderungen ihrer jeweiligen Bedienungsebene (vgl. Kap. A 3) nicht gänzlich erfüllen. Die Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 (Regionalbusse) der Landkreise sind in der Karte A-4 dargestellt.

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).

22 Linienbündel

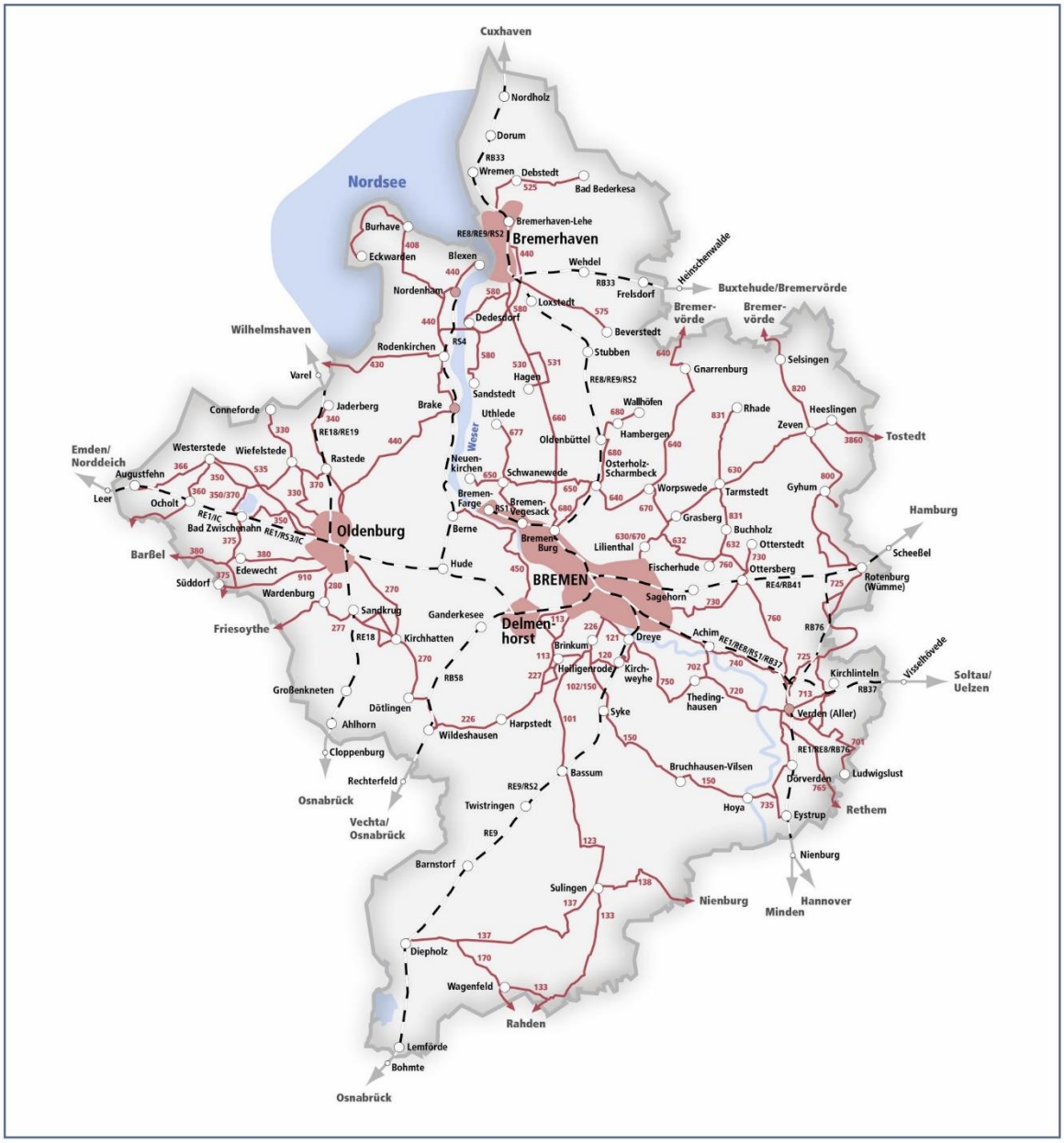
Im Planungsgebiet des ZVBN existieren derzeit 22 Linienbündel. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schulverkehre als Laufzeit/Harmonisierungszeitpunkt für Liniengenehmigungen der 31. Juli eines Jahres vorgesehen.

Bei den kreisfreien Städten ist im Grundsatz als Zeitpunkt der 31. Dezember vorgesehen (in Orientierung an den Fahrplanwechsel zum Jahresende). In den meisten Bündeln ist bereits eine Harmonisierung der Laufzeiten der einzelnen Linien erreicht. Die im Planungsgebiet des ZVBN derzeit existierenden Linienbündel sind nachfolgend tabellarisch aufgelistet sowie grafisch dargestellt (vgl. Tabelle A-7 und Karte A-5).

Gebietskörperschaft	Linienbündel	Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel	Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel
Stadtgemeinde Bremen	Bremen Bus	31.12.2018	01.01.2019
	Bremen Straßenbahn	31.12.2018	01.01.2019
Stadtgem. Bremerhaven	Bremerhaven	31.12.2026	01.01.2027
Stadt Delmenhorst	Delmenhorst Stadt	31.05.2025	01.06.2025
Stadt Oldenburg	Oldenburg Stadt	01.06.2018	02.06.2018
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	31.07.2018	01.08.2018
	LK Diepholz Nordwest	31.07.2018	01.08.2018
	LK Diepholz Südost	31.07.2019	01.08.2019
	LK Diepholz Südwest	31.07.2019	01.08.2019
LK Oldenburg	LK Oldenburg West	31.07.2027	01.08.2027
	LK Oldenburg Nord	31.07.2018	01.08.2018
	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	31.07.2018	01.08.2018
	LK Verden Ost	31.07.2018	01.08.2018
LK Wesermarsch	LK Wesermarsch Nord	31.07.2019	01.08.2019
	LK Wesermarsch Süd	31.07.2018	01.08.2018

Tabelle A-7: Gebietskörperschaften und Linienbündel

Regionalbuslinien im VBN
Gesamtübersicht



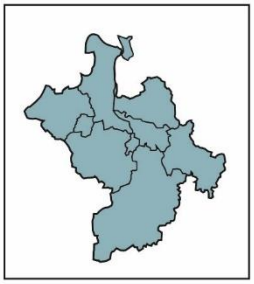
VBN-Land

Auswahl von Orten

Schienenstrecken

Städte im VBN-Land mit Stadtverkehr

wichtige Regionalbuslinie mit VBN-Kundengarantie



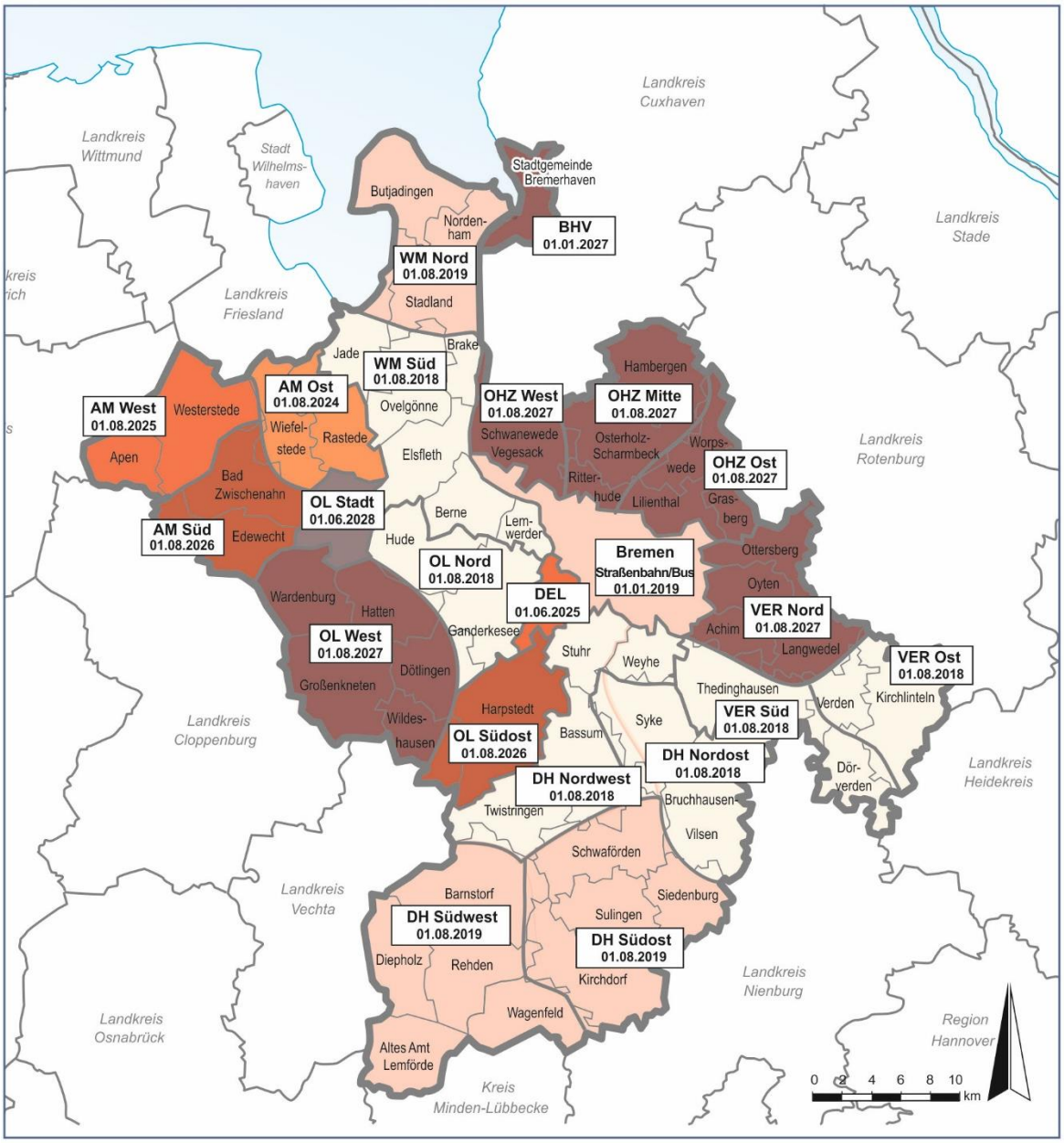
Karte A-4

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

[Stand: Januar 2018]

Linienbündel (allgemein)
Vergabezeitpunkt

zvbn



Vorgesehenes Jahr der Wiedererteilung oder des In-Kraft-Tretens

- 2018
- 2019
- 2024
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028

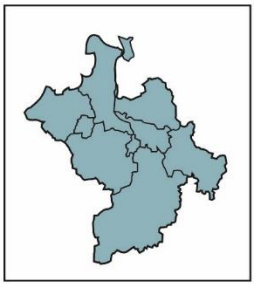
BHV 01.01.2027 — Name des Linienbündels
Zeitpunkt der Wiedererteilung oder erstmaligen Erteilung einer gebündelten Genehmigung

Grenze des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (ZVBN)

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Die Linienbündel in den assoziierten Gebietskörperschaften sind nicht dargestellt.



Karte A-5

[Stand: April 2018]

A 3.2.2 Stadtgemeinde Bremen

ÖPNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Gesamtangebot in der Stadtgemeinde Bremen besteht aus zwölf SPNV-Linien, 12 Straßenbahnlinien, 46 Stadtbuslinien und 29 Regionalbuslinien (jeweils inkl. Nachtverkehr). Das Gesamtnetz teilt sich in die Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord auf. Zudem ist Bremen an den Fernverkehr angebunden, der innerhalb des Verbundes ebenfalls zum VBN-Tarif (mit Aufschlag) genutzt werden kann.

SPNV-Anbindung

Die Stadt Bremen wird durch die SPNV-Linien RE1, RE4, RE8, RE9, RE19, 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).

Stadtverkehr

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).

Straßenbahnnetz

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

Stadtbuslinien

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt durch 31 Stadtbuslinien (inklusive einer Schnellbuslinie). In Bremen-Nord gibt es ein eigenständiges Busliniennetz, das mit elf Buslinien schwerpunktmäßig auf das Zentrum Vegesack sowie die Verknüpfungspunkte zum SPNV (vgl. weiter unten) ausgerichtet ist. Durch die Anbindung an den Verknüpfungspunkt Gröpelingen ist der Anschluss an das stadtbremische Straßenbahnnetz hergestellt.

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

Linienformen	Linien in Bremen-Stadt	Linien in Bremen-Nord (Bezug Vegesack)
Durchmesserlinie	24, 25, 26, 27	90, 91, 92, 94, 95
Halbmesserlinie	20, 63	98
Zubringer-/ Abbringerlinie	31, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 41S, 42, 44, 51, 53, 55, 57, 58, 61, 62, 65/66 (ALT)	80, 81, 82, 83, 93
Tangentiallinie	21, 22, 28, 29, 52	

Tabelle A-8: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen (Quelle: Fahrplan 03/2017)[5]

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

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

Haupterschließung Bremen-Stadt

Die Durchmesser- und Halbmesserlinien übernehmen gemeinsam mit den Straßenbahnlinien die Haupterschließung 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.

Schnellbusse

Die Schnellbuslinie 41S hat eine gegenüber der Hauptlinie teilweise geänderte Linienführung und bedient unterwegs nicht alle Haltestellen.

Zeitliches Verkehrsangebot in Bremen Stadt

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

- *Hauptverkehrszeit* (HVZ, Tagesverkehr): montags – freitags von 06:15 – 09:00 Uhr und 15:00 – 18:45 Uhr
- *Normalverkehrszeit* (NVZ, Tagesverkehr): montags – freitags zwischen den Hauptverkehrszeiten sowie von 18:45 – 20:30 Uhr; sonnabends von 09:30 – 18:00 Uhr (auf Hauptlinien bis 19:30)
- *Schwachverkehrszeit* (SVZ, Früh-/Spät- und Wochenendverkehr): montags – freitags vor der HVZ bis 06:15 Uhr und nach der NVZ ab 20:30 Uhr; sonnabends vor und nach der NVZ. 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 ein 10-Minutentakt (Straßenbahnlinien 4 und 6 in der HVZ: 5-Minutentakt, Buslinien 24, 25 und 26/27 in der HVZ: 7,5-Minutentakt).

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).

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

Zubringer- und Abbringerlinien verkehren in der Regel im gleichen oder in einem weiteren Fahrplantakt 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).

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

Zeitliches Verkehrsangebot Bremen-Nord

Der Betrieb der Buslinien in Bremen-Nord beginnt um ca. 05:00 Uhr und endet um ca. 00:30 Uhr werktäglich (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.

Die Buslinien verkehren in den Hauptverkehrszeiten grundsätzlich in einem 15-Minutentakt, um so den Anschluss an die RS1 herzustellen, die im 15-30-Minutentakt verkehrt. Auf zahlreichen Strecken wird der Takt der Buslinien durch die Überlagerung von Linien auf 7,5- bzw. 5 Min. (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.

Verknüpfungspunkte

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), 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.

Nachtverkehr in Bremen

Im Bremer Stadtgebiet verkehren täglich zehn Nachtlinien: drei Straßenbahnlinien, sechs Stadtbuslinien und ein AnrufLinienTaxi (vgl. Karte A-7). Zusätzlich verkehrt ab Dezember 2017 die RS1 an Wochenenden zwischen Bremen Hbf und Vegesack im Stundentakt.

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 ein durchgehender 60-Minutentakt angeboten. In den übrigen Nächten beginnen Fahrten jeweils um 00:00 Uhr, 00:30 Uhr, 01:00 Uhr, 01:30 Uhr und 04:30 Uhr (ab Hauptbahnhof) (vgl. Tabelle A-9).

Das Nacht-Taxi N94 dient als Zubringer/Abbringer zur/von der Linie N7.

Nächte	Montag/Dienstag bis Donnerstag/Freitag	Freitag/Samstag	Samstag/Sonntag
Fahrten	00:00 Uhr 00:30 Uhr 01:30 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

Verknüpfungspunkt Nachtverkehr

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt für alle städtischen Nachtlinien (Straßenbahn und Bus) mit Ausnahme der Linien N6 und N94. 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.

Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Barrierefreiheit

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. In Zusammenarbeit mit der BSAG hat die Stadtgemeinde Bremen darüber hinaus ein Maßnahmenprogramm zum Umbau von Haltestellen mit besonderer verkehrlichen Bedeutung entwickelt. In diesem Rahmen wurden bislang 13 von 41 für den zeitnahen Umbau vorgesehenen Haltestellen barrierefrei umgestaltet (Stand 12/2016). Der Umbau der weiteren 28 Haltestellen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit von den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen.

Regionalbusverkehr

Das Regionalbusnetz verbindet das Oberzentrum Bremen in Ergänzung zum SPNV und den über das Stadtgebiet hinaus verlängerten Stadtbuslinien (insbesondere Linie 55, 90, 94) und der Straßenbahnlinie 4 mit den Grund- und Mittelzentren in der Region. Im Stadtgebiet verlaufen Regionalbuslinien streckenweise (zum Beispiel in der Neustadt) parallel zu den Stadtbuslinien und bedienen ausgewählte Haltestellen. Insgesamt übernehmen 22 Regionalbuslinien zum Teil auch innerstädtische Verkehrsaufgaben (vgl. Karte A-6).

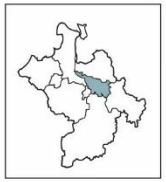
Regionaler Nachtverkehr

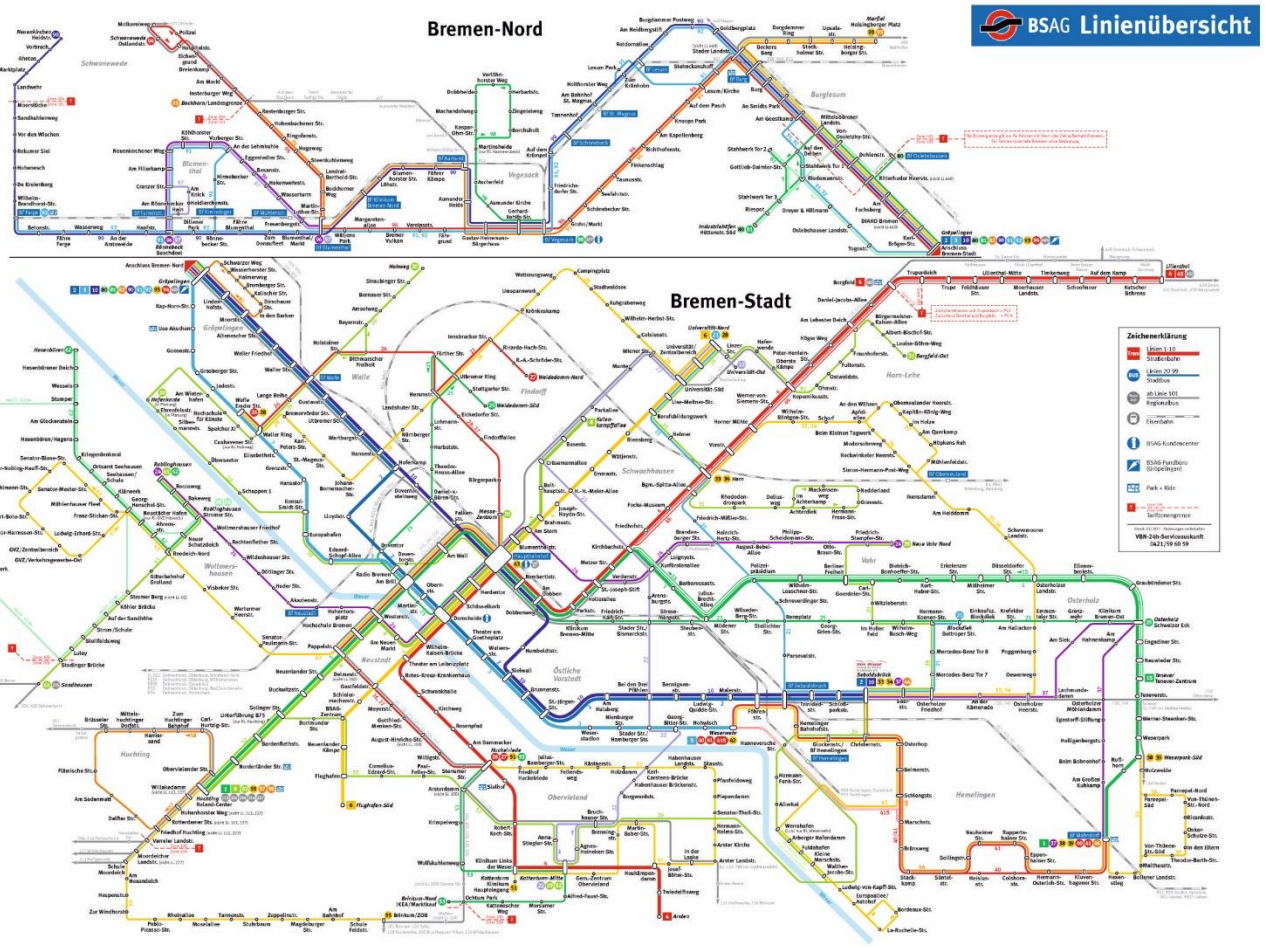
Darüber hinaus verkehren in Bremen am Wochenende als regionales Nachtverkehrsangebot sechs VBN-Nachtschwärmerlinien. Die sechs Nachtschwärmerlinien verbinden das Bremer Stadtgebiet mit den Landkreisen Cuxhaven, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden sowie mit der kreisfreien Stadt Delmenhorst. Über die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

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 Pam Pam in Hagen).

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.





Quelle: BSAG

zvbn

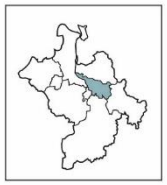
BSAG Linienübersicht
(Tagesliniennetz)

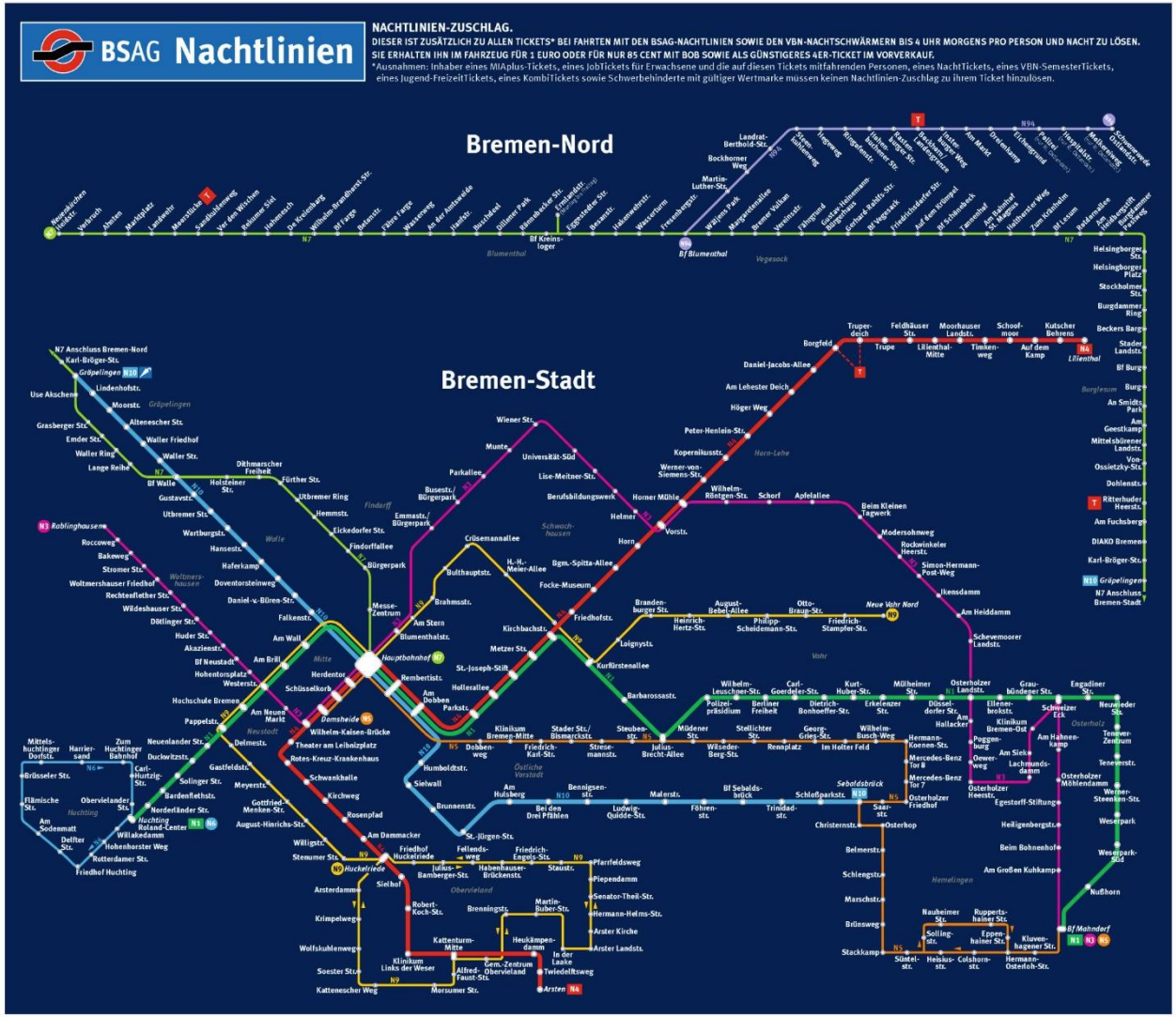
Zeichenerklärung

- Tram — Linien 1-10 — Straßenbahnlinie (1)
- Schnelllinie (4S)
- BUS — Linien 20-99 — Stadtbuslinie (24)
- Regio BUS — ab Linie 101 — Regionalbuslinie (101)
- Eisenbahn
- Zone 100 / Zone 504 — Tarifzonengrenze (T)
- BSAG-Kundencenter
- Park + Ride

Karte A-6

[Stand: Januar 2018]





Quelle: BSAG

zvbn

BSAG Linienübersicht
(Nachtliniennetz)

Zeichenerklärung

Tram — Straßenbahnlinie (N1)

BUS — Stadtbuslinie (N3)

Karte A-7

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.3 Stadtgemeinde Bremerhaven

ÖPNV-Gesamtangebot

In der Stadtgemeinde Bremerhaven setzt sich das ÖPNV-Angebot aus vier SPNV-Linien, 18 Stadtbuslinien (inkl. zwei Nachtbuslinien), sieben Regionalbuslinien (inkl. Schnellbuslinien und Schulverkehr) aus den angrenzenden Landkreisen sowie einer Expressbuslinie zusammen (vgl. Karte A-8).

SPNV-Anbindung

Die Stadt Bremerhaven ist durch die alternierend verkehrenden Regionalexpresslinien RE8 (Bremerhaven – Bremen – Hannover) und RE9 (Bremerhaven – Bremen – Osnabrück), die Regio-S-Bahnlinie RS2 (Bremerhaven – Bremen – Twistringen) sowie die Regionalbahnlinie RB33 (Cuxhaven – Bremerhaven – Buxtehude) sehr gut an das SPNV-Netz angeschlossen. Die Taktung der einzelnen Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Stadtbusverkehr

Das Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Bremerhaven besteht aus 16 Buslinien (ohne Nachtverkehrslinien), die – überwiegend als Durchmesserlinien konzipiert – auf die Innenstadt ausgerichtet sind (vgl. Karte A-8).

Sieben Linien (504, 510, 512, 513, 515, 516 und 517) verkehren in ihrer Funktion als Zu- und Abbringerlinien.

Schnellbuslinien

Die beiden städtischen Schnellbuslinien 501 und 511 verbinden die Stadtteile Leherheide, Lehe, Mitte, Geestemünde und Wulsdorf mit der Innenstadt, wobei sie nicht alle Haltestellen bedienen.

AnrufLinienTaxi

Mit Ausnahme der Schnellbuslinien sowie der Linien 503 und 505 werden auf allen Linien AnrufLinienTaxifahrten angeboten. Diese verkehren nur, wenn sie bis spätestens 45 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt telefonisch angemeldet werden, zum VBN-Tarif. Der Umfang dieser in den jeweiligen Fahrplänen gekennzeichneten Fahrten variiert von Einzelfahrten bis hin zum kompletten Fahrplanangebot als AnrufLinienTaxi.

Zeitliches Angebot

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 montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit überwiegend im 30-Minutentakt, der ab 20:00 Uhr auf einen 40- bis 60-Minutentakt reduziert wird. In den Verkehrsspitzenzeiten etwa von 07:00 bis 08:00 Uhr und ca. 12:00 bis 13:00 Uhr wird das Fahrplanangebot durch den Einsatz von Verstärkerbussen verdichtet.

Samstags gilt der 30-Minutentakt in der Zeit von ca. 08:00 bis 16:00 Uhr, danach wird auf einen 40- bis 60-Minutentakt reduziert. Sonntags wird ganztägig eine Taktung von 40 bzw. 60 Minuten angeboten.

Das Fahrplanangebot in Bremerhaven bleibt ganzjährig unverändert.

Regionalbuslinien

Der Stadtverkehr in Bremerhaven wird durch insgesamt sechs Regionalbus-, eine Schnellbus- sowie drei auf Schulverkehr ausgerichtete Buslinien ergänzt. Die Linien verbinden das Oberzentrum Bremerhaven mit dem Oberzentrum Oldenburg, dem Mittelzentren 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.

Schulorientierter Verkehr

Vier Linien (528, 568 und 576/577 und 581/582 (Loxstedt – Bremerhaven)) sind überwiegend auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet.

Sie verkehren vollständig oder weit überwiegend nur an Schultagen und erschließen Schulstandorte im angrenzenden Landkreis Cuxhaven und in der Stadt Bremerhaven.

Regionalbusse außerhalb des Zweckverbands

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, 530/531, 550, 575, 580. Allerdings verkehrt die Linie 550 nicht mehr nach Cuxhaven, daher wird das Mittelzentrum Cuxhaven nicht mehr durch eine Regionalbuslinie mit Bremerhaven verbunden.

Schnellbusangebot aus der Region

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

Verknüpfungspunkte

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

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.

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

Nachtverkehr

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 Lokalitäten im Stadtgebiet und die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie mit der Stadt Langen im Landkreis Cuxhaven (vgl. Karte A-9).

Stadtbusliniennetz in Bremerhaven
(Tagesnetz)

zvbn

Omnibuslinie

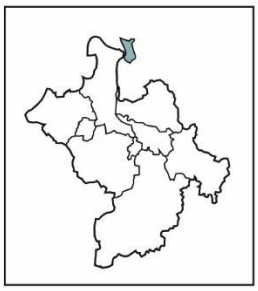
SVPN-Linie

Schnellbuslinien

Schnellbushaltestellen

Haltestelle wird nur in Pfeilrichtung bedient

VBN-Plus Sammeltaxi



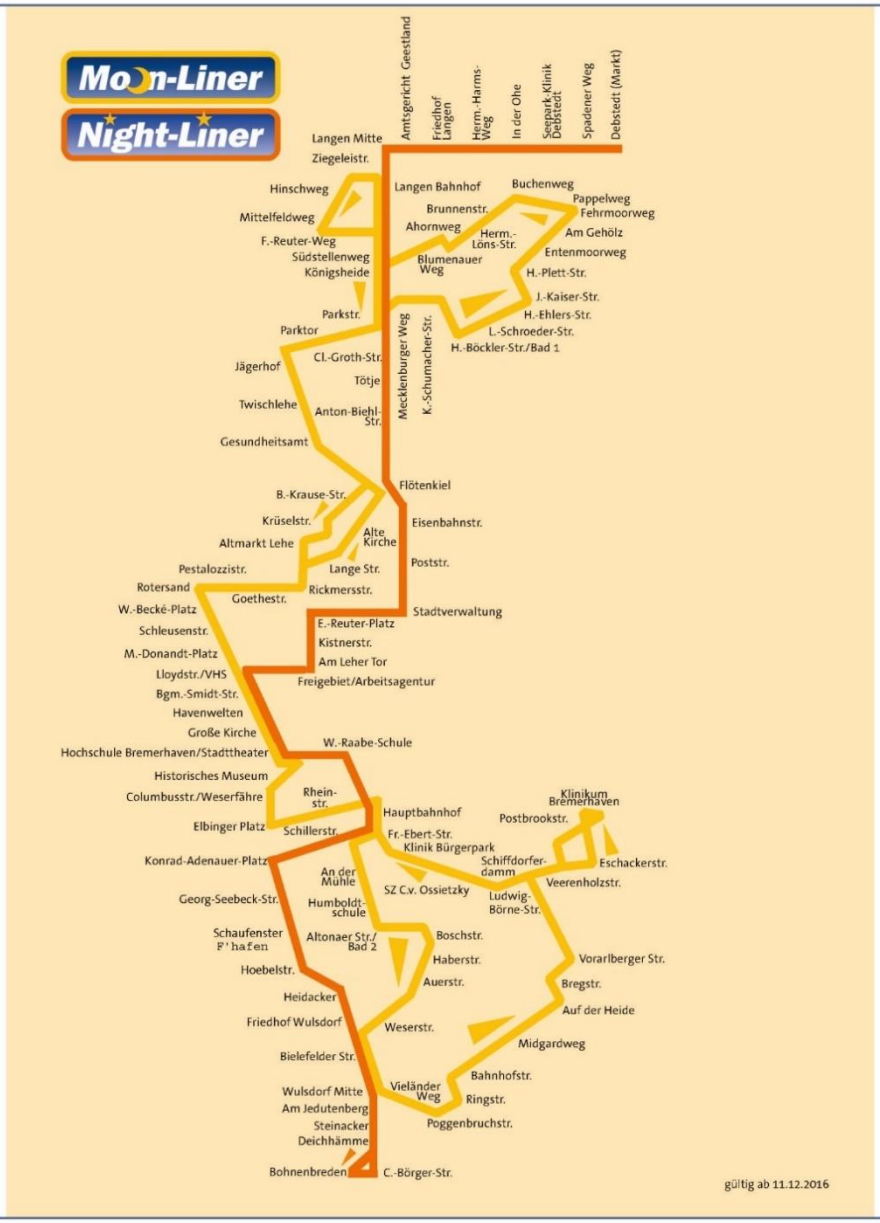
Karte A-8

Quelle: BremerhavenBus

[Stand: Januar 2018]

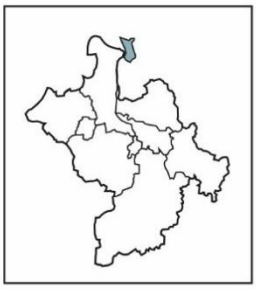
Stadtbusliniennetz in Bremerhaven
(Nachtnetz)

zvbn



Buslinie Night-Liner (NL)

Buslinie Moon-Liner (ML)



Karte A-9

[Stand: Januar 2018]

Quelle: BremerhavenBus

A 3.2.4 Stadt Delmenhorst

ÖPNV-Gesamtangebot

In der Stadt Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) setzt sich das ÖPNV-Angebot aus sechs SPNV-Linien, 13 Stadtbuslinien sowie aus acht Linien aus den angrenzenden Landkreisen bzw. aus der Stadt Bremen zusammen. Am Wochenende bedient eine regionale Nachtbuslinie das Stadtgebiet.

Die SPNV-Anbindung der Stadt Delmenhorst besteht aus den Regionalexpresslinien RE1 und RE19, der IC-Linie 56, die zwischen Bremen Hbf und Augustfehn mit Verbundtickets genutzt werden kann, den Regio-S-Bahnlinien RS3 und RS4 sowie der Regionalbahnlinie RB58. Die Taktung der einzelnen Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Durch Überlagerung der Angebote ergeben sich von Delmenhorst nach Bremen stündlich bis zu vier Fahrtenangebote, wobei allerdings einige Züge dicht hintereinander fahren und zu anderen Zeiten eine Taktlücke von gut 30 min besteht. Von Delmenhorst nach Oldenburg verkehren die Züge der Linien RE1 (im Wechsel mit den Zügen der IC-Linie 56) und RS3 jeweils im Stundentakt und es ergibt sich durch die versetzten Abfahrtszeiten in beide Richtungen annähernd ein Halbstundentakt. Zudem verkehrt in Delmenhorst Heidkrug die Linie RS3 im Stundentakt.

Stadtbuslinien

Das Liniennetz des Stadtverkehrs besteht aus einem Tagesliniennetz und einem Freizeitliniennetz. Das Tagesliniennetz besteht aus sieben Durchmesserlinien (Linien 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208). In Zeiten geringerer Nachfrage verkehren davon fünf Durchmesserlinien mit veränderter Liniennummer (die 0 wird durch eine 1 ersetzt: 212, 213, 215, 216, 218) und eine Halbmesserlinie (214) im Freizeitliniennetz. Alle Linien sind radial auf den ZOB am Bahnhof ausgerichtet (vgl. Karten A-10 und A-11).

Der Stadtbusbetrieb im Tagesliniennetz beginnt Montag bis Freitag in der Regel zwischen etwa 05:30 Uhr und 06:00 Uhr und endet zwischen 19:30 Uhr und 20:00 Uhr. Zwischen 19:30 Uhr und etwa 22:00 Uhr verkehren die Linien des Freizeitliniennetzes. An Freitagen und Samstagen wird das Angebot im Freizeitliniennetz bis etwa 24:00 Uhr aufrechterhalten. Die Stadtbuslinien verkehren im Tagesliniennetz im 30-Minutentakt, im Freizeitliniennetz im Stundentakt. Die einzige Ausnahme ist die Linie 208, die auch im Tagesliniennetz im Stundentakt verkehrt.

An Samstagen beginnt der Betrieb des Tagesliniennetzes gegen 06:30 Uhr mit Fahrten im 30-Minutentakt und geht gegen 16:30 Uhr in den Stundentakt des Freizeitliniennetzes über. Auch hier bildet die Linie 208 mit einem durchgängigen Stundentakt die Ausnahme.

An Sonntagen verkehren die Linien des Freizeitliniennetzes von etwa 09:00 Uhr bis etwa 22:00 Uhr ganztägig im Stundentakt. Das Fahrplanangebot in Delmenhorst bleibt ganzjährig unverändert.

Zusätzlich verkehrt die Bremer Stadtbuslinie 61 von Bremen-Rablinghausen nach Delmenhorst-Sandhausen und stellt dort stündlich regelmäßige Anschlüsse mit der Linie 205 im Tagesliniennetz her. Elf der siebzehn Fahrten der Linie 61 verkehren als AnrufLinienTaxi.

Regionalbuslinien

Die Stadt Delmenhorst wird durch zwei Regionalbuslinien erschlossen:

- Die Linie 240 verbindet Delmenhorst mit Ganderkesee im Landkreis Oldenburg. Sie bietet von Montag bis Freitag ein relativ dichtes, aber weitgehend unvertaktetes Fahrplanangebot.
- Die Linie 450 „DeichLäufer“ verbindet Delmenhorst mit Gemeinden im Landkreis Wesermarsch. Sie verkehrt von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags werden zwei Fahrtenpaare angeboten.

BürgerBus

Die BürgerBuslinien 221, 222 und 223 verbinden Delmenhorst mit der Gemeinde Ganderkesee. Die Linien verkehren von Montag bis Freitag im Zweistundentakt.

Schulorientierter Verkehr

Das Angebot der Linien 229 und 256 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.

Werksverkehr

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

Verknüpfungspunkte

Bedeutendster Verknüpfungspunkt in Delmenhorst ist die Haltestelle Bahnhof/ZOB, über die alle Stadtbus- und Regionalbuslinien geführt werden.

Die Linien mit geraden und ungeraden Liniennummern begegnen sich jeweils alle 30 Minuten am ZOB, so dass Umsteigemöglichkeiten hergestellt werden. Die Abfahrtszeiten der Linien mit geraden und ungeraden Liniennummern sind im Tagesliniennetz um ca. 15 Minuten versetzt und im Freizeitliniennetz um ca. 30 Minuten.

Die Linien mit ungeraden Nummern treffen sich im Tagesliniennetz beispielsweise also immer ca. zur Minute :00 und :30 am ZOB, die Linien mit den geraden Nummern etwa zur Minute :15 und :45. Somit ergeben sich für alle Linien maximale Umsteigezeiten von etwa 15 Minuten im Tageslinien- und etwa 30 Minuten im Freizeitliniennetz.

Der Fahrplan der Stadtbusse ist am ZOB auch auf den SPNV in und aus Richtung Bremen abgestimmt, da die stärkste Pendlerverflechtung mit dem Oberzentrum Bremen besteht. Es ergeben sich Verknüpfungen mit den SPNV-Linien in Richtung Oldenburg (RE1/IC56, RE19 und RS3), Nordenham (RS4) und Osnabrück (RB58).

Ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt befindet sich an der Haltestelle Markt. Dieser wird im Tageslininenetz, mit Ausnahme der Stadtbuslinie 203, der BürgerBuslinie 221 sowie der Regionalbuslinien, von allen Stadtbuslinien und der BürgerBuslinie 222 bedient. Im Freizeitliniennetz verkehren dort die Stadtbuslinien 212, 213 und 218.

Die BürgerBuslinien 221 und 222 bieten regelmäßig Anschlüsse an die Tageslinien mit geraden Liniennummern.

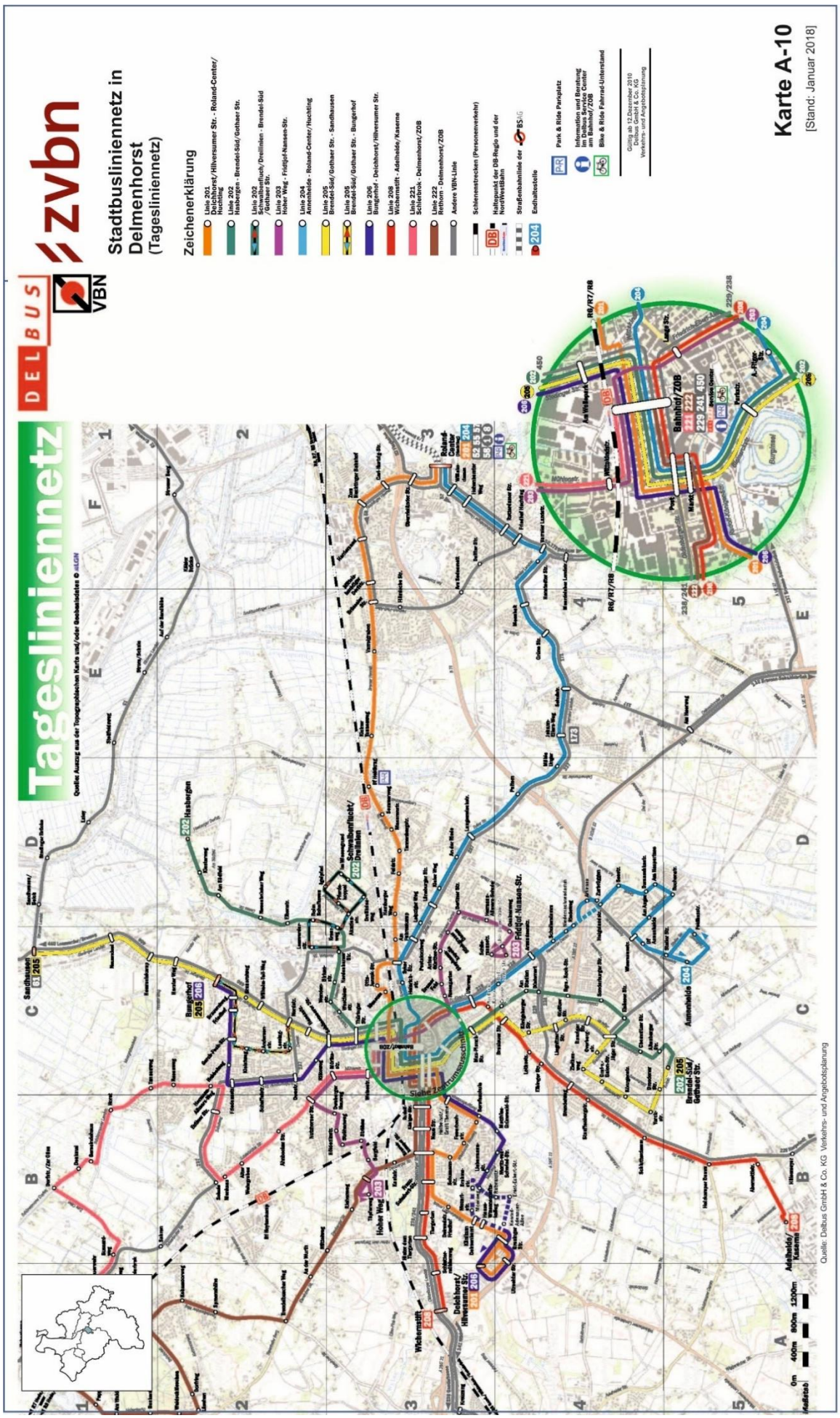
Die Regionalbuslinie 450 bietet regelmäßig Anschlüsse, insbesondere an die Tageslinien mit ungeraden Liniennummern. Sie stellt am Bahnhof Delmenhorst ebenfalls Anschlüsse an die RS3 und RS4 nach Bremen und Oldenburg her.

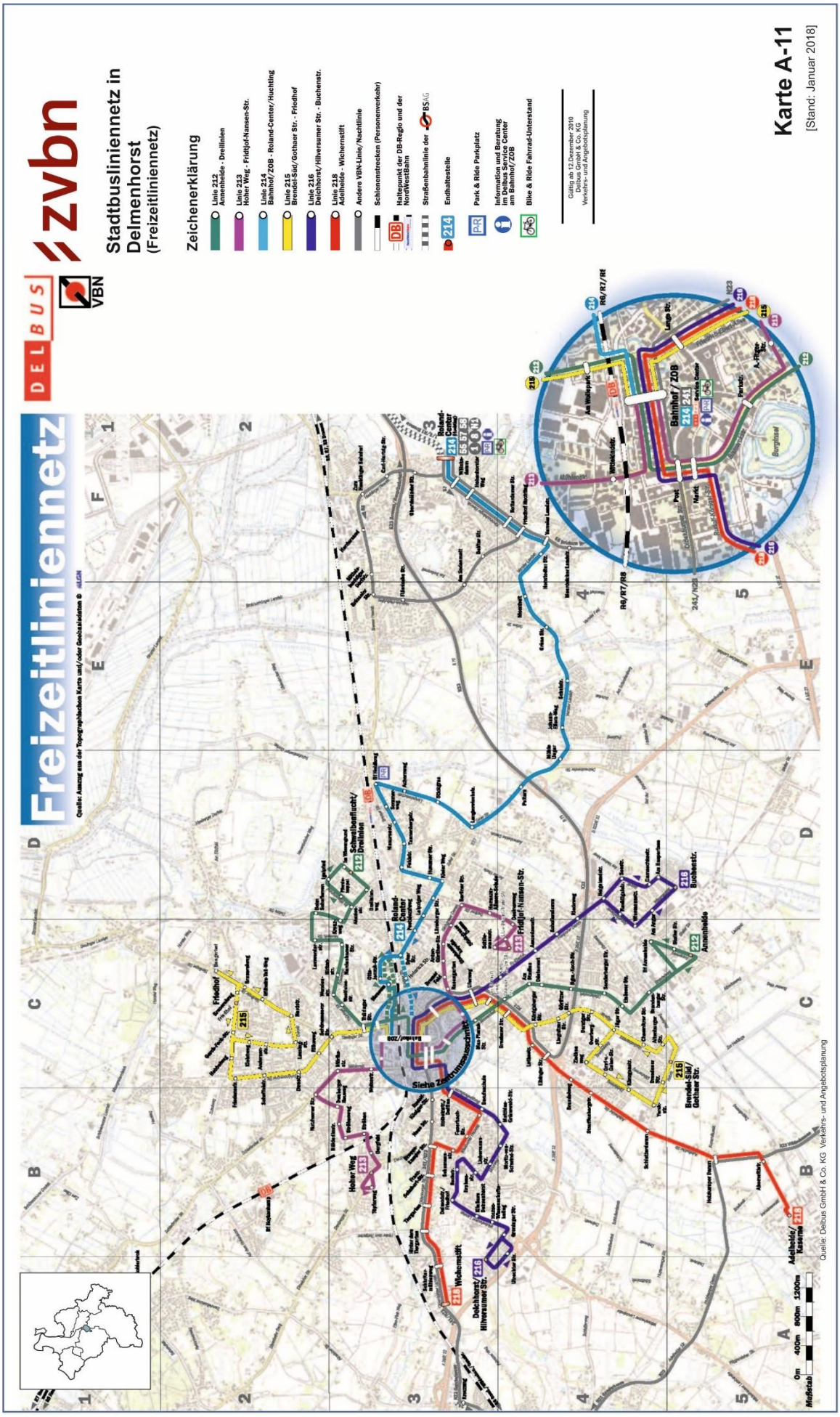
Außerdem besteht am Hasporter Damm nahe der A28 eine Haltestelle für den Fernbusverkehr.

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

Nachtverkehr

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


Tagesliniennetz
DELBUS
VBN
zvbn
Stadtbusliniennetz in Delmenhorst (Tageslinienetz)
Zeichenerklärung
Linie 201 Dwojenkrug/Hilversumer Str. - Roland-Center/ Huchting
Linie 202 Hasbergen - Brendel-Süd/Gothaer Str.
Linie 203 Schwabenfluck/Drellinien - Brendel-Süd /Gothaer Str.
Linie 203 Hoher Weg - Fräntjel-Nassen-Str.
Linie 204 Annenheide - Roland-Center/Huchting
Linie 205 Brendel-Süd/Gothaer Str. - Sandhausen
Linie 205 Brendel-Süd/Gothaer Str. - Bungerhof
Linie 206 Bungerhof - Deichhorst/Hilversumer Str.
Linie 208 Wichernstift - Adelheide/Kaserne
Linie 221 Schierbrok - Delmenhorst/ZOB
Linie 222 Rethorn - Delmenhorst/ZOB
Andere VBN-Linie
Schienenstrecken (Personenverkehr)
Haltepunkt der DB-Regio und der NordWestBahn
Straßenbahnlinie der BSAG
Endhaltestelle
Park & Ride Parkplatz
Information und Beratung im Delbus Service Center am Bahnhof/ZOB
Bike & Ride Fahrrad-Unterstand
Gültig ab 12.Dezember 2010
Delbus GmbH & Co. KG
Verkehrs- und Angebotsplanung
Karte A-10
[Stand: Januar 2018]
Quelle: Delbus GmbH & Co. KG Verkehrs- und Angebotsplanung


Freizeitliniennetz
DELBUS
zvbn
VBN
Stadtbusliniennetz in Delmenhorst
(Freizeitliniennetz)
Zeichenerklärung
Linie 212 Annenheide - Drellinien
Linie 213 Hoher Weg - Fridtjof-Nansen-Str.
Linie 214 Bahnhof/ZOB - Roland-Center/Huchting
Linie 215 Brendel-Süd/Gothaer Str. - Friedhof
Linie 216 Deichhorst/Hilversumer Str. - Buchenstr.
Linie 218 Adelheide - Wichernstift
Andere VBN-Linie/Nachtlinie
Schienenstrecken (Personenverkehr)
Haltepunkt der DB-Regio und der NordWestBahn
Straßenbahnlinie der BSAG
Endhaltestelle
Park & Ride Parkplatz
Information und Beratung im Delbus Service Center am Bahnhof/ZOB
Bike & Ride Fahrrad-Unterstand
Gültig ab 12.Dezember 2010
Delbus GmbH & Co. KG
Verkehrs- und Angebotsplanung
Karte A-11
[Stand: Januar 2018]
Quelle: Auszug aus der Topographischen Karte und/oder Geoinformationssystem © ALKIS
Quelle: Delbus GmbH & Co. KG Verkehrs- und Angebotsplanung
Bahnhof/ZOB
Roland-Center
Friedhof
Hoher Weg
Wichernstift
Deichhorst/Hilversumer Str.
Adelheide/Kaserne
Brendel-Süd/Gothaer Str.
Annenheide
Buchenstr.
Fridtjof-Nansen-Str.
Schulzentrum Dreilinden
Maßstab 0m 400m 800m 1200m

A 3.2.5 Stadt Oldenburg

ÖPNV-Gesamtangebot

In der Stadt Oldenburg setzt sich das ÖPNV-Angebot aus fünf SPNV/IC-Linien, 19 Stadtbuslinien sowie aus 15 Linien aus den angrenzenden Landkreisen (inkl. Schnellbuslinien und Schulverkehr) zusammen. Der Nachtverkehr besteht aus sechs Stadt- und sechs regionalen Nachtbuslinien.

SPNV-Anbindung

Die SPNV-Anbindung der Stadt Oldenburg besteht aus den drei Regionalexpresslinien RE1, RE18 und RE19, aus der Regio-S-Bahnlinie RS3 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 RS3 Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn und stellen eine direkte Anbindung zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremen her. Auch die Regionalexpresslinie RE19 verbindet Oldenburg mit Bremen, diese Linie startet/endet in Wilhelmshaven.

- 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-Bahnlinie RS3* verkehrt im Stundentakt. Durch die Überlagerung der Angebote (RE1/IC56 und RS3) ergibt sich nahezu ein 30-Minutentakt Oldenburg und Bremen.

Alle diese Angebote werden auch am Wochenende aufrechterhalten.

- Die *Regionalexpresslinie RE19 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen* verkehrt alle vier Stunden, in der Summe ergeben sich vier Fahrtenpaare.

Stadtbuslinien

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 Umsteigehaltestellen Lappan sowie den Hbf/ZOB (abgesehen von der Linie 304).

Die Stadtbuslinien 301, 302, 304, 313, 314, 323, 324 und 329 sind als Durchmesserlinien konzipiert.

Die Linien 306, 307, 308, 310, 311, 315, 316, 317, 318, 321 und 322 erschließen das Stadtgebiet als Halbmesserlinien.

Eine direkte Anbindung der angrenzenden Gebiete in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg mit dem Stadtgebiet Oldenburg stellen die sechs Linien 301, 310, 314, 315, 323, und 329 her.

Zeitliches Verkehrsangebot

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 montags bis freitags zwischen 06:30 Uhr und 19:00 Uhr mit folgender Taktfolge, wobei nicht in Haupt- und Nebenverkehrszeit unterschieden wird:

---

[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.

- 15-Minutentakt, neun Linien: 301, 304, 306, 307, 308, 310, 314, 323 und 329
- 20-Minutentakt, zwei Linien: 311 und 321. Die beiden Linien werden als Linie 311/321gemeinsam dargestellt, dadurch entsteht auf dem überwiegenden Linienverlauf ein 10-Minutentakt
- 30-Minutentakt, sechs Linien: 302, 313, 317, 318, 322 und 324. Die Linien 302 und 313 sind im Abschnitt Alexanderstraße fahrplantechnisch so aufeinander abgestimmt, dass ein gemeinsamer 15-Minutentakt besteht.
- 60-Minutentakt, zwei Linien: 315 und 316

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 und 316, die im Stundentakt verkehren.

Zeitliches Angebot am Wochenende

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 den 14 Linien ein 30-Minutentakt angeboten, der bis 24:00 Uhr gilt. Ausgenommen sind davon ebenfalls die im Stundentakt verkehrenden Linien 315 und 316.

Sonn- und feiertags verkehren die Busse bis ca. 11:30 Uhr in der Regel im Stundentakt. Auf 16 Linien wird das Fahrplanangebot bis 24:00 Uhr auf einen 30-Minutentakt verdichtet. Auf den Hauptästen besteht dann ein 15-Minutentakt. Die Linien 315 und 316 verkehren ganztägig im 60-Minutentakt, die Linie 317 hat kein Angebot am Sonntag.

In den Außenbereichen wird durch eine Aufsplittung einzelner Linien in verschiedene Linienäste die Bedienungshäufigkeit verringert (zum Beispiel Linien 314 und 329). Diese Linienäste werden dann im 30-/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. Auch beim jährlichen Stadtfest wird das Angebot verdichtet.

Regionalbuslinien

Die Region um Oldenburg ist durch fünf Schnellbusse, fünf Regionalbusse sowie zwei schülerorientierte Linien (289 und 266) direkt an das Oberzentrum angebunden. Die fünf Regionalbuslinien 280, 330, 340, 350 und 460 binden die Grundzentren Wiefelstede und Rastede sowie die Mittelzentren Westerstede, Bad Zwischenahn und Friesoythe an die Stadt Oldenburg an.

Schnellbusangebot

Die Schnellbuslinien 270, S35, 380, 440 und 910 schaffen direkte Verbindungen von dem Grundzentrum Barßel, den Mittelzentren Wildeshausen, Westerstede, Brake, Nordenham und Friesoythe sowie dem Oberzentrum Bremerhaven zur Stadt Oldenburg.

Der Linienweg der Schnell- und Regionalbuslinien wird auf den radial auf die Innenstadt zulaufenden 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.

Das vertaktete Angebot der Schnell- und Regionalbuslinien wird in unterschiedlicher Ausprägung von montags bis samstags angeboten. Die Linien 270, 330, 350, S35 und 440 fahren auch am Sonntag.

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

Schulorientierter Verkehr

Zusätzlich stellen sechs Linien die Schülerbeförderung aus den angrenzenden Städten und Gemeinden an Schulstandorte in der Stadt Oldenburg her.

Verknüpfungspunkte

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

- An der *Haltestelle Hbf/ZOB* gibt es Verknüpfungen zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien sowie zwischen den Buslinien und den fünf SPNV/IC-Linien RE1, RE18, RE19 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 Stadtbuslinien den Wallring befahren, können die im Streckenverlauf liegenden Haltestellen ebenfalls zum Umstieg zwischen den Stadtbussen und den Bussen der Regionallinien genutzt werden.

Städtischer Nachtverkehr

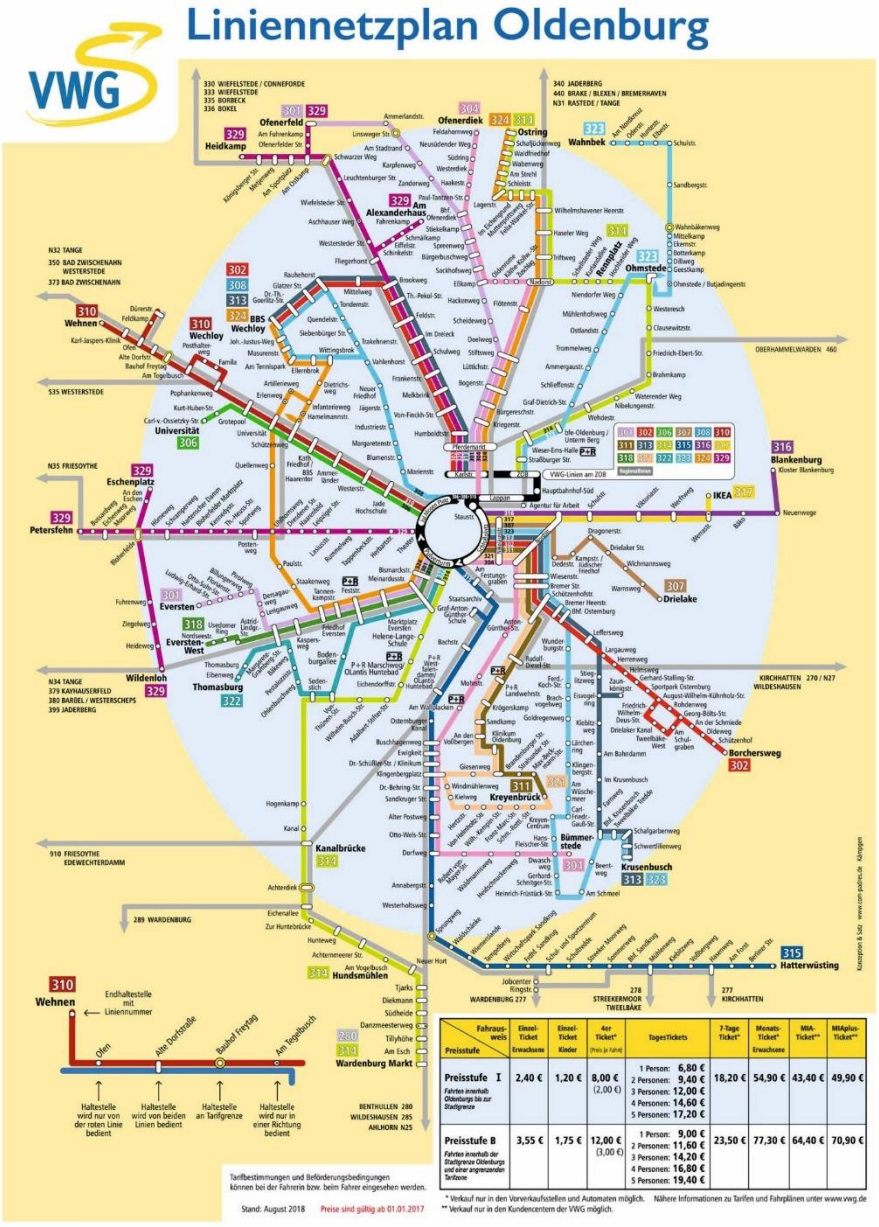
In allen Nächten besteht im innerstädtischen Verkehr ein Nachtverkehrsangebot mit sieben Linien des Nachtexpresses (N36-N42), die die Stadteile jeweils ringförmig vom Lappan aus erschließen (vgl. Karte A-13). In den Wochenendnächten werden je drei Fahrten pro Nacht im Stundentakt angeboten, ansonsten wird eine Fahrt im Anschluss an den Tagesverkehr durchgeführt.

Regionaler Nachtverkehr

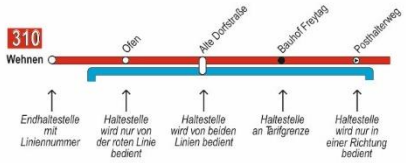
Darüber hinaus verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag vier Linien der NachtEule Ammerland (N31, N32, N34, N35) sowie die Nachtschwärmerlinien N27 zwischen Oldenburg und Wildeshausen und N25 zwischen Wardenburg und Ahlhorn (vgl. Karte A-24 in der Anlage).

Stadtbusliniennetz in Oldenburg
(Tagesnetz)

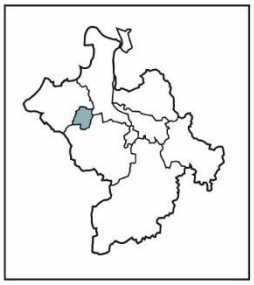
zvbn



Preisstufe \ Fahrausweis	Einzel-Ticket Erwachsene	Einzel-Ticket Kinder	4er Ticket* (Preis je Fahrt)	TagesTickets	7-Tage Ticket*	Monats-Ticket* Erwachsene	MIA-Ticket**	MIAplus-Ticket**
Preisstufe I *Fahrten innerhalb Oldenburgs bis zur Stadtgrenze*	2,40 €	1,20 €	8,00 € (2,00 €)	1 Person: 6,80 € 2 Personen: 9,40 € 3 Personen: 12,00 € 4 Personen: 14,60 € 5 Personen: 17,20 €	18,20 €	54,90 €	43,40 €	49,90 €
Preisstufe B *Fahrten innerhalb der Stadtgrenze Oldenburgs und einer angrenzenden Tarifzone*	3,55 €	1,75 €	12,00 € (3,00 €)	1 Person: 9,00 € 2 Personen: 11,60 € 3 Personen: 14,20 € 4 Personen: 16,80 € 5 Personen: 19,40 €	23,50 €	77,30 €	64,40 €	70,90 €



330 Regionalbuslinie mit Liniennummer



Karte A-12

Quelle: Verkehr und Wasser GmbH (VWG)

[Stand: Januar 2018]

Stadtbusliniennetz in Oldenburg
(Nachtnetz)

zvbn

N36 Donnerschwee/Alexandersfeld
N37 Ofenerdiek/Ofenerfeld
N38 Universität/Bloherfelde/Petersfehn
N39 Bümmerstede/Kreyenbrück
N40 Osternburg/Krusenbusch
N41 Sandkrug/Hatterwüsting
N42 Wardenburg (Weiterführung als N25 VBN-Nachschwärmer bis Wildeshausen)
N32 Regionalbuslinie der "Nachteule" mit Liniennummer

Hinweis: Die VBN-Nachschwärmerlinie N27 ist nicht dargestellt.

Karte A-13

[Stand: Januar 2018]

Quelle: Verkehr und Wasser GmbH (VWG)

A 3.2.6 Landkreis Ammerland

ÖPNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland besteht aus fünf SPNV-Linien und insgesamt 76 Buslinien (inkl. Schnellbusse und Schulverkehr).

Im SPNV verkehren folgende Linien:

SPNV-Anbindung

- 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 *Regionalexpresslinie RE19* (Fahrtenangebot) bildet eine direkte Verbindung von Rastede über Oldenburg nach Bremen. Alle vier Stunden wird jeweils eine Fahrt angeboten, in der Summe ergibt dieses vier Fahrtenpaare.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* verkehrt täglich von 6:00 Uhr bis 19:00 Uhr im Stundentakt, danach im Zweistundentakt bis 23:00 Uhr von Bad Zwischenahn über Oldenburg nach Bremen.

Schnellbusangebot

Das Regionalbusangebot weist drei Schnellbuslinien mit unterschiedlicher Bedeutung für den Landkreis Ammerland auf:

- Die Linie S35 verbindet die Kreisstadt Westerstede, die über keine SPNV-Anbindung verfügt, direkt über die Autobahn A 28 mit der Stadt Oldenburg ohne Zwischenhalt. Seit dem 06.05.2017 gehört die Linie S35 zum Netz der niedersächsischen „Landesbuslinien“ und verkehrt an allen Verkehrstagen im Stundentakt von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Montags bis freitags wird jeweils eine Verstärkerfahrt am Morgen angeboten.
- Die Linie 440 „WeserSprinter“ verkehrt zwischen Oldenburg und Nordenham/Bremerhaven und bedient im Ortsteil Loy der Gemeinde Rastede im Landkreis Ammerland zurzeit drei Haltestellen. Die Linie bietet montags bis sonntags für den Ortsteil Loy einen Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird.
- Die Linie 910 verbindet Friesoythe mit der Stadt Oldenburg und erschließt dabei die Edewechter Ortsteile Scharrel, Süddorf und Husbäke entlang des Küstenkanals im Landkreis Ammerland. Ca. 70 % der Verkehrsleistung wird im Verbundgebiet abgewickelt, die Linie 910 verkehrt vertaktet von montags bis samstags.

---

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

Regionalbuslinien

Des Weiteren gibt es die sieben Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 (330, 340, 350, 360, 366, 370, 375 und 380), die regionale Verbindungsfunktionen übernehmen (vgl. Karte A-14).

Die folgenden Linien sind der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

- Die Linie 330 verbindet die Gemeinde Wiefelstede direkt mit der Stadt Oldenburg abseits von SPNV-Korridoren. Es wird montags bis freitags ein Stundentakt, samstags und sonntags ein Zweistundentakt angeboten. An allen Verkehrstagen gehören Spätfahrten zum Angebot der Linie 330.
- Die Linie 340 verbindet die Gemeinde Rastede und den Ort Jaderberg im Landkreis Wesermarsch direkt mit der Stadt Oldenburg. Die Linie 340 verkehrt montags bis freitags im Stundentakt, am Samstag wird ein zweistündiges vertaktetes Angebot vorgehalten.
- Die Linie 350 verkehrt über Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg. Montags bis freitags bedient sie einen Stundentakt und am Wochenende einen Zweistundentakt.
- 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 montags bis freitags einen Stundentakt, samstags und sonntags einen Zweistundentakt. Spätfahrten an allen Verkehrstagen runden das Angebot ab.

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

- Die Linie 360 bietet montags bis freitags einen Zweistundentakt mit teilweise Verdichtungen zum Stundentakt an. Die Linie 366 verkehrt montags – freitags im Stundentakt. Am Samstag besteht das Angebot auf beiden Linien aus einem Zweistundentakt.
- Die Linien 370 und 375 verkehren an Schultagen montags bis freitags. Vier Fahrten der Linie 370 verkehren auch in den Ferien. Am Wochenende besteht kein Angebot.

Stadtbuslinien aus Oldenburg

Das Regionalbusangebot wird durch die vier oldenburgischen Stadt-buslinien 301, 310, 323 und 329 ergänzt. Diese binden die direkt an der Stadtgrenze liegenden Ortsteile der Gemeinden Bad Zwischenahn, Wiefelstede, Edewecht und Rastede an. Sie bieten in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags im Stadtgebiet Oldenburg überwiegend einen 15-Minutentakt an.

Schulorientierter Verkehr

Insgesamt 46 Buslinien der Bedienungsebene 3 übernehmen überwiegend Aufgaben im schulbezogenen Verkehr. Deren zeitliches und räumliches Angebot ist auf den Fahrtzweck "Schülerverkehr" ausgerichtet.

BürgerBus

Im Landkreis Ammerland sind vier BürgerBusvereine aktiv. In der Stadt Westerstede verkehrt die BürgerBuslinie 359, die montags bis freitags sowie an Sonn- und Feiertagen teilweise ein vertaktetes Angebot leistet. Mit der Liniennummer 347 verkehrt in Rastede der dortige BürgerBus mit einem Angebot von montags bis freitags. In Bad Zwischenahn bietet die BürgerBuslinie 394 einen Stundetakt von montags bis freitags mit einer dreistündigen Pause mittags an.

An Sonntagen sieht der Fahrplan ab ca. 14:00 Uhr einen Stundentakt vor. Am 01.02.2017 hat der BürgerBus Edewecht (Linie 393) mit einem Zweistundentakt montags bis freitags den Betrieb aufgenommen.

Verknüpfungspunkte

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.

Weitere Verknüpfungen sind:

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

Nachtlinien

Die vier Nachtlinien N31, N32, N34 und N35 der NachtEule Ammerland verkehren in den Wochenendnächten teilweise mit einem vertakteten Angebot zum NachtEulen-Tarif [8] 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).

ÖPNV außerhalb

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 – Veenhusen), 714 (Wilhelmshaven zur Waldorfschule in der Stadt Oldenburg) und 917 (Gemeindeverkehr Bösel). Da diese Linien teilweise nur wenige Haltestellen im Landkreis Ammerland bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

[8] Zurzeit kostest das NachtEulen Ticket 5,- Euro im Landkreis Ammerland die Nacht.

[9] Zurzeit kostest das NachtEulen Ticket 5,- Euro im Landkreis Leer die Nacht.

Landkreis Ammerland
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn

RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

366 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

350 Buslinie der Bedienungsebene 1

360 Buslinie der Bedienungsebene 2

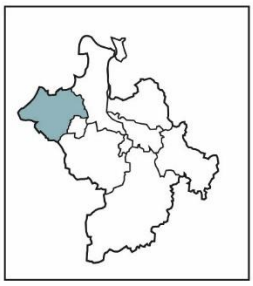
S35 Landesbedeutsame Buslinie

301 Stadtbuslinie

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

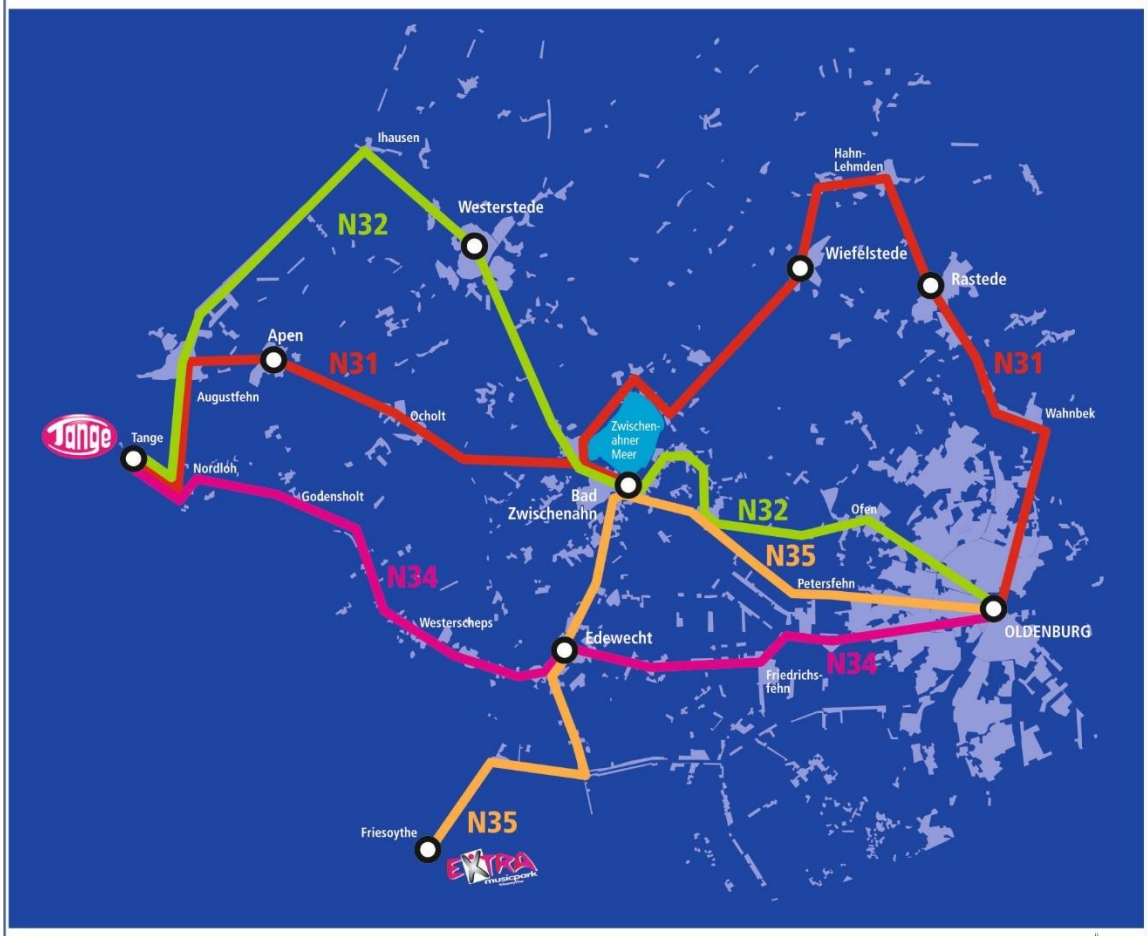
Rastede	Stadt/Gemeinde
WESTERSTEDE	Mittelzentrum
Edewecht	Grundzentrum
Südende	Ort



Karte A-14

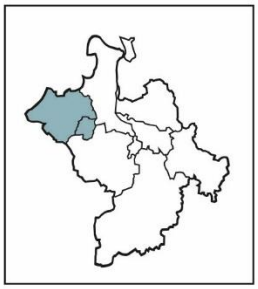
[Stand: Januar 2018]

Landkreis Ammerland
Nachtlinien (NachtEule)



Ausgewählte Zwischenhalte

N32 NachtEulen-Linie mit Liniennummer



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

Karte A-15

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.7 Landkreis Diepholz

ÖPNV-Gesamtangebot

Im Landkreis Diepholz verkehren insgesamt 72 Buslinien (inkl. Schnellbusse und Schulverkehr) sowie im SPNV die Linien RE9 Osnabrück – Bremen – Bremerhaven und RS2 Twistringen – Bremen – Bremerhaven (vgl. Karte A-16).

SPNV-Anbindung

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

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

Durch die Angebotsüberlagerung der beiden im Stundentakt verkehrenden Linien ergibt sich zwischen Twistringen und Bremen Hbf annährend 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.

Regionalbuslinien

Der Bedienungsebene 1 sind die fünf Regionalbuslinien 101, 102, 150, 120 und 123 zugeordnet:

- Die Linie 101 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Stuhr an das Oberzentrum Bremen sowie die Stadt Bassum her. Die Linie verkehrt montags bis freitags auf dem Abschnitt Bremen – Fahrenhorst im Stundentakt und zwischen Fahrenhorst und Stadt Bassum im Zweistundentakt mit Verstärkern in der Hauptverkehrszeit.
- Die Linie 102 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Stuhr an das Mittelzentrum Stadt Syke sowie das Oberzentrum Bremen her. Die Linie verkehrt montags bis freitags im Zweistundentakt.
- Die Linie 150 stellt die Anbindung des Oberzentrums Bremen mit dem Mittelzentrum Syke, dem Grundzentrum Bruchhausen-Vilsen sowie dem im Landkreis Nienburg gelegenen Grundzentrum Hoya her. Die Linie verkehrt montags bis freitags zwischen Bremen und Hoya im Zweistundentakt und zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen zusätzlich im Zweistundentakt.
- Die Linie 120 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Stuhr an die Gemeinde Weyhe sowie an das Oberzentrum Bremen her. Die Linie verkehrt montags bis freitags im Stundentakt.
- Die Linie 123 stellt die Anbindung des Mittelzentrums Sulingen an das Grundzentrum Stadt Bassum mit Verknüpfung zum SPNV in die Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) her. Die Linie verkehrt montags bis freitags nahezu im Stundentakt.

Zur Bedienungsebene 2 gehören die fünf Regionalbuslinien 113, 121, 133, 137 und 138. Die Linien sind überwiegend vertaktet und verkehren im Zweistundentakt mit teilweise Verstärkerleistung in der Hauptverkehrszeit.

- Die Linie 121 bindet die Gemeinde Weyhe an das Oberzentrum Bremen an.
- Die Linien 133, 137 und 138 sind tangential auf das Mittelzentrum Sulingen ausgerichtet und stellen die Anbindung der Stadt Sulingen an die Gemeinde Kirchdorf mit Weiterführung in die Stadt Rahden (außerhalb des Verbundgebietes), das Mittelzentrum Stadt Diepholz sowie an den Fernverkehrshaltepunkt der Stadt Nienburg (außerhalb des Verbundgebietes) her.
- Die Linie 113 besitzt vorrangig eine innergemeindliche Erschließungsfunktion für die Gemeinde Stuhr und stellt darüber hinaus eine Anbindung an das Oberzentrum Bremen her.

Stadtbusverkehr

Die Stadtbuslinien 55 und 53 der BSAG und die Linien 204 und 214 der Delbus übernehmen wichtige Bedienungsaufgaben im Landkreis auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr.

Schulorientierter Verkehr

Bei den insgesamt 52 Buslinien in den vier Linienbündeln der Bedienungsebene 3 handelt es sich um Angebote mit vorrangiger Ausrichtung auf den Schulverkehr.

BürgerBus

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, 186 und 187, die werktags im Ein- bis Zweistundentakt verkehren.

AnrufSammelTaxi

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

Verknüpfungspunkte

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

- *Brinkum ZOB:* Aufgrund der Vielzahl der hier verkehrenden Regionalbuslinien stellt Brinkum ZOB 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 Regionalbuslinien 123, 133, 137 und 138 untereinander
- *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:* häufige Anschlüsse der Regionalbuslinie 137 und überwiegend ungeregelte Anschlüsse der Linie 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.

Nachtlinien

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).

ÖPNV außerhalb

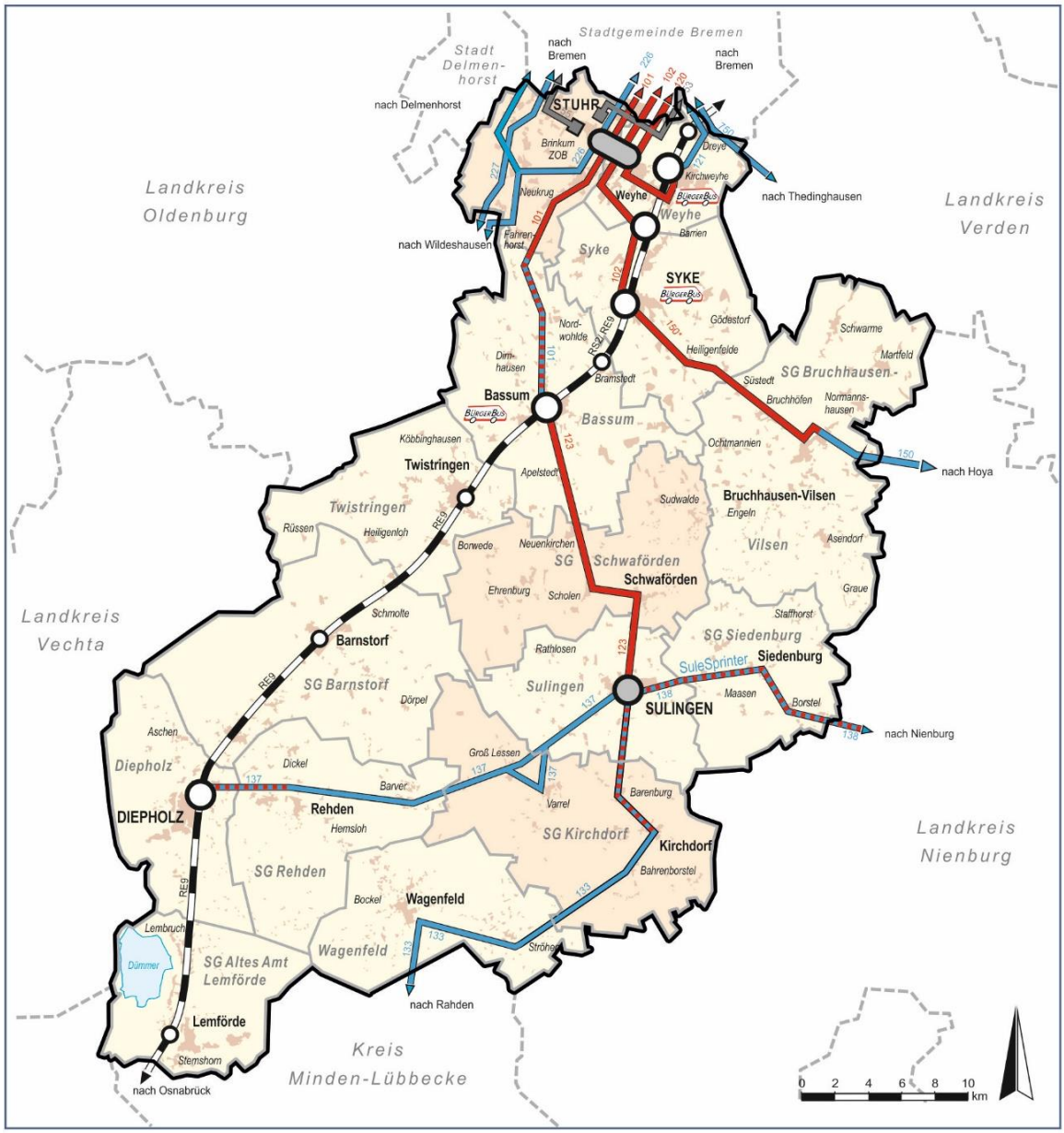
Im Landkreis Diepholz verkehren auch die dem Landkreis Oldenburg zugeordneten Linien 226/227 und 237 mit Haltestellen in der Gemeinde Stuhr sowie die dem Landkreis Verden zugehörige Linie 750. Diese Linien haben die folgende Bedeutung für das Verkehrsangebot:

- Die Linien 226/227 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. Diese verkehren auf dem Gebiet der Gemeinde Stuhr montags bis freitags sowie samstags jeweils im Zweistundentakt mit Verstärkerleistungen in der Hauptverkehrszeit an Wochentagen.
- Die Fahrzeiten der Linie 237 sind auf die Schichtanfangs- und endzeiten des Daimler Werkes abgestimmt und bedienen in Stuhr die Haltestellen Groß Mackenstedt und Varrel.
- Die Linie 750 verbindet Dreye auf ihrem Linienweg von Thedinghausen in das Oberzentrum Bremen und verkehrt werktags 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: (Linien 21, 108, 139, 621, 623, 200, 201, F4). Da diese Linien nur wenige Haltestellen im Landkreis Diepholz bedienen oder nur zu Veranstaltungen verkehren, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis eher gering.

Landkreis Diepholz
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn



SPNV-Linie mit Bahnhof

SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

Buslinie der Bedienungsebene 1

Buslinie der Bedienungsebene 2

Stadtbuslinie

HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2

VBN-AnrufSammelTaxi

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Stuhr	Stadt/Gemeinde
DIEPHOLZ	Mittelzentrum
Wagenfeld	Grundzentrum
Neuenkirchen	Ort

Karte A-16

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.8 Landkreis Oldenburg

ÖPNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg besteht aus sieben SPNV-Linien und insgesamt 66 Buslinien (inkl. BürgerBusse, Werder Fan-Bus und Hökermarktlinien).

SPNV-Anbindung

- Die *Regionalexpresslinie RE1* durchfährt den Landkreis Oldenburg in ostwestlicher Richtung und verbindet im Zweistundentakt die Gemeinde Hude mit den Oberzentren Oldenburg, Bremen und Hannover. Alternierend verkehren auf der gleichen Strecke, ebenfalls mit Halt in Hude, alle zwei Stunden die Züge der *Intercitylinie 56*, die für Fahrgäste mit Verbundtickets ohne Aufpreis genutzt werden können, so dass auf dieser Achse insgesamt ein Stundentakt angeboten wird.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* verkehrt stündlich auf derselben Strecke von Oldenburg nach Bremen und hält an allen Unterwegsbahnhöfen.
- 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, allerdings nur mit einem Zwischenhalt in Delmenhorst.
- Die *Regionalbahnlinien RB58* sowie die *Regionalexpresslinie RE18* verkehren in nordsüdlicher Richtung. Während die RB58 die Gemeinden Ganderkesee und Dötlingen mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) sowie den Mittelzentren Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) und Wildeshausen im Stundentakt verbindet, bedient die RE18 die Gemeinden Hatten und Großenkneten im Stundentakt. Sie verbindet diese mit den Oberzentren Oldenburg und Osnabrück.

Außerdem verkehrt auf der Relation Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen die neu eingeführte durchgehende *Regionalexpresslinie RE19* (auch mit Halt am Bahnhof Hude), allerdings nur im 4-Stunden-Takt.

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

Schnellbusangebot

Das Regionalbusangebot weist mit dem „HunteSprinter“ (Linie 270) eine Schnellbuslinie (Bedienungsebene 1) auf. Diese verbindet das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Oberzentrum Oldenburg. In Wildeshausen werden Anschlüsse an die nach Bremen verkehrenden Linien 226 und 227 hergestellt. Die Linie 270 verkehrt auf einem Teilstück über die Autobahn A 28 und bietet von Montag bis Freitag einen Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Samstags wird ein Zweistundentakt angeboten und sonntags insgesamt vier Fahrtenpaare (vgl. Karte A-17).

Regionalbuslinien

Die Linie 280 verkehrt zwischen der Gemeinde Wardenburg und dem Oberzentrum Oldenburg auf der Bedienungsebene 1 (über Oldenburg-Kreyenbrück). Sie bietet montags bis freitags einen Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30-Minutentakt verdichtet wird. Auch am Samstag wird ein Stundentakt angeboten. Sonntags und in den Abendstunden bedient ausschließlich die Oldenburger Stadtbuslinie 314 die Relation Oldenburg-Hundsmühlen-Wardenburg in einem 30-Minutentakt.

Des Weiteren übernehmen fünf Regionalbuslinien 220, 226, 227 und 277 (Bedienungsebene 2) sowie die Linie 289 (Bedienungsebene 3) regionale Verbindungsfunktionen.

- Die Linie 220 erschließt weite Teile des Gemeindegebietes Ganderkesee und stellt Direktverbindungen zwischen Bookholzberg und Ganderkesee bzw. Immer und Ganderkesee her. Sie verkehrt von Montag bis Freitag im durchgängigen Zweistundentakt. Samstags verkehrt die Linie mit drei Fahrtenpaaren. 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 montags bis samstags einen durchgängigen Zweistundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags in Lastrichtung auf einen Stundentakt verdichtet wird. Die Linie 227 verkehrt montags bis freitags mit einzelnen Fahrten zwischen Bremen, Roland-Center und Kirchseelte bzw. zwischen Bremen, Roland-Center und Wildeshausen.
- Die Linie 277 bindet auf ihrer Fahrt von Kirchhatten über Sandkrug nach Wardenburg das Schul- und Sportzentrum in Sandkrug an. Der Fahrplan bietet von Montag bis Freitag überwiegend einen Zweistundentakt, der an Schultagen durch zahlreiche Fahrten verdichtet wird. An Samstagen bietet die Linie einen durchgängigen Zweistundentakt.
- Die Linie 289 erschließt den nördlichen Teil der Gemeinde Wardenburg und bietet mit einzelnen Fahrten eine Direktverbindung in die Stadt Oldenburg. Bei weiteren Fahrten stellt die Linie an der Haltestelle Oldenburg-Kanalbrücke. Anschlüsse an die nach Oldenburg weiterführende Linie 314 her. Ansonsten wird montags bis freitags teilweise ein Stundentakt angeboten, der durch viele schulbezogene Fahrten deutlich verdichtet wird. Samstags verkehren je drei Fahrtenpaare mit abgestimmtem Anschluss an die von und nach Oldenburg fahrende Stadtbuslinie 314.

Stadtbuslinien der Stadt Oldenburg

Ergänzt wird das Regionalbusangebot durch zwei Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 315, die die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungeln und Wardenburg sowie Sandkrug und Hatterwüsting anbinden. Die beiden Stadtbuslinien bieten Taktverkehre an allen Verkehrstagen an. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist das Angebot verdichtet, bei der Linie 314 bis zu einem 15-Minutentakt.

Schulorientierter Verkehr

Im Landkreis Oldenburg übernehmen insgesamt rund 50 Buslinien (Bedienungsebene 3) überwiegend Aufgaben im Schulverkehr und optimieren das zeitliche und räumliche Angebot für den Fahrtzweck "Schülerverkehr".

BürgerBus

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

- 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 oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst. Die BürgerBuslinien 221 und 222 stellen in Delmenhorst am ZOB regelmäßige Anschlüsse zu den Stadtbustageslinien mit geraden Liniennummern her.
- Der BürgerBus Wildeshausen erschließt mit den Linien 281 und 283 das Zentrum Wildeshausens in einem durchgängigen Zweistundentakt.

Verknüpfungspunkte

Für den Landkreis Oldenburg sind folgende Verknüpfungspunkte von Bedeutung:

- Am *Hbf/ZOB der Stadt Oldenburg* sind die Linien 270 und 280 in den 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 und RS4). Diese Übereckverbindung gewährleistet gute Verbindungen für Städte und Gemeinden des Landkreises Wesermarsch mit dem Oberzentrum Oldenburg.
- Am *Bf Wildeshausen* stellen die Linien 226, 227 und 270 Anschlüsse untereinander her. Hier werden Umstiege für Fahrten zwischen Bremen, Oldenburg und Wildeshausen ermöglicht.

  Außerdem sind hier alle Fahrten der BürgerBuslinien Wildeshausen 281 und 283 auf die An- und Abfahrten der Züge von und nach Bremen und Osnabrück abgestimmt.
- In der *Gemeinde Hatten, Haltestelle Kirchhatten-Markt*, hat die Linie 277 neben der innergemeindlichen Erschließung der Gemeinde eine wichtige Funktion als Zu- und Abbringerlinie zum und vom „HunteSprinter“ Linie 270.
- Über die *Haltestelle Wardenburg, Markt* in der Gemeinde Wardenburg verkehren neben der Stadtbuslinie 314 und den Linien 277 (BE2) und 280 (BE1) mehrere Linien der Bedienungsebene 3. Die Haltestelle ist ein wichtiger Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkt der Schülerbeförderung.

Nachtbuslinien

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die drei VBN-Nachtschwärmerlinien N25, N26 und N27 (vgl. Karte A-24 in der Anlage) sowie die Nachtexpresslinien N41 und N42 der Stadt Oldenburg. Diese verbinden Freitag- und Samstagnacht die Oldenburger Landkreisgemeinden mit den Oberzentren Bremen und Oldenburg sowie mit dem Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst und dem Mittelzentrum Wildeshausen.

Werksverkehr

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

ÖPNV außerhalb

Im Landkreis Oldenburg verkehren zwei weitere Linien (Linien 930 und 600), die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet worden sind. Da diese Linien im Landkreis Oldenburg nur eine bzw. zwei Haltestellen bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Oldenburg sehr gering.

Landkreis Oldenburg
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn

RE18 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE18 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

440 Buslinie der Bedienungsebene 1

277 Buslinie der Bedienungsebene 2

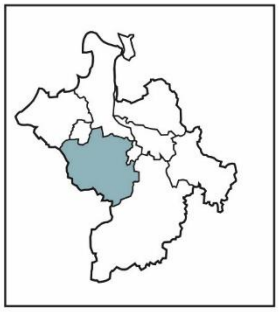
280 HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2

301 Stadtbuslinie

BürgerBus BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Dötlingen	Stadt/Gemeinde
WILDESHAUSEN	Mittelzentrum
Wardenburg	Grundzentrum
Brettorf	Ort



Karte A-17

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.9 Landkreis Osterholz

ÖPVNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osterholz besteht aus vier SPNV-Linien, zwei Straßenbahnlinien und 56 Buslinien (inkl. Schulverkehr).

Der Landkreis wird durch folgende SPNV-Linien bedient:

SPNV-Anbindung

- 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 montags bis sonntags 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 montags bis sonntags 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.

Straßenbahn

Die Gemeinde Lilienthal wird seit August 2014 durch die Straßenbahnlinien 4 und 4S an das Straßenbahnnetz Bremens angebunden. Die Linie verkehrt von Lilienthal Falkenberg über Bremen Borgfeld weiter zur Bremer Innenstadt und zum Endpunkt Bremen Arsten.

Regionalbuslinien

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

Die Linien 630 und 670 verkehren werktags im Stundentakt mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit, samstags im Zweistundentakt sowie sonn- und feiertags mit einzelnen Fahrten.

- Die Linie 630 bindet das Mittelzentrum Zeven an das Oberzentrum Bremen an und verkehrt im Landkreis Osterholz über Grasberg und Lilienthal.
- Die Linie 670 verkehrt zwischen Worpswede und Bremen über Lilienthal. Ab Lilienthal Falkenberg verkehren die beiden Linien auf einem gemeinsamen Linienweg und abgestimmten Fahrplänen nach Bremen. Von besonderer Bedeutung ist auch die direkte Anbindung der Universität Bremen durch die beiden Linien.
- Die Linie 680 verkehrt Montag bis Freitag zwischen Bremen und der Samtgemeinde Hambergen über Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude im Stundentakt und samstags mit einzelnen Fahrten. 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 und 10 in Gröpelingen.

Die vier weiteren Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 (vgl. Karte A-18) übernehmen ebenfalls wichtige Verbindungsfunktionen aus dem Landkreis in das Oberzentrum Bremen.

- Die Linie 640 bietet eine Verknüpfung mit der Gemeinde Worpswede 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 Worpswede verkehrt sie zur Hauptverkehrszeit (HVZ) mit Verstärkerfahrten.
- Die Linie 650 verbindet auf der Ost-West-Achse die Gemeinde Schwanewede mit der Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck.
- Die Linie 660 verkehrt als Schnellbuslinie aus der Gemeinde Hagen (Landkreis Cuxhaven) über die westlichen Ortsteile der Gemeinde Osterholz-Scharmbeck zum Bremer Hauptbahnhof.
- Die Linie 677 dient der Verbindung der nördlichen Ortsteile der Gemeinde Schwanewede mit Bremen.

Schulorientierter Verkehr

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

BürgerBus

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

Stadtbuslinien aus Bremen

Das Grundzentrum Schwanewede wird durch die Bremer Stadtbuslinien 90 und 94 sowie das AnrufLinienTaxi (ALT) 87 an Bremen-Nord angebunden. Die Stadtbuslinien der BSAG binden Schwanewede in der HVZ im 15-Minutentakt an und in der Nebenverkehrszeit im 30-Minutentakt. Die ALT Linie 87 ergänzt das Angebot der Linie 677 (s.u.).

VBN-AnufSammelTaxi

Neben dem Linienverkehr wird in den Gemeinden Lilienthal, Osterholz-Scharmbeck (seit Mitte 2017) und Schwanewede das AnrufSammelTaxi (AST) angeboten.

Nachtverkehr

Ergänzt wird das Angebot im Landkreis Osterholz durch die Nachtstraßenbahn N4, die fünf Nachtlinien N61, N62, N63, N67 und N68 des VBN-Nachtschwärmers, das VBN-Nachtschwärmer-Taxi[10], die Bremer Nachtlinie N7 und das Nacht-Taxi N94 (vgl. Karte A-7 und Karte A-24 in der Anlage).

[10] Fahrgäste des VBN-Nachtschwärmers bis zum Alter von 25 Jahren können im Landkreis Osterholz für eine Taxifahrt von einer Nachtschwärmer-Haltestelle im Landkreis bis nach Hause einen 50%-Taxi-Gutschein beim Fahrpersonal bekommen.

Verknüpfungspunkte

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises sind:

- Der *Bahnhof Osterholz-Scharmbeck* (Bus-Schiene) mit den Linien 640, 650 und 680 und weiteren Linien der Bedienungsebene 3
- Der *Bahnhof Oldenbüttel* 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)

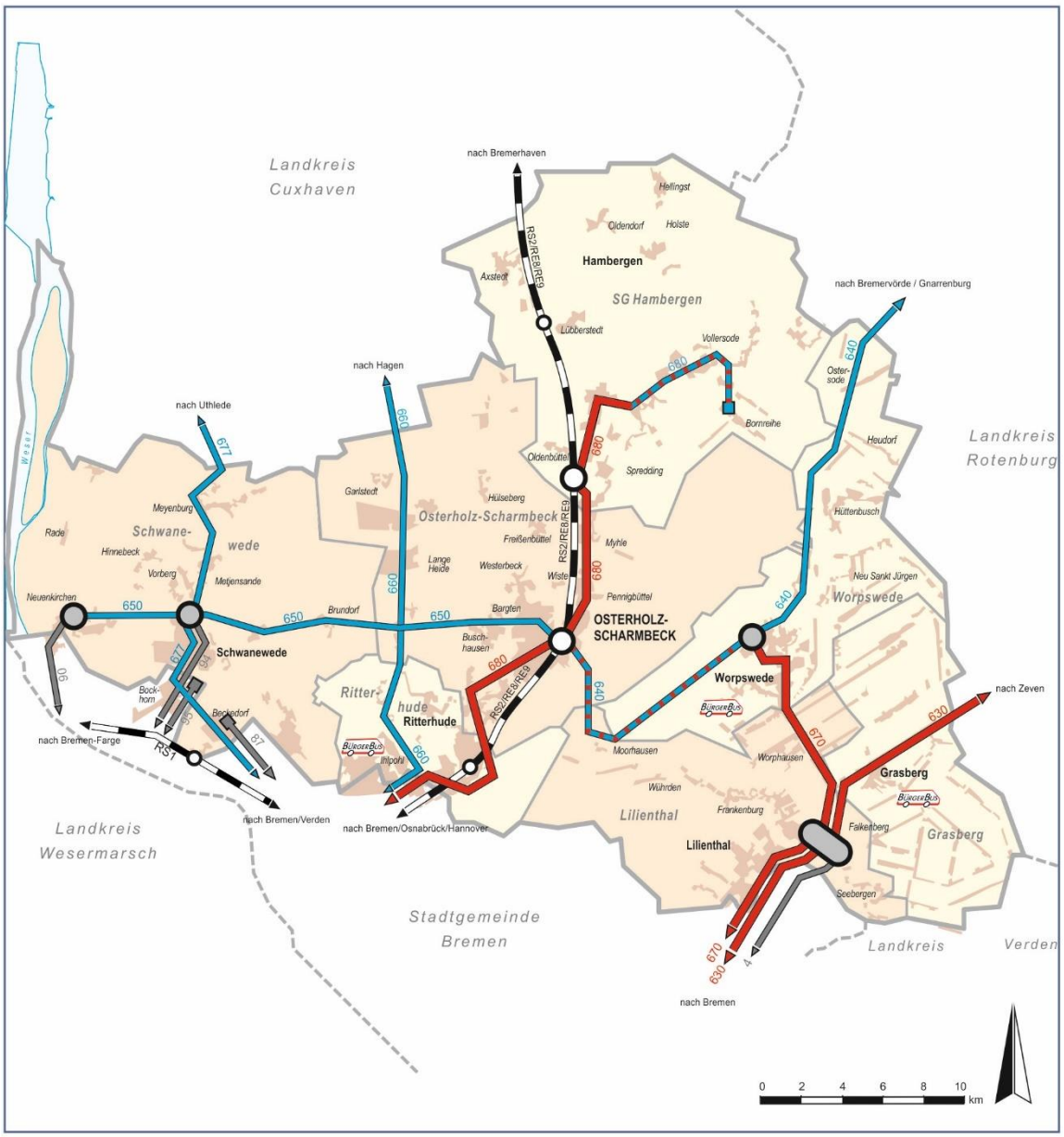
Verknüpfungspunkte außerhalb

Außerhalb des Landkreises dienen die folgenden Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte:

- *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 sowie dem ALT 87 findet eine Verknüpfung der Linie 677 zur Regio-S-Bahn statt.

Landkreis Osterholz
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn



RS1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE8 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

650 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

670 Buslinie der Bedienungsebene 1

650 Buslinie der Bedienungsebene 2

680 HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2

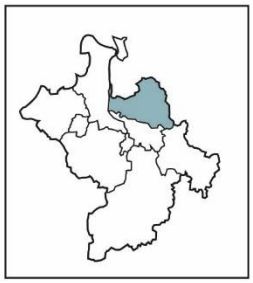
90 Stadtbuslinie / Straßenbahn

VBN-AnrufSammelTaxi

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Grasberg	Stadt/Gemeinde
OSTERHOLZ-SCHARMBECK	Mittelzentrum
Ritterhude	Grundzentrum
Oldendorf	Ort



Karte A-18

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.10 Landkreis Verden

ÖPNV-Gesamtangebot

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

SPNV-Anbindung

Folgende SPNV-Linien durchfahren den Landkreis Verden:

- 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 und bedient dabei im Landkreis Verden die Bahnhöfe Achim und Langwedel.
- Die tangential verlaufende *Regionalbahnlinie RB76* (Rotenburg – Verden – Minden) 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.

Regionalbuslinien

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 Stadt Verden (Aller) und Stadt Achim sowie an das Oberzentrum Bremen.

- Die Linie 713 verbindet montags bis freitags stündlich als Ringlinie die Stadt Verden und die Gemeinde Kirchlinteln über die Ortschaften Eitze, Luttum und Weitzmühlen. Samstags wird ein Zweistundentakt mit Taktverdichtung am Vormittag angeboten.
- Die Linie 735 bindet montags bis freitags nahezu stündlich die Gemeinde Dörverden an das Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) an und stellt darüber hinaus eine Anbindung an die Samtgemeinde Grafschaft Hoya (außerhalb des Verbundgebietes) dar. Samstags wird ein Zweistundentakt mit Taktverdichtung am Vormittag angeboten.

- Die Linie 740 stellt montags bis freitags auf der Achse Bremen Weserpark und 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.
- Die Linie 730 bindet montags bis freitags stündlich die Gemeinde Oyten an das Oberzentrum Bremen an, mit zusätzlichen Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit. Die Linie verkehrt montags bis freitags zweistündig über Oyten hinaus in die Gemeinde Ottersberg, ebenfalls mit zusätzlichen Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit. Samstags verkehrt die Linie nahezu im Zweistundentakt.
- Die Linie 750 verbindet montags bis freitags nahezu stündlich die Samtgemeinde Thedinghausen mit dem Oberzentrum Bremen. Samstags verkehrt die Linie im Zweistundentakt.

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

- Die Linie 701 stellt die Anbindung der Gemeinde Kirchlinteln (Ortschaften Luttum, Neddenaverbergen, Hohenaverbergen, Armsen, Otersen, Stemmen, Wittlohe) an das Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) dar. Die Linie 701 verkehrt montags bis freitags zweistündig mit Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit zwischen der Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln mit Weiterführung bis zur Landkreisgrenze zwecks Anbindung an den Heidekreis (außerhalb des Verbundgebietes).
- Die Linie 720 stellt die Anbindung der Samtgemeinde Thedinghausen an das Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) her. Die Linie 720 verkehrt montags bis freitags nahezu zweistündig zwischen der Stadt Verden (Aller) und der Samtgemeinde Thedinghausen.
- Die Linie 745 verbindet montags bis freitags nahezu zweistündig die Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim.

Stadtbuslinien

Das Regionalbusangebot wird ergänzt durch zwei Stadtbuslinien in der Stadt Verden (Aller). Dies sind die Linien 711 und 712 (vgl. Karte A-20). Diese Linien verkehren zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr im 30-Minutentakt und stellen die Bedienung innerhalb der Stadt Verden sicher.

Das AnrufSammelTaxi (vgl. bedarfsgesteuerte Verkehre) ergänzt die Stadtbuslinien.

Die BSAG-Linie 38 des Linienbündels Bremen-Bus bedient den Achimer Teil des Gewerbegebietes Bremer Kreuz.

Schulorientierter Verkehr

Im Landkreis Verden sind derzeit 17 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebotes auf den Fahrtzweck Schulverkehr ausgerichtet (Bedienungsebene 3).

BürgerBus

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.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

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.

Verknüpfungspunkte

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

- *Verden Bahnhof /ZOB:* Hier findet eine regelmäßige Verknüpfung zwischen Bus und Schiene 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
- *Achim Bahnhof:* Verknüpfung der Linien 740 sowie 745 mit dem SPNV
- *Achim Markt/Schmiedeberg*: Verknüpfung der Linien 740 und 745
- *Thedinghausen, Marktplatz:* Verknüpfung einzelner Fahrten der Linien 750 und 720
- *Ottersberg, Bahnhof:* Verknüpfung Bus-Schiene durch die Linie 730
- *Sagehorn Bahnhof:* Verknüpfung Bus-Schiene durch einzelne Fahrten der Linie 745
- *Oyten Busbahnhof:* Verknüpfung der Buslinien 730 und 745

Nachtlinien

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).

ÖPNV außerhalb

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 Linien 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).

Landkreis Verden
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn

RS 1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RS 1 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

720 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

730 Buslinie der Bedienungsebene 1

750 Buslinie der Bedienungsebene 2

730 HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2

38 Stadtbuslinie

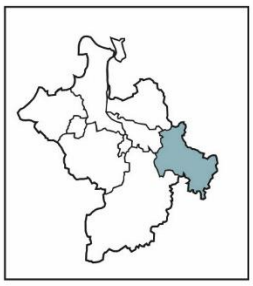
Innerstädtischer Busverkehr - Linien 711/712

VBN-AnrufSammelTaxi

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Achim	Stadt/Gemeinde
VERDEN	Mittelzentrum
Thedinghausen	Grundzentrum
Luttum	Ort

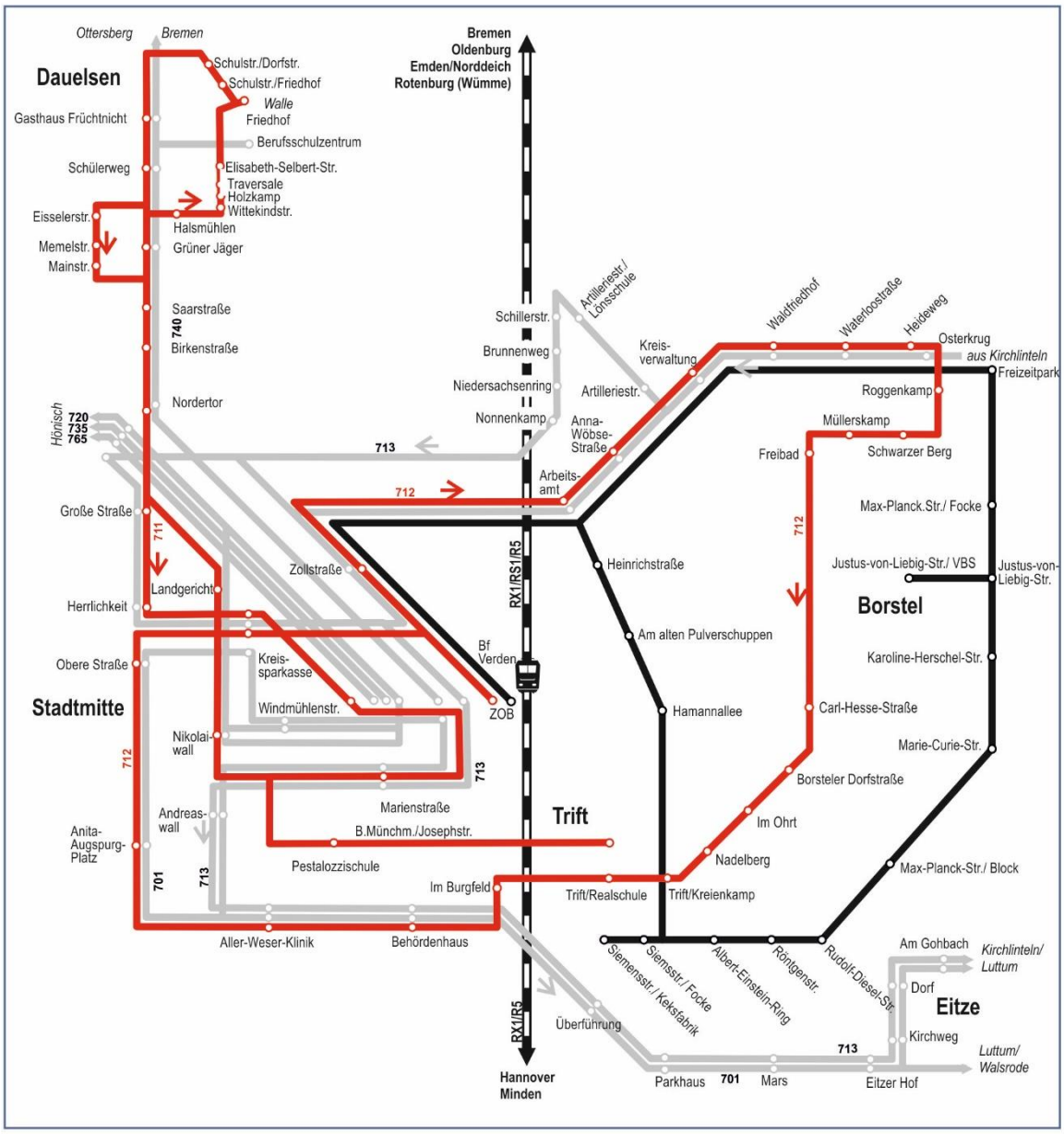


Karte A-19

[Stand: Januar 2018]

Stadtverkehr Verden

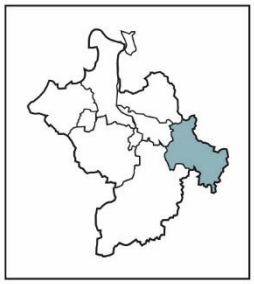
zvbn



Stadtbuslinien (711, 712)

weitere Buslinien innerhalb der Stadt Verden
(Regionalbusse der Bedienungsebene 1 und 2)

714 Regionalbuslinie Bedienungsebene 3

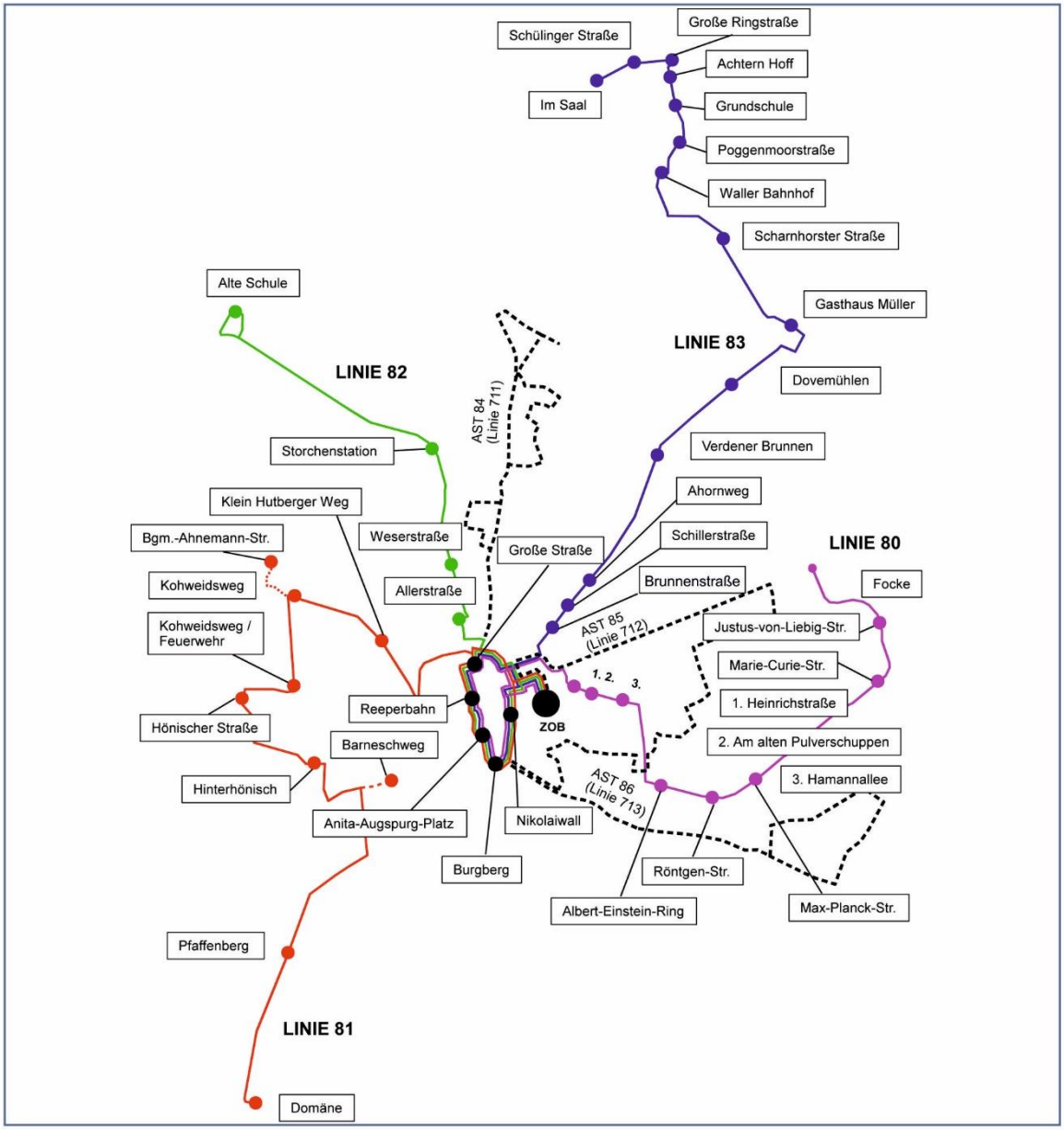


Karte A-20

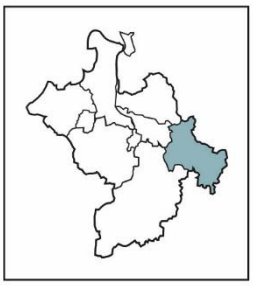
[Stand: Januar 2018]

Stadtverkehr Verden
Anrufsammeltaxi (AST)

zvbn



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



Karte A-21

[Stand: Januar 2018]

A 3.2.11 Landkreis Wesermarsch

ÖPNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Wesermarsch besteht aus einer SPNV-Linie und insgesamt 34 Buslinien.

SPNV-Anbindung

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.

Schnellbusangebot

Der Schnellbus "WeserSprinter" (Linie 440) verbindet in der Bedienungsebene 1 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.

Des Weiteren gibt es zwei Regionalbuslinien der Bedienungsebene 2 (408, 450) sowie drei Stadtverkehrslinien (401, 402, 422), die regionale Verbindungsfunktionen übernehmen (vgl. Karte A-22).

Regionalbuslinien

- Die Linie 408 verkehrt zwischen Nordenham und Eckwarden über Stollhamm, Burhave und Tossens. Das Fahrplanangebot steht von montags bis freitags in einem taktähnlichen Ein- bis Zweistundentakt zur Verfügung. Am Samstag verkehren sechs Fahrten je Richtung. Sonntags werden drei Fahrtenpaare je Richtung durch den BürgerBus angeboten. Ergänzt bzw. unterstützt wird das Fahrplanangebot, durch Fahrtleistungen des Bürger-Busses Butjadingen. Die Linie 408 wird seit Mai 2017 als „StrandLäufer“ vermarktet und bietet allen Gästen der Gemeinde Butjadingen nach Vorlage der Gästekarte eine kostenlose Nutzung für das gesamte Fahrplanangebot.
- Der „DeichLäufer“ (Linie 450) verkehrt zwischen den Gemeinden Berne und Lemwerder und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst. Er erschließt die längs des Weserdeiches gelegenen Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe und Bardenfleth von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags werden zwei Fahrtenpaare angeboten.

Stadtverkehr Nordenham

- 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 südlichere Stadtgebiet mit der neu gebauten Helios Klinik in Esensham von Montag bis Freitag im Stundentakt. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt die Linie im Zweistundentakt.

Stadtverkehr Brake

- 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 Zentrum des Mittelzentrums Brake. Auf der Relation Kirchhammelwarden – Brake Bf – Ovelgönne verkehrt die Linie montags bis freitags ganztägig in einem lückenlosen Stundentakt.

Schulorientierter Verkehr

Insgesamt übernehmen im Landkreis Wesermarsch 27 Buslinien überwiegend Aufgaben im Schulverkehr (Bedienungsebene 3) und sind hinsichtlich ihres zeitlichen und räumlichen Angebotes auf den Fahrtzweck "Schülerverkehr" optimiert.

BürgerBus und Sammeltaxi

Der BürgerBus Butjadingen erschließt das Gemeindegebiet Butjadingen sowie Teile des Stadtgebietes Nordenham und stellt Verbindungen zum Mittelzentrum und Bahnhof Nordenham her. Er bietet auf den Linien 403, 408 und 409 ein unvertaktetes Fahrplanangebot von Montag bis Sonntag, auch während der Schulferien.

In der Gemeinde Lemwerder verkehrt zudem ein VBN-AnrufSammelTaxi (vgl. Karte A-22 und A-23 in der Anlage). Dieses verbindet Lemwerder auch mit den Bahnhöfen Bookholzberg und Berne sowie mit der Bushaltestelle Delmenhorst-Sandhausen.

Verknüpfungspunkte

Folgende Verknüpfungspunkte sind für den Landkreis Wesermarsch von Bedeutung:

- Am *Hbf/ZOB in der Stadt Oldenburg* ist die Linie 440 in den Taktknoten eingebunden und bietet sehr gute Anschlussbeziehungen zwischen Zug und Bus.
- Am *Bf Hude* im Landkreis Oldenburg werden Anschlüsse zwischen den Regio-S-Bahnlinien von und nach Oldenburg und Nordenham hergestellt (RS3 und RS4). Diese Übereckverbindung gewährleistet gute Verbindungen der Städte und Gemeinden des Landkreises Wesermarsch mit dem Oberzentrum Oldenburg.
- Der *Fähranleger in Nordenham-Blexen* ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen der Linie 401 und der Fähre von und nach Bremerhaven. Auch die 440 bietet Anschlüsse an die Fähre, welche allerdings aufgrund häufig wechselnder Fahrplantakte der Fährverbindungen unregelmäßig sind.
- Am *Bf Nordenham* stellt die Linie 401 zahlreiche Anschlüsse zur Regio-S-Bahn RS4 von und nach Bremen her. Die Linie 402 verknüpft hier ihre Fahrten mit den Linien 401 und 408. 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 Delmenhorst* ergeben sich regelmäßige Anschlüsse der Linie 450 an die Züge in Richtung Oldenburg und Bremen.
- Am *Bf Berne* bietet die Linie 450 ebenfalls regelmäßige Anschlüsse an die Regio-S-Bahn RS4 von und nach Nordenham.

ÖPNV außerhalb

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Wesermarsch weitere Linien (Linien 256, 340, 341, 399), die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet sind. Da diese Linien hier nur wenige Haltestellen bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für die Wesermarsch gering.

Landkreis Wesermarsch
Räumliches Verkehrsangebot

zvbn

RS4 SPNV-Linie mit Bahnhof

RS4 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

440 Buslinie der Bedienungsebene 1

408 Buslinie der Bedienungsebene 2

401 Stadtbuslinie

Fährverkehr

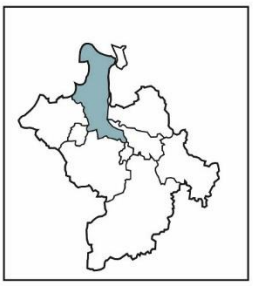
Innerstädtischer Busverkehr

VBN-AnrufSammelTaxi

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Ovelgönne	Stadt/Gemeinde
BRAKE	Mittelzentrum
Jaderberg	Grundzentrum
Fedderwardersiel	Ort



Karte A-22

[Stand: Januar 2018]

A 3.3 Fernbusangebot

Das Angebot im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie im straßengebundenen Nahverkehr wird ergänzt um den Busfernverkehr. Nach Öffnung des Marktes durch die Änderung des PBefG 2013 ist im Gebiet des ZVBN ein vielfältiges Angebot entstanden. Im Gebiet des ZVBN werden zurzeit (Stand 1/2018) 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 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 Beförderung 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 befindet sich der Bau eines neuen ZOB in Bahnhofsnähe in der konkreten Planung.

A 4 Tarif und Vertrieb

Verbundgebiet

Auf der Grundlage der zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH geschlossenen Verträge kommt im Gebiet des Zweckverbands der VBN-Tarif zur Anwendung.[11]

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 abgeschlossen. Allerdings kommt dort der VBN-Tarif nur für Fahrten zwischen der Samtgemeinde und dem übrigen VBN-Gebiet zum Tragen. Innerhalb der Samtgemeinde sowie zu den weiteren Mitgliedsgemeinden der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN) gilt der VLN-Tarif (vgl. Karte A-1).

Übergangstarife

Zwischen ausgewählten Zielen im VBN-Gebiet und der Stadt Cuxhaven besteht im Schienenpersonenverkehr ein Übergangstarif für Zeitkarten. 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.

---

[11] Vgl. zur Ausgestaltung des VBN-Tarifs (Tarifgebiete und -zonen, Ticketsortiment, Vertrieb, Übergangstarife, Tarifbestimmungen, Vorverkaufstellen etc.) im Detail die Angaben auf www.vbn.de

Alles mit einem Ticket

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.

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

Flächenzonentarif

Der VBN-Tarif ist als Flächenzonentarif aufgebaut, d.h. der Fahrpreis wird über die Anzahl der befahrenen Tarifzonen ermittelt.[12]

Ticketsortiment

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

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

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 die VBN-App als Handyticket. Eine Übersicht der Vertriebswege und der darüber im Einzelnen verkauften Tickets ist in den VBN-Tarifbestimmungen enthalten.

A 5 Qualitätsmanagement im VBN: VBN-Qualitätsbarometer und VBN-Kundenbarometer

Qualitätsmanagement im VBN

Im Jahr 2005 haben VBN GmbH und ZVBN gemeinsam begonnen, ein Verfahren zur Qualitätssicherung zu erarbeiten, welches 2007 mit der Durchführung von Qualitätstests zur praktischen Anwendung gebracht wurde. Weitere Elemente des Qualitätssicherungssystems sind von Beginn an die Kundengarantien im VBN, das VBN-Kundenbarometer sowie die Auswertung des Beschwerdemanagements.

Im Frühjahr 2011 wurde von den Verbundgremien das Qualitätsmanagement im VBN beschlossen. Zentrale Zielsetzung des Qualitätsmanagements ist hierbei die Sicherstellung und Verbesserung der Qualität des ÖPNV.

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

Die konsequente Umsetzung der vorhandenen Qualitätskonzepte im VBN (insbesondere Haltestellen und Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV[13], vgl. Kap A 2 und C 4) ist eine Grundvoraussetzung, um dieses Ziel zu erreichen. Dabei kommen verschiedene Bestandteile zur Qualitätssicherung und -steuerung zur Anwendung (vgl. nachstehende Abbildung).

Abb. A-12: Aspekte des VBN-Qualitätsbarometers (Quelle: ZVBN)

VBN-Qualitätsbarometer

Das *VBN-Qualitätsbarometer* als Kernbestandteil im Qualitätsmanagement wurde im Jahr 2012 erstmals veröffentlicht und umfasste zunächst hauptsächlich den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Waren anfangs nur wenige Aussagen hinsichtlich der Qualität von SPNV-Stationen sowie im Kapitel Kundenzufriedenheit zu finden, sind seit dem VBN-Qualitätsbarometer 2014 weitere Kriterien zur Pünktlichkeit im SPNV und zu Zugausfällen ausgewertet worden, deren Datenbasis aus vertraglichen Regelungen mit den SPNV-Aufgabenträgern stammt.

Die detaillierten Ergebnisse des zuletzt für 2015 veröffentlichten VBN-Qualitätsbarometers finden sich unter http://www.zvbn.de/bibliothek/.

Zurzeit wird das im Jahr 2011 von den Verbundgremien beschlossene Qualitätsmanagement im VBN hinsichtlich seiner bisherigen Bestandteile und Verfahrensweisen mit dem Ziel überprüft, dieses im Jahr 2018 mit ggf. angepassten Bestandteilen und Verfahrensweisen fortzusetzen.

VBN-Kundenbarometer

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 2016 durchgeführten Befragung finden sich ebenfalls unter http://www.zvbn.de/bibliothek/.

Die genannten Erhebungen tragen kontinuierlich dazu bei, die Qualität des ÖPNV im Verbandsgebiet zu verbessern und werden regelmäßig mit Unternehmen und Gebietskörperschaften erörtert.

[13] Die Qualitätskonzepte können auf den Webseiten von VBN und ZVBN eingesehen und heruntergeladen werden.

Nahverkehrsplan
2018 – 2022

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

zvbn
zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Teil B

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen B-3

B 2 Bestandsaufnahme B-4

B 2.1 Strukturdaten B-4

B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet B-4

B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet B-5

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte B-7

B 2.1.4 Pendlerströme B-10

B 2.1.5 Pkw-Bestand B-12

B 2.2 Fahrgastaufkommen B-13

B 2.2.1 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN B-13

B 2.2.2 SPNV Fahrgastzahlen an Stationen B-14

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen B-17

B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven B-19

B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst B-22

B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg B-24

B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Landkreise B-26

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen B-31

B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung B-31

B 3.2 Potenziale und Herausforderungen je Gebietskörperschaft B-33

B 3.2.1 Kreisfreie Städte B-33

B 3.2.2 Landkreise B-34

B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen B-35

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen

Zielsetzung

Das Verkehrsangebot auf Regionalbuslinien sollte zukünftig möglichst nachfrageorientiert geplant werden. Das in Teil C des Nahverkehrsplanes beschriebene Zielnetz der Regionalbuslinien (Bedienungsebenen 1 und 2) nähert sich diesem Anspruch an und basiert auf den Analysen dieses Kapitels. Das Verkehrsangebot der Stadtverkehre basiert auf den Planungen der jeweiligen Verbandsmitglieder und wurde in den Nahverkehrsplan integriert.

Vorgehensweise und Datengrundlagen

Die Auswertung der Strukturdaten (Bevölkerungszahl und Altersstruktur, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Pendler und Pkw-Bestand) 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 Analyse der Verkehrsverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten[1] erfolgte teilweise auf Ebene von Gemeinden. Zukünftige demografische Entwicklungen und ihr Einfluss auf das zu entwickelnde Verkehrsangebot fließen in die Formulierung der zukünftigen Herausforderungen ein.

Modal Split und Verbundstatistik des VBN

Die Verbundstatistik des VBN gibt einen Überblick über die Fahrgäste nach Fahrkartenarten. Aktuell wird im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Erhebung zur Mobilität in Deutschland durchgeführt. Diese ermöglicht Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg und für die VBN-Landkreise in Gesamtheit sowie den Vergleich mit anderen Bundesländern. Ergebnisse werden in 2018 veröffentlicht. Auf den Rückgriff der letzten vergleichbaren Daten aus dem Jahr 2002, welche alle Verbandsmitglieder umfassen, wird an dieser Stelle verzichtet.

Verkehrserhebung des VBN

Die aktuellen Verkehrserhebungsdaten des VBN beziehen sich auf den Zeitraum 2012 bis 2015 und stellen einen durchschnittlichen Jahreswert dieses Zeitraumes dar. Für die Analyse der Strukturdaten wurde das Jahr 2015 gewählt. Die Verkehrserhebung konzentrierte sich auf Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs sowie auf den SPNV. Linien im „Schulorientierten Verkehr“ (Bedienungsebene 3) wurden in den Landkreisen nicht vollständig erhoben und sind somit nicht Gegenstand der Auswertungen[2].

Daher erlaubt die Datengrundlage zwar Aussagen zum gesamten ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, jedoch ist für die Landkreise eine analoge Gesamtfahrgastzahl nicht verfügbar.

---

[1] Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer und Auszubildende, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

[2] Die Datenbestände der Schülersammelzeitkarten der Landkreise wurden aufgrund bisher mangelnder Vereinheitlichung der elektronischen Datenerfassung nicht ausgewertet. Diese Auswertungsmöglichkeiten werden zukünftig geprüft und angestrebt.

Die Analyse des Gesamtfahrgastaufkommens für Landkreise erfolgt unter Ausschluss des Fahrtzwecks „Schule“. Bei der Analyse der Fahrtzwecke im SPNV (Kapitel B 2.2.2) wir der Fahrtzweck „Schule“ berücksichtigt.

B 2 Bestandsaufnahme

Das Kapitel B 2 umfasst die Bestandsaufnahme der Strukturdaten je Gebietskörperschaft sowie die Analyse des Fahrgastaufkommens. Dabei wird das Fahrgastaufkommen einerseits für das gesamte Planungsgebiet dargestellt, andererseits auch separat für den SPNV sowie die einzelnen Gebietskörperschaften. Dabei erfolgen die Fahrgastauswertungen für die Landkreise ohne den Fahrtzweck „Schule“.

B 2.1 Strukturdaten

B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet

Wachsende Bevölkerungszahl im Planungsgebiet

Im Planungsgebiet lebten im Jahr 2015 insgesamt 1.713.000 Menschen. Dies waren etwa 1,3 % mehr als im Jahr 2009. Das Wachstum der Bevölkerung ist vorrangig auf gestiegene Zahlen der Menschen mit Migrationshintergrund zurückzuführen. Lag im Jahr 2009 der Anteil der ausländischen Bevölkerung im Planungsgebiet noch bei ca. 8 %, so erreichte dieser Anteil Ende 2015 ca. 10 %. Das anteilige Wachstum der ausländischen Bevölkerung zwischen 2009 und 2015 war in den Städten Bremerhaven, Bremen sowie in Delmenhorst besonders stark ausgeprägt. Unter den Landkreisen betraf dies insbesondere den Landkreis Oldenburg.

Das mit Abstand größte Oberzentrum im Planungsgebiet stellt die Stadt Bremen mit mehr als 557.000 Einwohnern dar. Seit 2009 konnte die Stadt Bremen einen Einwohnerzuwachs von 1,8 % verzeichnen.

In den beiden weiteren Oberzentren des Planungsgebietes – Stadt Oldenburg und Stadt Bremerhaven – leben 164.000 Einwohner bzw. 114.000 Einwohner.

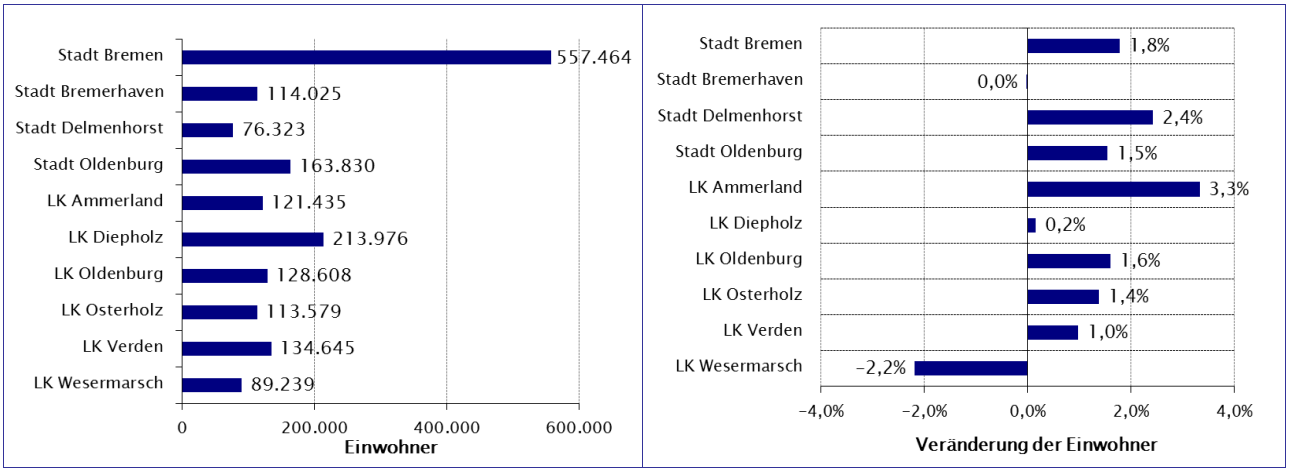


Abb. B-1: Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 und Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen)

Während die Stadt Oldenburg zwischen 2009 und 2015 einen Bevölkerungszuwach von 1,5 % verzeichnen konnte, blieb die GesamtBevölkerungszahl von Bremerhaven im selben Zeitraum trotz steigender ausländischer Zuwanderung konstant.

Die vierte kreisfreie Stadt im Planungsgebiet, das Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst, weist ein Bevölkerungswachstum von 2,4 % auf. Auch dieses positive Gesamtwachstum ist auf gestiegene Zuwanderungszahlen zurückzuführen.

Der einwohnerstärkste Landkreis ist mit etwa 214.000 Einwohnern der Landkreis Diepholz. Der Landkreis Wesermarsch ist mit nunmehr 89.000 Einwohnern der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungszahl im Planungsgebiet und als einziger Landkreis weist er einem Rückgang der Bevölkerungszahl im Zeitraum 2009 bis 2015 auf.

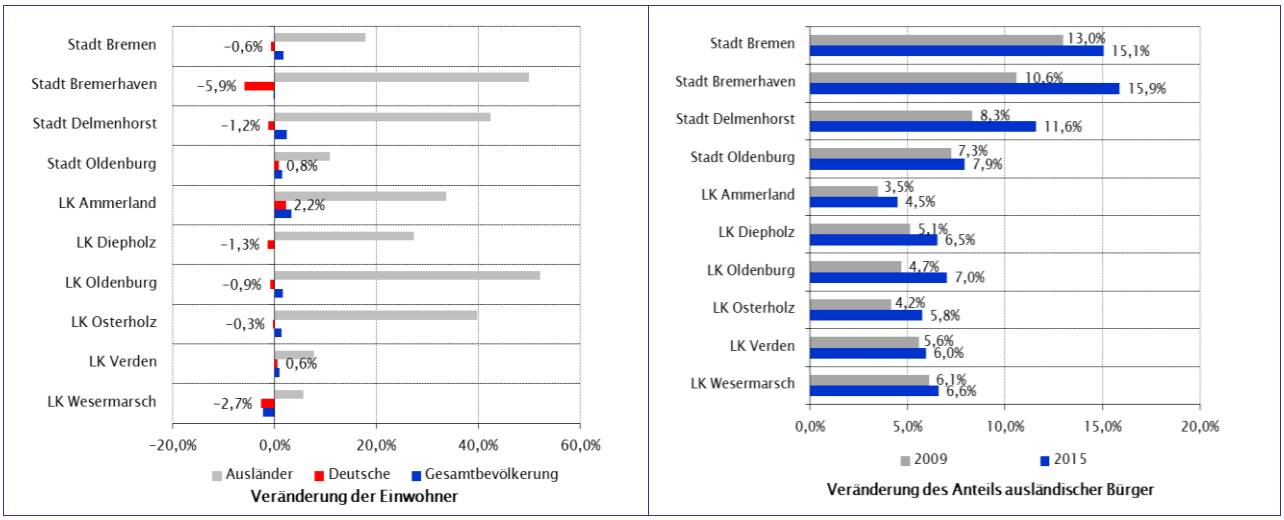


Abb. B-2: Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 unterteilt nach Deutschen und Ausländern und Anteil Ausländer an der Bevölkerungszahl (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen)

B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet

Weiterhin höherer Anteil an Kindern und Jugendlichen in den Landkreisen als in den Städten

Die Altersstruktur der sechs Landkreise zeigt im Vergleich zu den kreisfreien Städten (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst, Oldenburg) weiterhin einen geringfügig höheren Anteil an Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren. Aufgrund des stärkeren Wachstums dieser Altersgruppe in den kreisfreien Städten in den vergangenen Jahren kommt, es jedoch zu einer weiteren Angleichung der Altersstrukturen zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen bei den Kindern und Jugendlichen.

Demgegenüber weisen die kreisfreien Städte weiterhin einen deutlich höheren Anteil an jungen Menschen im Ausbildungsalter (18-30 Jahre) auf. Besonders hervorzuheben ist in diesem Segment die Stadt Oldenburg.

Der Anteil der älteren Menschen (über 65 Jahre) wuchs in den Landkreisen zwischen 2009 und 2015 stärker als in den kreisfreien Städten, was dazu führt, dass der Anteil der Senioren in den Landkreisen im Jahr 2015 höher ist als der Durchschnitt der vier kreisfreien Städte im Planungsgebiet. Insbesondere die Landkreise Wesermarsch und Osterholz weisen einen hohen Anteil der Bevölkerungsgruppe älter als 65 Jahre auf.

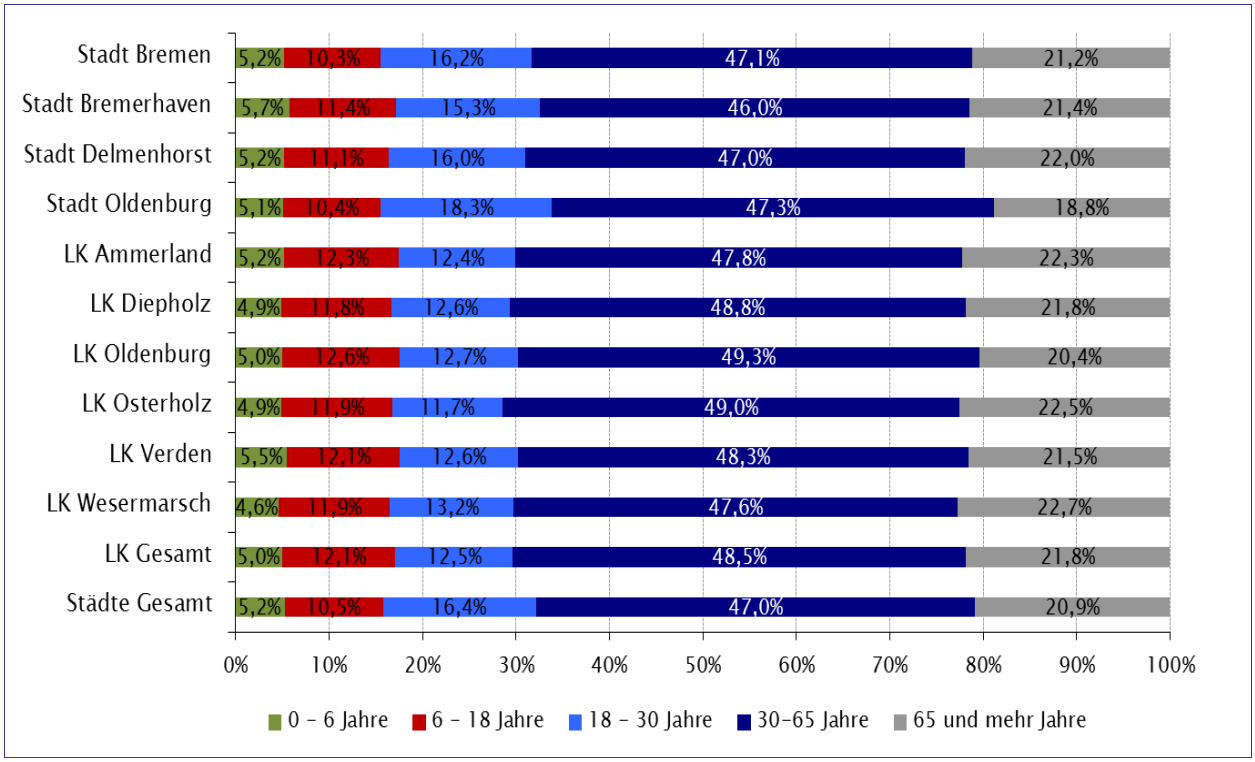


Abb. B-3: Altersstruktur der Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen- LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

Solides Wachstum in der Altersgruppe 0-6 Jahren in den kreisfreien Städten

Die Entwicklung der Altersstruktur zwischen 2009 und 2015 zeigt eine positive Entwicklung der Anzahl der 0-6 Jährigen in den kreisfreien Städten und in der Mehrheit der Landkreise. Dies wird mittelfristig wieder zu einer positiven Entwicklung der Schülerzahlen in der Mehrheit der Landkreise führen.

Im Gegensatz dazu steht die deutliche Abnahme des Anteils an Kindern und Jugendlichen der Altersgruppe 6-18 Jahre, was den geringen Geburtenraten der Jahre vor 2009 geschuldet ist. Für die Summe der sechs Landkreise bedeutet dies eine Abnahme von 11 % der Kinder und Jugendlichen im Alter von 6-18 Jahren in 2015 gegenüber 2009. Die vier kreisfreien Städte verzeichneten demgegenüber keine Veränderung in dieser Altersgruppe. In den Städten Bremen und Bremerhaven stiegen die Anteile der 6-18 Jährigen in den vergangenen Jahren sogar leicht an.

In der Altersgruppe der Senioren verzeichneten alle Landkreise im Planungsgebiet ein starkes Wachstum zwischen 2009 und 2015. In der Summe aller sechs Landkreise wuchs die Zahl der Senioren um 8 % seit 2009, während sich die entsprechende Anzahl in den Städten lediglich um 1 % erhöhte.

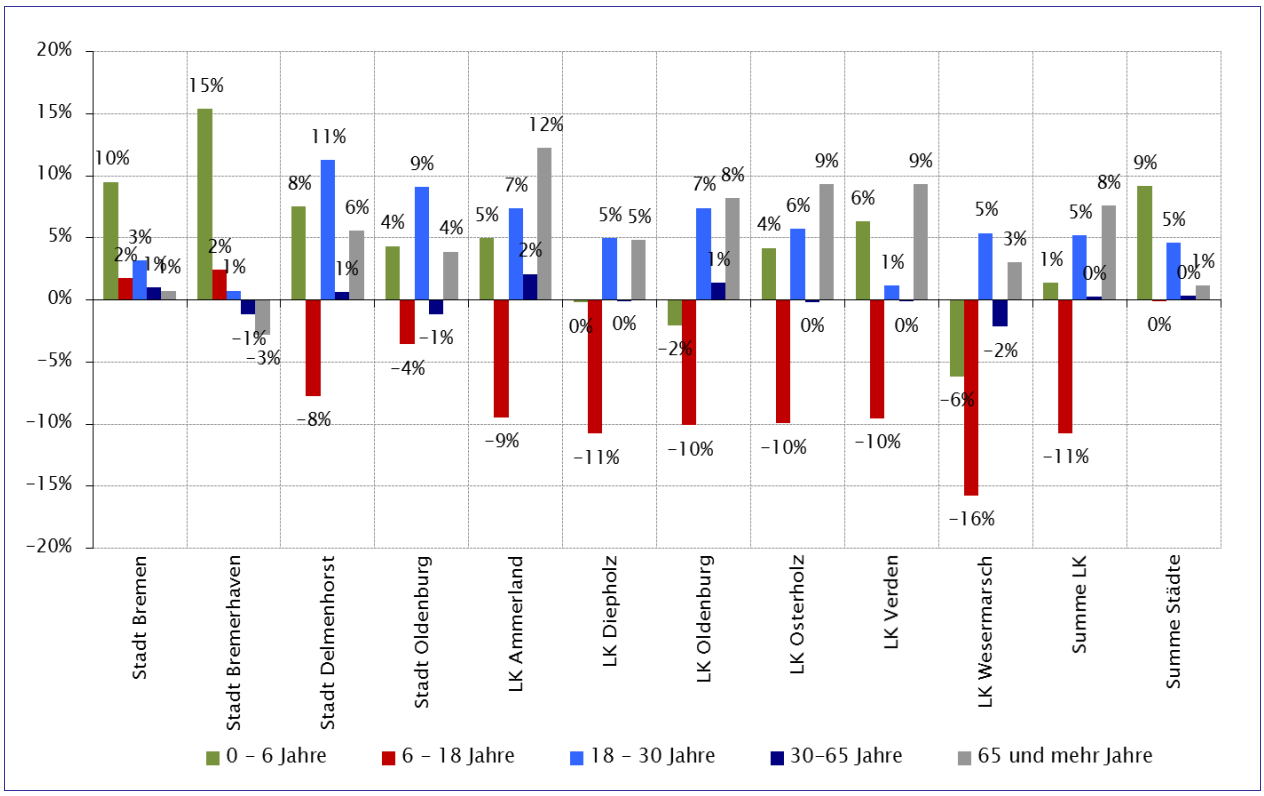


Abb. B-4: Veränderung der Einwohnerinnen und Einwohner je Altersgruppe 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen - LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Konzentration der Arbeitsplätze in den kreisfreien Städten

Die drei Oberzentren des Planungsgebietes - Stadt Bremen, Stadt Bremerhaven und Stadt Oldenburg - weisen die höchste Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort je Einwohner im Jahr 2015 auf. Dies unterstreicht die Bedeutung und Zentralität dieser Städte im Planungsgebiet. Insbesondere in der Stadt Oldenburg wuchs im Zeitraum 2009 bis 2015 die Zahl der Beschäftigten um 15 %, wodurch die Stadt Oldenburg im Planungsgebiet mit 479 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern den Spitzenplatz im Jahr 2015 erreichte.

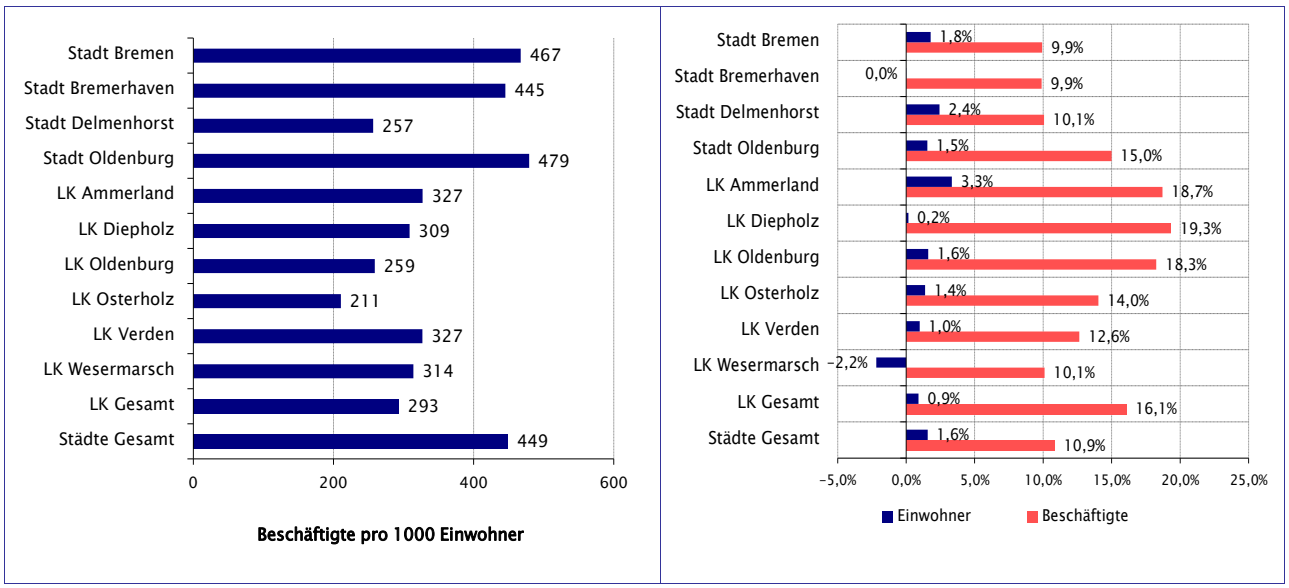


Abb. B-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner am Arbeitsort 2015 sowie Veränderung der Beschäftigten und Einwohnerinnen und Einwohner 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen - LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

Wichtige Arbeitsorte innerhalb der Landkreise

Neben den drei Oberzentren weisen die Landkreise Verden und Ammerland weiterhin eine vergleichsweise hohe Anzahl von Beschäftigten (Arbeitsort) auf. Dies ist hier insbesondere auf die Bedeutung einzelner Städte wie Verden und Westerstede als Arbeitsort innerhalb dieser Landkreise zurückzuführen. Während im Landkreis Ammerland zwischen 2009 und 2015 die Zahl der Beschäftigten um knapp 19 % wuchs, so erreichte der Landkreis Verden ein Wachstum von ca. 13 %.

Das stärkste Wachstum hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten erzielte im gesamten Planungsgebiet der Landkreis Diepholz. Die Zahl der Beschäftigten stieg um über 19 % im Zeitraum 2009 bis 2015.

Innerhalb der Landkreise starke Unterschiede bei der Arbeitsplatzverfügbarkeit

Die nachfolgende Abbildung B-6 stellt einen Vergleich aller kreisangehörigen Gemeinden je Landkreis im Planungsgebiet bezüglich ihrer Bedeutung als Arbeitsplatz dar. Es wird hier unter anderem deutlich, dass starke Unterschiede innerhalb eines Landkreises vorliegen können. Während beispielweise die Stadt Verden den höchsten Wert an „Beschäftigten pro Einwohner“ besitzt, rangieren Gemeinden wie Dörverden und Kirchlinteln desselben Landkreises auf den hinteren Rängen und generieren somit eher Auspendlerströme (Quellverkehr).

Neben der Stadt Verden besitzen die Städte Westerstede und Brake im Vergleich der Landkreise eine hohe Beschäftigtenzahl je Einwohner (nach Arbeitsort).

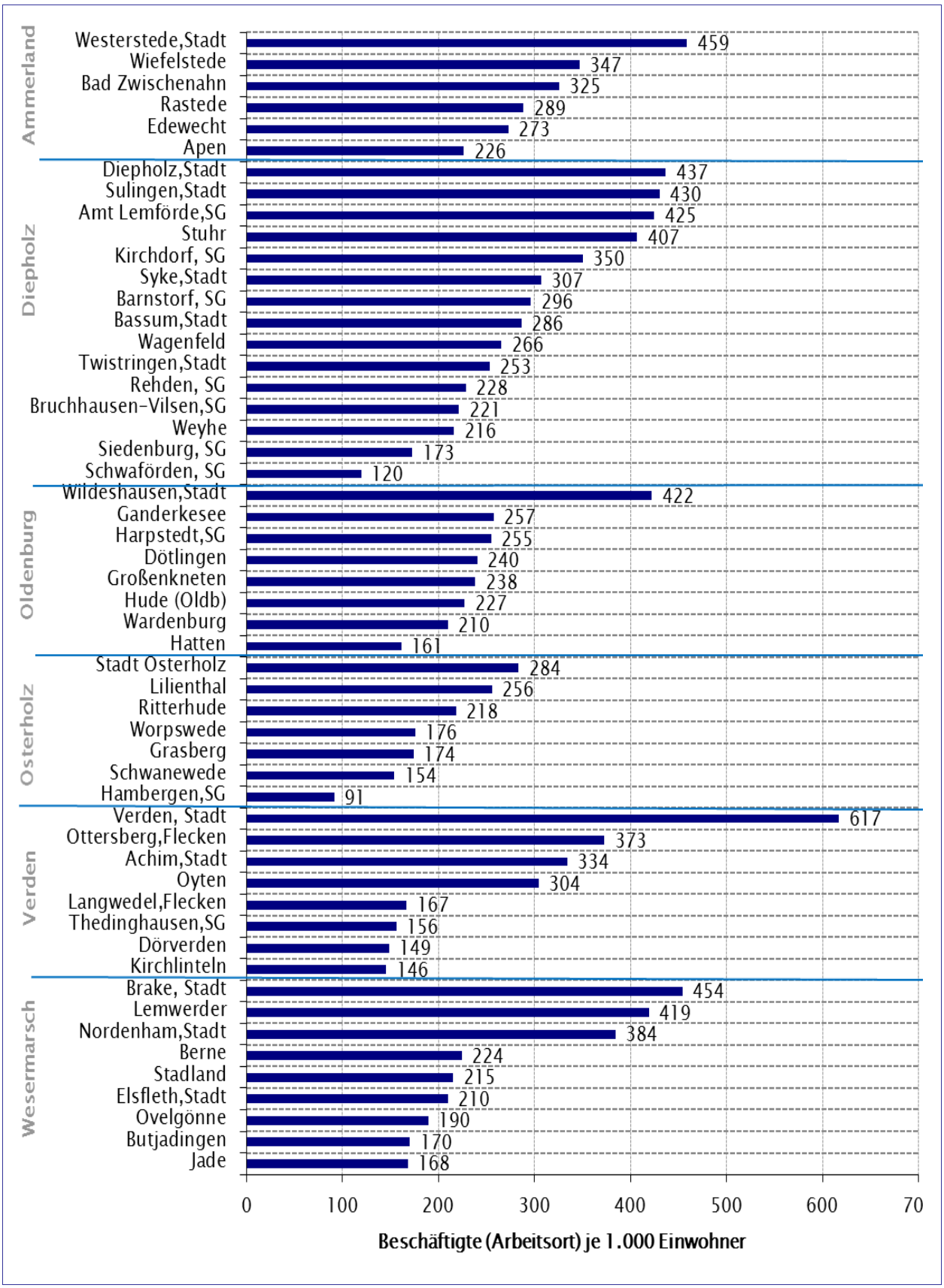


Abb. B-6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner auf Gemeindeebene in 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN)

B 2.1.4 Pendlerströme

Starker Binnen- und Zielverkehr der kreisfreien Städte

Die Stadt Bremen verfügt mit etwa 300.000 Pendlerinnen und Pendlern täglich über das höchste Pendleraufkommen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Planungsgebiet. Dieses setzt sich zu 50 % aus Pendlern im Binnenverkehr der Stadt zusammen, zu weiteren 37 % aus Einpendlern und zu 13 % aus Auspendlern.[3] Aber auch die Städte Oldenburg und Bremerhaven verfügen aufgrund der Arbeitsplatzsituation über ein hohes Pendleraufkommen im Zielverkehr (Einpendler). Demgegenüber weist die Stadt Delmenhorst mit 46 % der Beschäftigten einen ausgeprägten Quellverkehr (Auspendler) auf. Die Betrachtung der Summe der vier kreisfreien Städte zeigt einen stärkeren Zuwachs der Auspendler im Zeitraum 2009-2015 als dies für das Wachstum der Einpendler zu verzeichnen war.

Landkreise weisen unterschiedliche Pendlerstrukturen auf

Unter den Landkreisen verfügt der Landkreis Diepholz über das höchste Pendleraufkommen. Mit täglich über 105.000 Pendlern generiert der Landkreis Diepholz größere Pendlerströme als die Stadt Oldenburg. Täglich pendeln etwa 38 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Landkreis heraus und 19 % in den Landkreis hinein. Mit einem Anteil von 43 % am Pendleraufkommen verfügt der Landkreis aber auch über einen bedeutenden Binnenverkehr.

Die Landkreise Verden und Ammerland weisen eine ähnliche Pendlerstruktur auf wie der Landkreis Diepholz, jedoch mit einem geringeren absoluten Pendleraufkommen. Im Landkreis Verden sind dies täglich etwa 69.000 Pendler und im Landkreis Ammerland rund 62.000 Pendler.

Während in den Landkreisen Osterholz und Oldenburg der Quellverkehr (Auspendler) dominiert, verfügt der Landkreis Wesermarsch von allen Landkreisen über den höchsten Binnenverkehrsanteil.

Die Betrachtung der Summe der Landkreise zeigt einen stärkeren Zuwachs der Einpendler in die Landkreise im Zeitraum 2009-2015 als dies für die Entwicklung der Auspendlerströme zu verzeichnen war. Dieses korrespondiert mit der positiven Entwicklung der Zahl der Beschäftigten in den Landkreisen (siehe auch Abb. B-5).

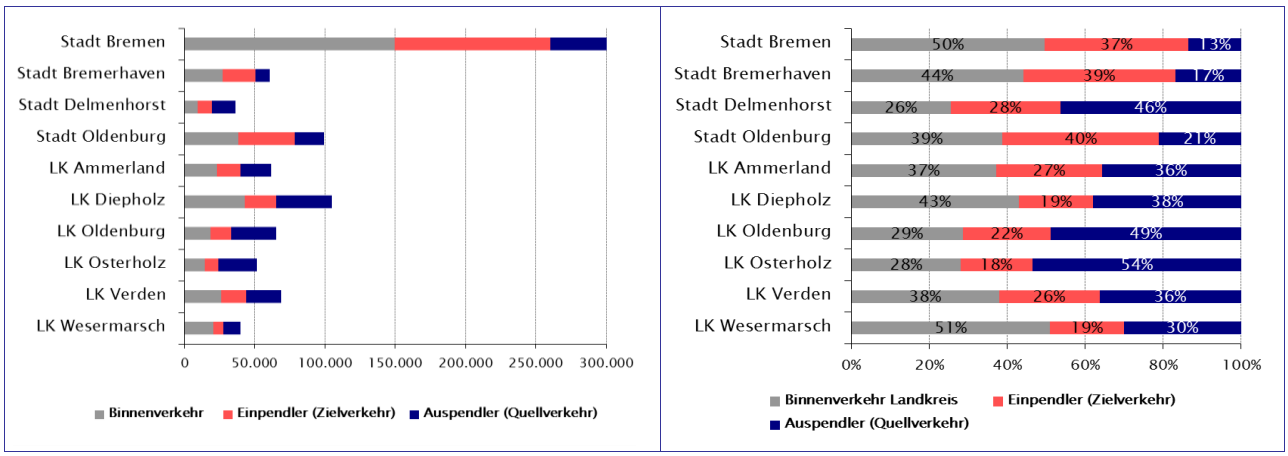


Abb. B-7: Pendlerinnen und Pendler 2015 differenziert nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr absolut und Anteile (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Landesamt Bremen)

[3] Als Auspendler bzw. Einpendler wird in dieser Auswertung klassifiziert, wer die Landkreisgrenze überschreitet.

Hohe Pendlerverflechtungen einiger Städte und Gemeinden

Die Gemeinde Stuhr sowie die Städte Achim und Verden sind die Gebietskörperschaften mit dem stärksten Pendleraufkommen in den Landkreisen. Alle drei Gebietskörperschaften besitzen ein starkes Einpendleraufkommen.[4] Gleichzeitig pendeln aus Stuhr und Achim vergleichbar viele Beschäftigte aus, wogegen die Stadt Verden ein höheres Binnenaufkommen besitzt.

Die untenstehende Abbildung B-8 verdeutlicht die Pendlerströme je Landkreis und Gebietskörperschaft. Dabei wird auch bei dieser Darstellung deutlich, dass starke Unterschiede zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften hinsichtlich des für verkehrliche Planungen relevanten Pendleraufkommens bestehen. Das Pendleraufkommen ist sortiert nach der Summe der Ein- und Auspendler je Gebietskörperschaft dargestellt.

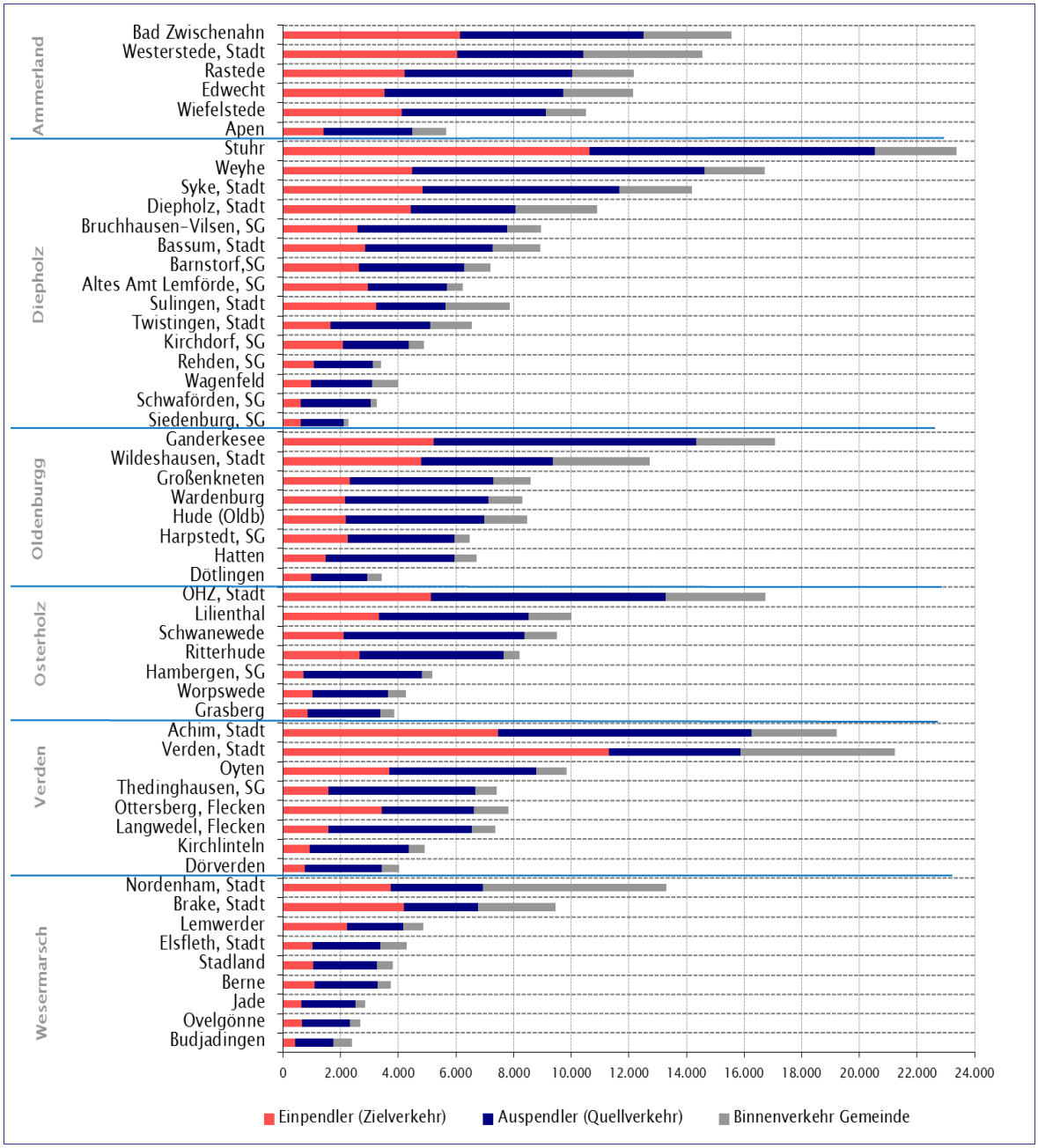


Abb. B-8: Pendler auf Gemeindeebene 2015 (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit)

[4] Als Einpendler bzw. Auspendler wird in dieser Auswertung klassifiziert, wer eine Gemeindegrenze überschreitet.

B 2.1.5 Pkw-Bestand

Zunahme des Pkw-Bestands

Der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) pro Einwohner im Planungsgebiet hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Dabei ist die Zunahme in den Landkreisen mit insgesamt 8,8 % im Zeitraum 01.01.2010 bis 01.01.2016 höher ausgefallen als in den Städten. Den niedrigsten Pkw-Bestand je Einwohner hat im Jahr 2016 die Stadt Bremerhaven mit 419 Pkw pro 1.000 Einwohner. Den höchsten Bestand verzeichnen der Landkreis Diepholz und der Landkreis Ammerland mit 614 Pkw je 1.000 Einwohner.

Im Vergleich dazu liegt der durchschnittliche PKW-Bestand im Land Niedersachen bei 571 Pkw je 1.000 Einwohner zum 01.01.2016. Der Zuwachs betrug im selben Zeitraum 10 %.

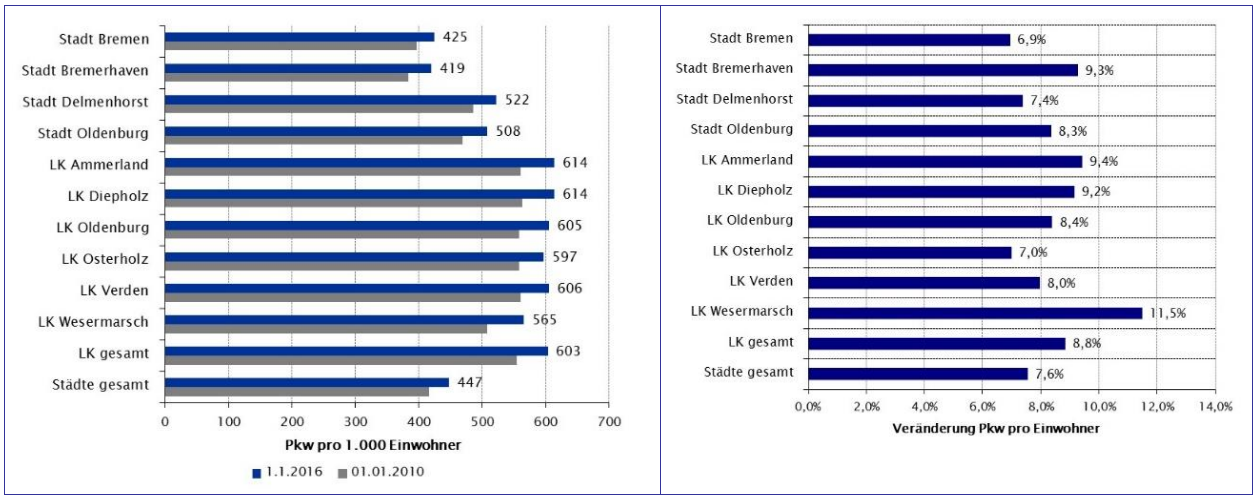


Abb. B-9: Pkw Bestand je 1.000 Einwohner 2010 und 2016 sowie Veränderung des Pkw-Bestands (pro Einwohner) (Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg)

B 2.2 Fahrgastaufkommen

B 2.2.1 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN

Grundlagen

Nachstehende Angaben zum Fahrgastaufkommen basieren auf den von der VBN GmbH erstellten jährlichen Verbundstatistiken, deren Grundlage die im VBN verkauften Tickets sind. Der Betrachtungszeitraum umfasst die Jahre 2011 bis 2016.

Fahrgäste gesamt

Seit dem Jahr 2011 hat sich die Zahl der Fahrgäste im VBN von rund 140 Mio. auf rund 173 Mio. erhöht. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 24 %.[5]

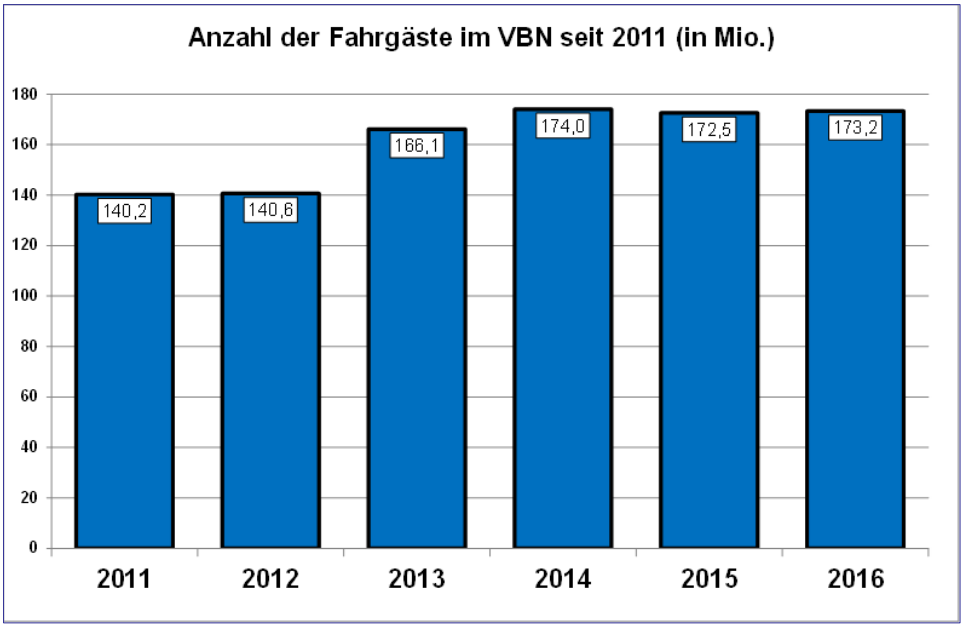


Abb. B-10: Fahrgäste im VBN seit 2011[5] (Datenquelle: VBN 2016)

Fahrgäste mit Zeitkarten

Fahrgäste mit Zeitkarten[6], also regelmäßige Nutzer des VBN, stellen mit rund 82 Mio. im Jahr 2016 die größte Fahrgastgruppe dar (47 %). Deren Gesamtzahl ist seit 2011 weitgehend konstant geblieben.

Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr

Die Zahl der Fahrgäste mit Tickets, die dem Gelegenheitsverkehr zuzurechnen sind,[7] betrug im Jahr 2016 rund 25 Mio. (14 %). Diese Fahrgastgruppe hat seit 2011 um 20 % abgenommen.

Fahrgäste mit Sondertickets

Aufgrund der statistischen Anpassung erfolgte der mit Abstand stärkste Zuwachs allerdings im Bereich der Sondertickets.[8] Im Jahr 2016 waren rund 66 Mio. Fahrgäste mit VBN-Sondertickets unterwegs (38 %). Damit hat sich die Zahl der Fahrgäste mit diesen Tickets seit dem Jahr 2011 um 145 % erhöht.

---

[5] Seit 2013 werden die Fahrgastzahlen des Schülersammelzeit-Tickets in der VBN-Statistik ausgewiesen.

[6] 7-Tage Ticket, 7-TageTicket Schüler, MonatsTicket, Schüler MonatsTicket, Jugend-FreizeitTicket (Monat/Jahr), MIA, MIA Plus, JobTicket

[7] EinzelTicket, KindereinzelTicket, 4er Ticket, TagesTicket, GruppenTicket

[8] Kombi- und SonderTicket, SemesterTicket, Schülersammelzeit-Ticket

B 2.2.2 SPNV Fahrgastzahlen an Stationen

VBN Verkehrserhebung 2012-2015

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

Die Tabelle B-11 zeigt die durchschnittlichen Ein-/Aussteigerzahlen montags bis freitags im SPNV an den 85 Stationen im VBN-Gebiet. Diese wurden im Rahmen der VBN-Verkehrserhebung in den Jahren 2012-2015 erhoben.

Oberzentren an der Spitze der Ein- und Aussteiger

Insgesamt wurden montags bis freitags täglich über 200.000 Ein-/Aussteiger an den Stationen erhoben. Mit über 35 % dominiert der Hbf Bremen als Station mit den höchsten Fahrgastzahlen im SPNV. Der Hbf Oldenburg folgt mit über 20.000 Ein-/Aussteigern, was einem Anteil von über 10 % entspricht. Danach kommt der Hbf Bremerhaven, der über einen Anteil von über 4 % mit ca. 8.600 Fahrgästen verfügt.

31 der 85 Stationen weisen Fahrgastzahlen von täglich über 1.000 Ein-/Aussteiger auf.[9] In der Summe entfallen auf diese Stationen über 173.000 Fahrgäste, was einem Anteil von über 86 % an den gesamten Verbundfahrgästen im SPNV entspricht.

An den weiteren 54 Stationen steigen insgesamt ca. 27.400 Menschen ein oder aus. Darunter fallen auch die beiden neuen reaktivierten Stationen Oldenburg-Wechloy und Kirchhammelwarden. Hier liegen lediglich Zahlen aus dem Herbst 2015 vor.

Gegenüberstellung zur Verkehrserhebung 2007-2010

Den aktuellen Zahlen aus den Jahren 2012 bis 2015 sind die Fahrgastzahlen der vorletzten VBN-Verkehrserhebung, die die Erhebungsperioden Winter 2007, Frühjahr 2008, Sommer 2009 und Herbst 2010 umfasste, gegenübergestellt.

An den damals 83 Stationen im VBN-Gebiet stiegen im Erhebungszeitraum 2007 - 2010 täglich (mo-fr) ca. 181.000 Menschen ein oder aus. Daraus resultiert eine Steigerungsrate von über 10 % bei den Verbundfahrgästen im SPNV.

Überwiegend positive Zuwachsraten

Auch bei der vorangegangenen Erhebung belegten die beiden Hauptbahnhöfe Bremen und Oldenburg die vorderen beiden Plätze. Beide Stationen zeigen positive Zuwachsraten auf, insbesondere der Wert von über 25 % des Hbf Oldenburg ist sehr positiv. In absoluten Zahlen ist dieses die Station mit den größten Zuwächsen.

Der Bf Bremen-Vegesack war in der Erhebungsperiode 2007 - 2010 mit damals über 9.000 täglichen Ein-/Aussteigern der Bahnhof mit dem drittstärksten Fahrgastaufkommen. Dieser hat seither durch die Durchbindung der Regio-S-Bahn bis Bremen-Farge Fahrgäste verloren und belegt nun den vierten Platz (vgl. Tabelle B-11). Durch einen Zuwachs der Ein-/Aussteigerzahlen um über 13 % auf über 8.600 Fahrgäste ist der Hbf Bremerhaven, wie oben ausgeführt, nun auf Platz drei vorgerückt. Hier wurde in den letzten Jahren das Angebot auf der RegionalExpress-Linie konsequent ausgebaut.

---

[9] Bei über 1.000 Fahrgästen täglich wird die Herstellung der Barrierefreiheit durch den Bund gefördert.

Die Station Bremen-Mühlenstraße an der Regio-S-Bahnlinie RS1 ist mit einem prozentualen Zuwachs von fast 88 % die Station, mit dem größten prozentualen Anstieg der Fahrgäste beim Vergleich der beiden Erhebungszeiträume. Auch die anderen Stationen der RS1 an der FVE-Strecke in Bremen-Nord zeigen hohe prozentuale Zuwachsraten, wie z.B. der Bf Bremen-Blumenthal mit über 80 %. Über 50 % Fahrgaststeigerungen weisen die Stationen Bf Bremen-Aumund, Bf Turnerstraße und Bf Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf auf. Durch die Umstellung des Vorlaufbetriebes mit Diesel-Triebwagen auf den elektrifizierten Regio-S-Bahnbetrieb, die Angebotsverbesserung auf einen teilweise Viertelstundentakt sowie die Verbesserung der Durchbindung konnte diese positive Entwicklung angestoßen werden.

Einen starken Anstieg um fast 77 % weist auch der Bf Bad Zwischenahn im Landkreis Ammerland auf. Die Ein-/Aussteigerzahlen stiegen von 1.004 Fahrgästen des Erhebungszeitraumes 2010 auf 1.775 Fahrgäste bis 2015. Durch die Anbindung des Bf Bad Zwischenahn an die Regio-S-Bahn ab Dezember 2010 lässt sich die Steigerung gut erklären.

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012-2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
1	Bremen Hbf	71.528	35,5 %	68.266	4,8 %
2	Oldenburg Hbf	20.657	10,3 %	16.483	25,3 %
3	Bremerhaven Hbf	8.619	4,3 %	7.618	13,1 %
4	Bf Vegesack	7.922	3,9 %	9.334	-15,1 %
5	Bf Delmenhorst	7.224	3,6 %	6.751	7,0 %
6	Bf Verden	5.568	2,8 %	5.330	4,5 %
7	Bf Burg	4.155	2,1 %	3.015	37,8 %
8	Bf Rotenburg	3.341	1,7 %	3.212	4,0 %
9	Bf Achim	3.281	1,6 %	3.077	6,6 %
10	Bf Syke	3.173	1,6 %	3.086	2,8 %
11	Bf Osterholz-Scharmbeck	3.151	1,6 %	2.597	21,3 %
12	Bf Hude	2.975	1,5 %	2.693	10,5 %
13	Bf Bremerhaven-Lehe	2.820	1,4 %	1.973	42,9 %
14	Bf Mahndorf	2.744	1,4 %	1.764	55,6 %
15	Bf Kirchweyhe	2.611	1,3 %	2.289	14,1 %
16	Bf Lesum	2.181	1,1 %	1.808	20,6 %
17	Bf Walle	2.140	1,1 %	1.673	27,9 %
18	Bf Sebaldsbrück	2.115	1,1 %	2.193	-3,6 %
19	Bf Bassum	1.965	1,0 %	1.767	11,2 %
20	Bf Bad Zwischenahn	1.775	0,9 %	1.004	76,8 %
21	Bf Twistringen	1.762	0,9 %	1.843	-4,4 %
22	Bf Diepholz	1.650	0,8 %	1.844	-10,5 %
23	Bf Bremen-Oslebshausen	1.491	0,7 %	1.069	39,5 %
24	Bf Bremen-Schönebeck	1.384	0,7 %	1.130	22,5 %
25	Bf Brake	1.124	0,6 %	1.008	11,5 %
26	Bf Nordenham	1.120	0,6 %	1.040	7,7 %
27	Bf Rastede	1.101	0,5 %	659	67,1 %
28	Bf Wildeshausen	1.082	0,5 %	1.035	4,5 %
29	Bf Bremen-Hemelingen	1.079	0,5 %	736	46,6 %
30	Bf Langwedel	1.048	0,5 %	1.147	-8,6 %

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012 – 2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
31	Bf Etelsen	1.014	0,5 %	965	5,1 %
32	Bf Loxstedt	947	0,5 %	737	28,5 %
33	Bf Ganderkesee	891	0,4 %	751	18,6 %
34	Bf Augustfehn	855	0,4 %	665	28,6 %
35	Bf Lemförde	843	0,4 %	709	18,9 %
36	Bf Stubben	839	0,4 %	796	5,4 %
37	Bf Ottersberg	830	0,4 %	1.014	-18,1 %
38	Bf Sandkrug	826	0,4 %	712	16,0 %
39	Bf Bremen-Blumenthal	824	0,4 %	457	80,3 %
40	Bf Oldenbüttel	819	0,4 %	497	64,8 %
41	Bf Baden	789	0,4 %	605	30,4 %
42	Bf Ahlhorn	781	0,4 %	618	26,4 %
43	Bf Bremen Sankt-Magnus	759	0,4 %	727	4,4 %
44	Bf Bookholzberg	749	0,4 %	566	32,3 %
45	Bf Elsfleth	725	0,4 %	767	-5,5 %
46	Bf Dorum	703	0,3 %	537	30,9 %
47	Bf Dörverden	689	0,3 %	632	9,0 %
48	Bf Bremen-Farge	687	0,3 %	575	19,5 %
49	Bf Ritterhude	662	0,3 %	697	-5,0 %
50	Bf Barnstorf	651	0,3 %	669	-2,7 %
51	Bf Eystrup	627	0,3 %	624	0,5 %
52	Bf Neustadt	588	0,3 %	409	43,8 %
53	Bf Sottrum	572	0,3 %	620	-7,7 %
54	Bf Oberneuland	565	0,3 %	639	-11,6 %
55	Bf Huntlosen	561	0,3 %	351	59,8 %
56	Bf Sagehorn	516	0,3 %	509	1,4 %
57	Bf Großenkneten	510	0,3 %	336	51,8 %
58	Bf Heidkrug	499	0,2 %	506	-1,4 %
59	Bf Bremen-Aumund	483	0,2 %	309	56,3 %
60	Bf Bremen Turnerstraße	476	0,2 %	313	52,1 %
61	Bf Bremen Kreinsloger	469	0,2 %	331	41,7 %
62	Bf Barrien	445	0,2 %	363	22,6 %
63	Bf Lunestedt	435	0,2 %	399	9,0 %
64	Bf Wüsting	431	0,2 %	266	62,0 %
65	Bf Lübberstedt	409	0,2 %	566	-27,7 %
66	Bf Bremen Mühlenstraße	402	0,2 %	214	87,9 %
67	Bf Berne	395	0,2 %	380	3,9 %
68	Bf Schierbrok	388	0,2 %	301	28,9 %
69	Bf Westerstede-Ocholt	385	0,2 %	362	6,4 %
70	Bf Rodenkirchen	382	0,2 %	404	-5,4 %
71	Bf Dreye	373	0,2 %	253	47,4 %
72	Bf Klinikum Bremen-Nord/ Beckedorf	364	0,2 %	235	54,9 %
73	Bf Wremen	313	0,2 %	347	-9,8 %
74	Bf Bremerhaven-Wulsdorf	281	0,1 %	162	73,5 %
75	Bf Nordholz	258	0,1 %	314	-17,8 %
76	Bf Hoykenkamp	253	0,1 %	155	63,2 %
77	Bf Oldenburg-Wechloy (nur Herbst 2015)	244	0,1 %	neu	

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012 – 2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
78	Bf Bramstedt	217	0,1 %	168	29,2 %
79	Bf Brettorf	196	0,1 %	203	-3,4 %
80	Bf Wehdel	185	0,1 %	233	-20,6 %
81	Bf Geestenseth	166	0,1 %	170	-2,4 %
82	Bf Sellstedt	153	0,1 %	157	-2,5 %
83	Bf Kirchhammelwarden (nur Herbst 2015)	101	0,1 %	neu	
84	Bf Kleinensiel	71	0,04 %	92	-22,8 %
85	Bf Frelsdorf	41	0,02 %	44	-6,8 %
	Summe	**201.226**	**100,0 %**	**181.875**	**10,6 %**

Tabelle B-1: Durchschnittliche Ein-/Aussteigerzahlen montags bis freitags im SPNV an den Stationen im VBN-Gebiet

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 414.000 Fahrgäste an den Werktagen (mo-fr). Dieses ÖPNV-Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Straßenbahn und Stadtbus, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 336.000 Fahrgästen (81 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 65.000 Fahrgästen (16 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 13.000 Fahrgästen (3 %).

Im Vergleich dazu betrug das Fahrgastaufkommen samstags durchschnittlich täglich etwa 77 % des Verkehrs an Wochentagen (mo-fr). In den vergangenen Jahren hat sich insbesondere der Binnenverkehr an Samstagen sehr positiv entwickelt und erreicht mit etwa 243.000 Fahrgästen im Zeitraum 2012-2015 ca. 72% des Niveaus eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr). Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr erreichen gleiche Größenordnungen wie der durchschnittliche Werktag (mo-fr). Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 41 % eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr).

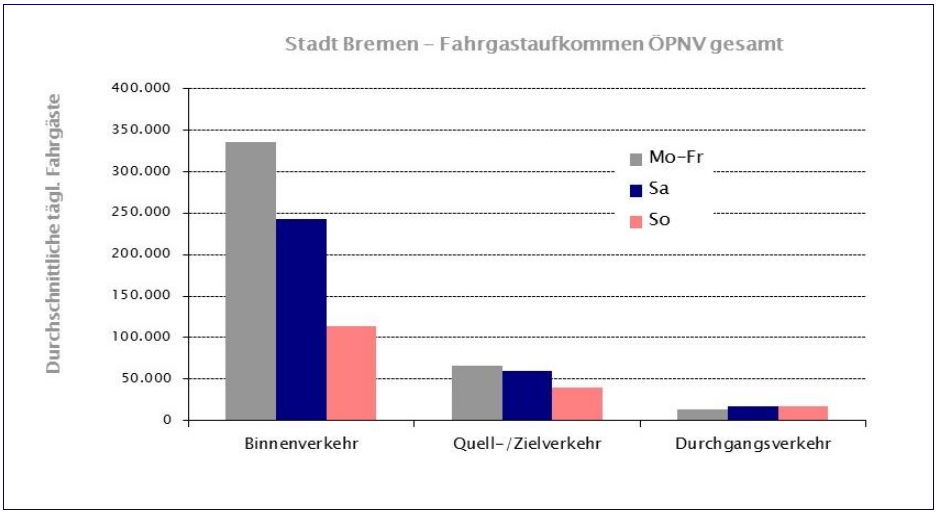


Abb. B-11: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Binnenverkehr stellen Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ mit etwa täglich 106.000 Fahrgästen die stärkste Nutzergruppe (mo-fr) dar. Dies sind etwa 32 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ mit etwa 73.000 Fahrgästen bzw. 22 % des Fahrgastaufkommens, umfassen diese beiden Nutzergruppen mehr als 50 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr der Stadt Bremen (mo-fr). Sehr positiv hat sich der Fahrtzweck „Einkauf“ entwickelt, auf welchen mit etwa 55.000 Fahrgästen täglich etwa 16 % des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 2012-2015 entfallen. Der Fahrtzwecks „Schule“ nimmt dem gegenüber mit einem Anteil von etwa 7 % eine nachrangige Bedeutung ein, ebenso wie der Fahrtzeck „Universität/FH“ mit etwa 5 %.

Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Sonstiges“. Die Nutzergruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies liegt daran, dass eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert wird, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit-Einkaufen-Kita-Wohnung) oder Fahrtanlässe gegeben sind, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.).

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Verglichen mit dem Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“[10] im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen mit einem Anteil von 47 % deutlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ sind diese beiden Fahrtzwecke die Ursache für etwa 72 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen.

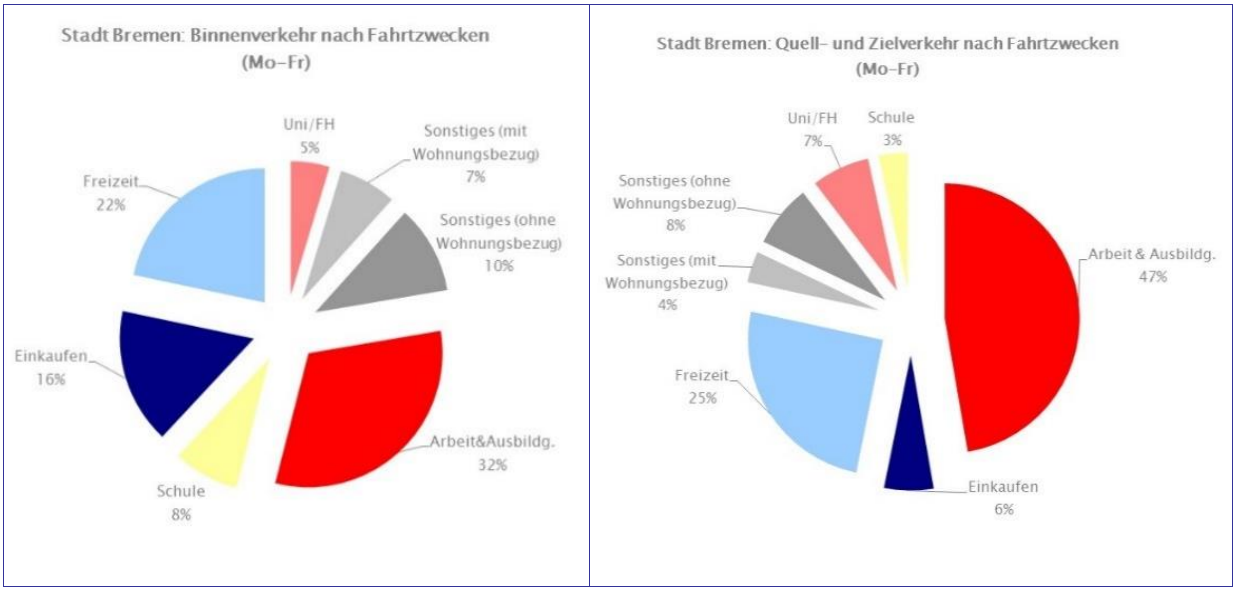


Abb. B-12: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

[10] Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Die ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen (mo-fr) konzentrieren sich auf die angrenzenden Landkreise Diepholz, Osterholz und Verden sowie die Städte Bremerhaven, Delmenhorst und, Oldenburg. Insbesondere der Quell- und Zielverkehr zwischen der Stadt Bremen und den Städten Bremerhaven und Oldenburg sowie zwischen der Stadt Bremen und dem Landkreis Osterholz entwickelten sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch.

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen eine dominierende Bedeutung zu. 61 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wesentliche Rolle mit etwa 32 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Vertei-lerfunktion 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 etwa 7 %.

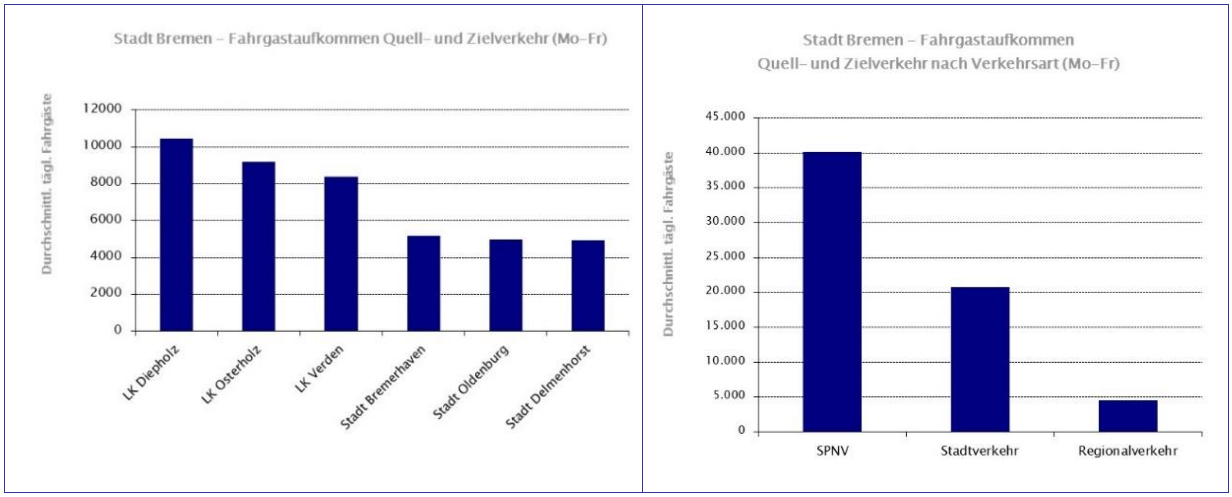


Abb. B-13: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 52.000 Fahrgäste (mo-fr). Dieses ÖPNV-Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Stadtverkehr, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 36.500 Fahrgästen (70 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 14.200 Fahrgästen (28 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 1.200 Fahrgästen (2 %).

Im Vergleich dazu betrug das Fahrgastaufkommen an Samstagen durchschnittlich täglich etwa 64 % des Verkehrs (mo-fr). Besonders dynamisch entwickelte sich der Quell- und Zielverkehr an Samstagen und erreicht derzeit etwa 76 % des Fahrgastaufkommens eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr). Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt etwa 37 % des Verkehrsaufkommens des durchschnittlichen Werktages (mo-fr).

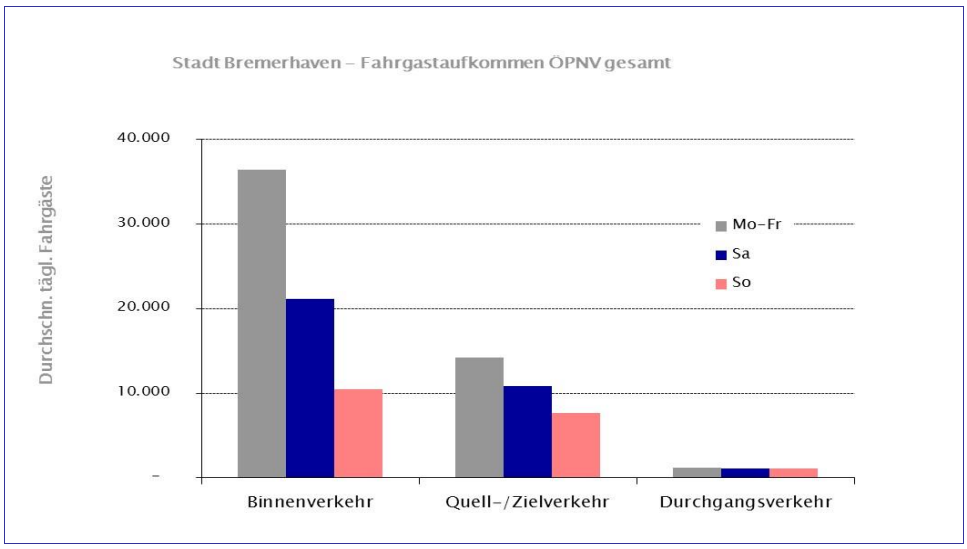


Abb. B-14: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit den Fahrtzwecken „Arbeit und Ausbildung“[11] sowie „Freizeit“ die stärkste Nutzergruppe an Werktagen (mo-fr) dar. Zusammen umfassen diese beiden Fahrtzwecke ein Fahrgastaufkommen von täglich etwa 16.400 Fahrgästen. Dies entspricht etwa 45 % des Binnenverkehrsaufkommens im ÖPNV.

Auch in der Stadt Bremerhaven hat sich der Fahrzweck „Einkauf“ in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt und erreicht einen Anteil von nunmehr 19 % am Binnenverkehrsaufkommen der Stadt. Andere Fahrtzwecke wie z.B. „Schule“ nehmen dem gegenüber eine nachrangigere Bedeutung ein, wobei der Anteil des Fahrtzwecks „Schule“ insgesamt 14 % am Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Bremerhaven beträgt.

Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck „Sonstiges“, deren Nutzergruppen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen lassen.[12]

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ mit einem Anteil von 34 % vergleichsweise hoch. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke fast 58 % des Fahrgastaufkommens. Der Fahrtzweck „Schule“ verlor in den vergangenen Jahren an Bedeutung und besitzt mit 15 % einen gegenüber der früheren Erhebung geringeren Stellenwert am Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven.

[11] Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

[12] Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

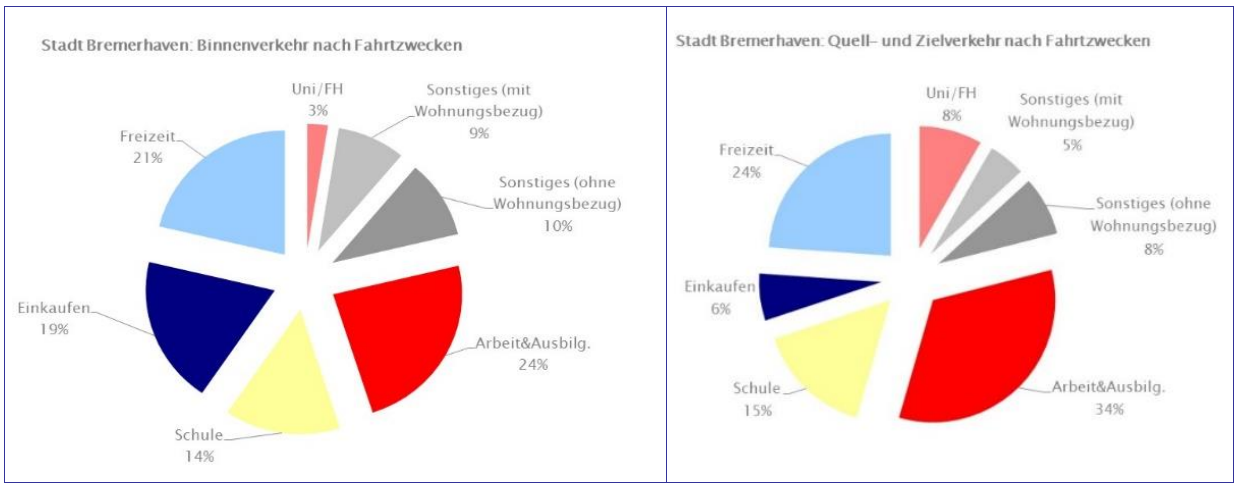


Abb. B-15: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Die wichtigsten ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven (mo-fr) konzentrieren sich mit ca. 44 % des Quell- und Zielverkehrs auf den angrenzenden Landkreis Cuxhaven sowie die Stadt Bremen mit etwa 37 %.

Der Anteil des SPNV am Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven beträgt 55 %, gefolgt vom Stadtverkehr mit 39 %. 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 %.

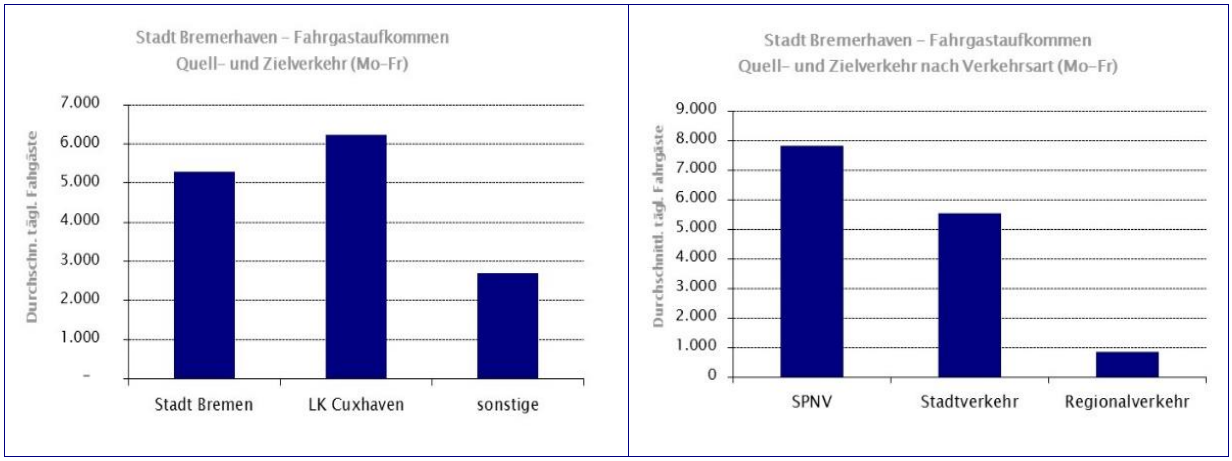


Abb. B-16: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 (mo-fr) durchschnittlich täglich etwa 33.600 Fahrgäste in allen Verkehrsarten wie Stadtbus, SPNV und Regionalbus im Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie im Durchgangsverkehr. Im Gegensatz zu den anderen kreisfreien Städten verfügt die Stadt Delmenhorst über ein vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen im Binnenverkehr. Der Anteil des Binnenverkehrs am ÖPNV-Gesamtaufkommen beträgt lediglich 16 % (in Bremen beispielweise 81 %). Den dominierenden Anteil stellt der Durchgangsverkehr mit 57 % dar, gefolgt vom Quell- und Zielverkehr mit 27 %.

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt durchschnittlich täglich etwa 96 % des Verkehrs (mo-fr). Sowohl der Binnenverkehr als auch der Quell- und Zielverkehr erreicht an Samstagen mit 63 % des Fahrgastaufkommens von montags bis freitags ein hohes Niveau. Der Durchgangsverkehr an Samstagen übertrifft das Aufkommen mo-fr. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 65 % des Verkehrs (mo-fr), was maßgeblich dem starken Durchgangsverkehr geschuldet ist.

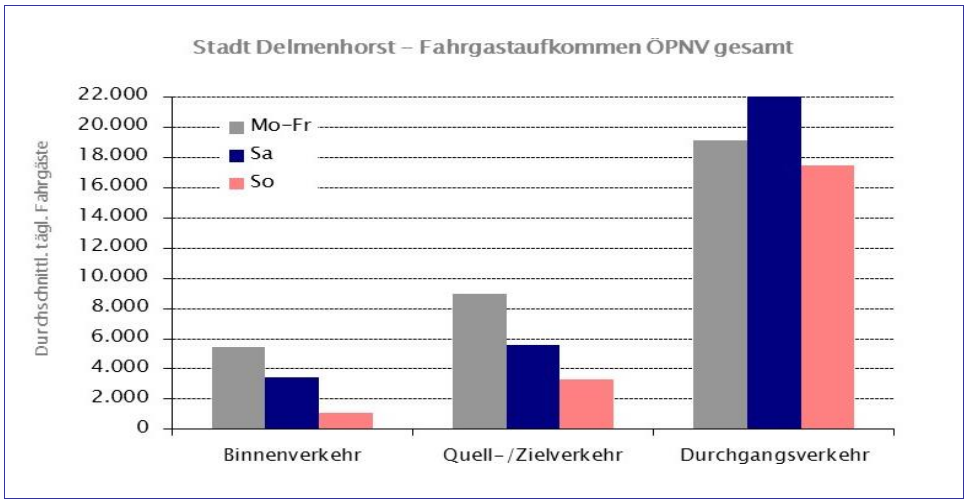


Abb. B-17: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Einkaufen“ mit täglich etwa 1.600 Fahrgästen bzw. jeweils etwa 29 % des Fahrgastaufkommens die stärkste Nutzergruppe (mo-fr) dar. Die Fahrtzwecke „Freizeit“ sowie „Arbeit und Ausbildung“[13] nehmen mit etwa 1.100 Fahrgästen einen fast gleichwertigen Stellenwert am Fahrgastaufkommen ein. Auch in der Stadt Delmenhorst ist der Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck „Sonstiges“, deren Nutzergruppen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen lassen, relativ hoch.[14]

[13] Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

[14] Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

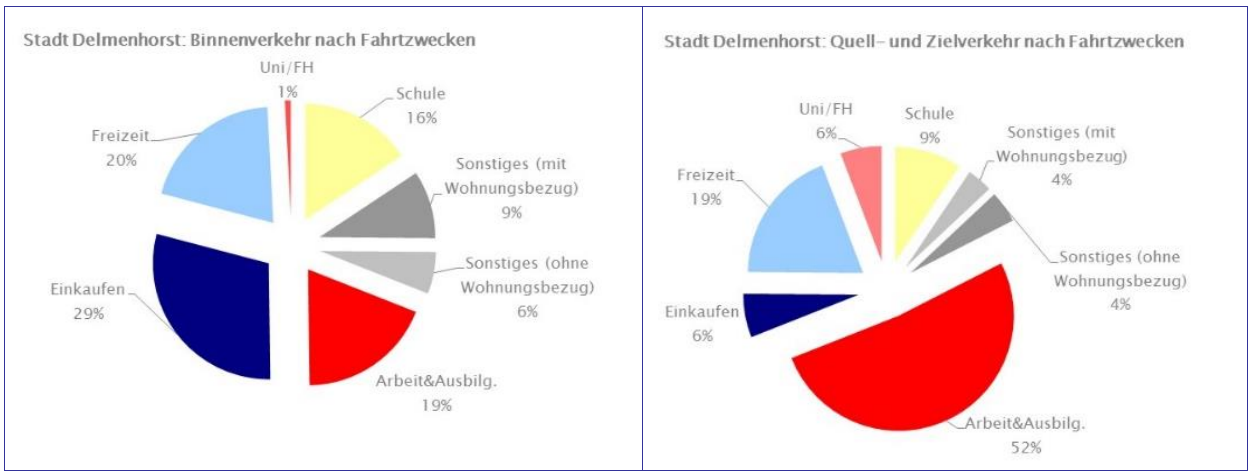


Abb. B-18: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst mit einem Anteil von 52 % wesentlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke mehr als 70 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich SPNV und Regionalbus) (mo-fr) konzentrieren sich auf Bremen sowie den angrenzenden Landkreis Oldenburg und die Stadt Oldenburg. Mit 5.000 Fahrgästen täglich (mo-fr) stellt die Relation Bremen ca. 56 % des gesamten Quell- und Zielverkehrs der Stadt Delmenhorst dar.

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 61 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wesentliche Rolle mit etwa 34 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 5 %.

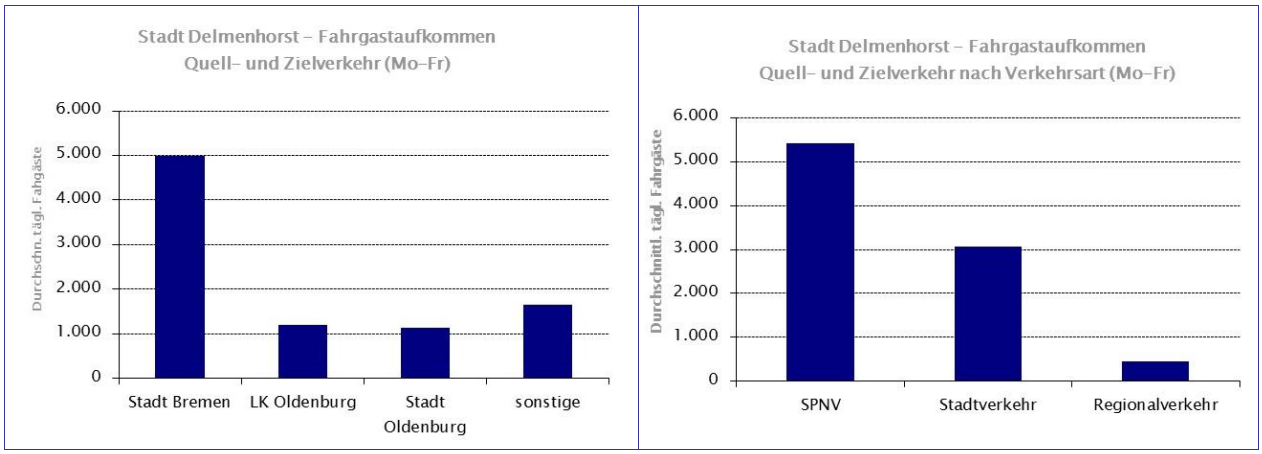


Abb. B-19: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 63.000 Fahrgäste (mo-fr) in allen Verkehrsarten wie Stadtbus, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 30.000 Fahrgästen (48 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 25.000 Fahrgästen (39 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 8.000 Fahrgästen (13 %).

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt durchschnittlich etwa 79 % des Verkehrs an Wochentagen. Insbesondere der Quell- und Zielverkehr an Samstagen entwickelte sich sehr positiv und erreicht 79 % des Fahrgastaufkommens zwischen Montag und Freitag. Der Durchgangsverkehr an Samstagen übertrifft sogar das Verkehrsaufkommen in der Woche (mo-fr) und der Binnenverkehr verzeichnet ein Niveau von 63 %. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 46 % des Verkehrs (mo-fr).

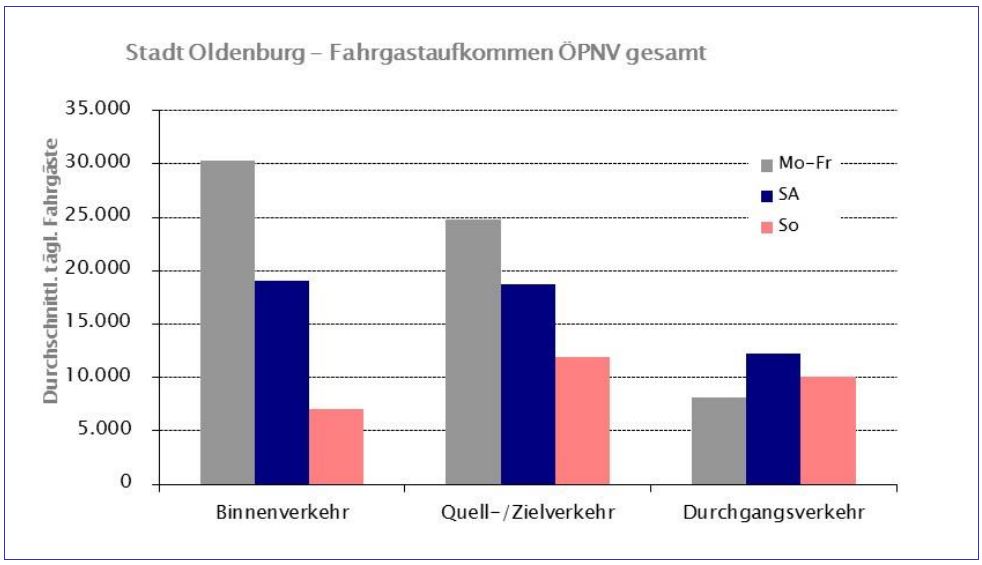


Abb. B-20: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“[15] mit etwa 7.000 Fahrgästen sowie „Freizeit“ mit täglich etwa 6.100 Fahrgästen die stärksten Nutzergruppen (mo-fr) dar. Zusammen entspricht dies etwa 43 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Die Fahrtzwecke „Einkauf“ und „Schule“ nehmen demgegenüber eine leicht nachrangige Bedeutung ein. Anzumerken ist der relativ hohe Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck „Sonstiges.“[16]

[15] Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

[16] Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg mit einem Anteil von fast 36 % deutlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ machen diese beiden Fahrtzwecke etwa 60 % des Fahrgastaufkommens aus.

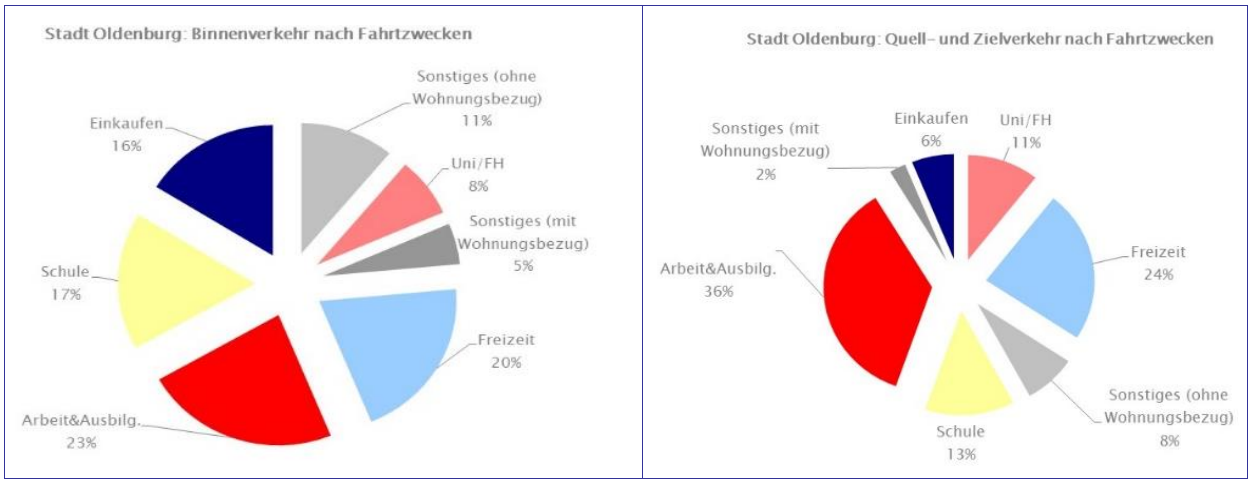


Abb. B-21: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg (einschließlich SPNV und Regionalbus) (mo-fr) konzentrieren sich auf die angrenzenden Landkreise Oldenburg und Ammerland sowie die Stadt Bremen. Diese drei Relationen umfassen gemeinsam 63 % des Quell- und Zielverkehrs der Stadt Oldenburg.

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 60 % der Fahrgäste nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wichtige Rolle mit etwa 25 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus. Bemerkenswert ist der relativ hohe Anteil des Regionalbusverkehrs am Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg. Mit etwa 16 % hat Oldenburg den höchsten Anteil Regionalbusverkehr am Quell- und Zielverkehr der kreisfreien Städte.

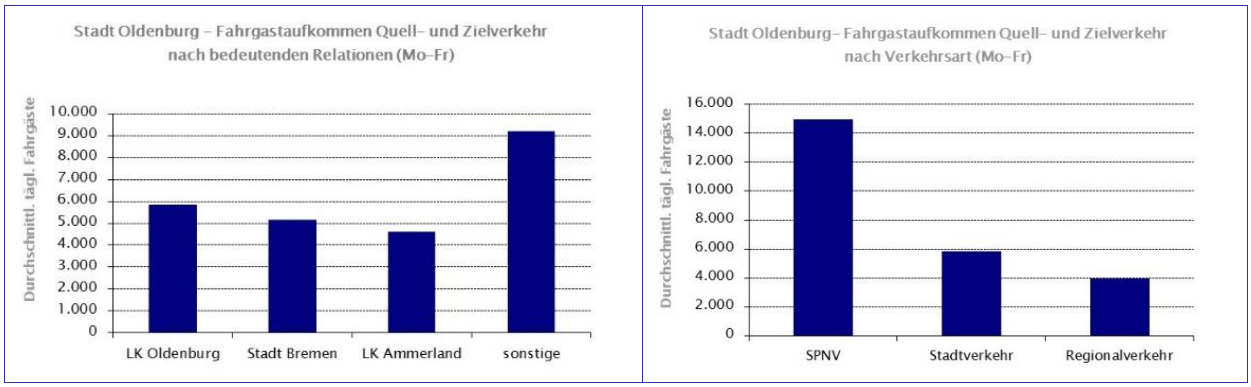


Abb. B-22: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Landkreise

Fahrtzweck „Schule“ ausgeklammert

Das Fahrgastaufkommen der Landkreise lässt sich nicht als ÖPNV-Gesamtaufkommen darstellen, da in der VBN-Verkehrserhebung die Linien im „schulorientierten Verkehr“ nicht vollständig erhoben wurden. Daher ist der Fahrtzweck „Schule“ in der Verkehrserhebung unterrepräsentiert und eine Gesamtdarstellung des ÖPNV nicht möglich. Da sich der Fahrtzweck „Schule“ in den meisten Fällen auf den Binnenverkehr der Landkreise konzentriert, kann davon ausgegangen werden, dass der Quell- und Zielverkehr nahezu vollständig erfasst ist. Die nachfolgenden Auswertungen schließen daher den Fahrtzweck „Schule“ aus.

Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

Mit etwa 15.800 Fahrgästen täglich (mo-fr) verzeichnet der Landkreis Diepholz das höchste Fahrgastaufkommen im Quell-, Ziel und Binnenverkehr[17] der Landkreise im Zeitraum 2012 bis 2015, gefolgt vom Landkreis Verden mit etwa 13.200 Fahrgästen täglich (mo-fr). Die anderen Landkreise verfügen über ein ÖPNV-Fahrgastaufkommen zwischen 4.000 und 11.000 Fahrgästen täglich. Besonders hervorzuheben ist das starke Fahrgastwachstum im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Landkreises Osterholz (+25 %), des Landkreises Oldenburg (+15 %) sowie des Landkreises Ammerland (+15 %) gegenüber der Erhebungsperiode 2008-2012, welches insbesondere auf Ausweitungen des Verkehrsangebotes auch im Bereich des SPNV zurückzuführen ist.

In allen Landkreisen dominiert der Quell- und Zielverkehr gegenüber dem Binnenverkehr. Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs beläuft sich auf 80 % - 92 %. Lediglich im Landkreis Wesermarsch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs mit knapp unter 60 % wesentlich geringer.

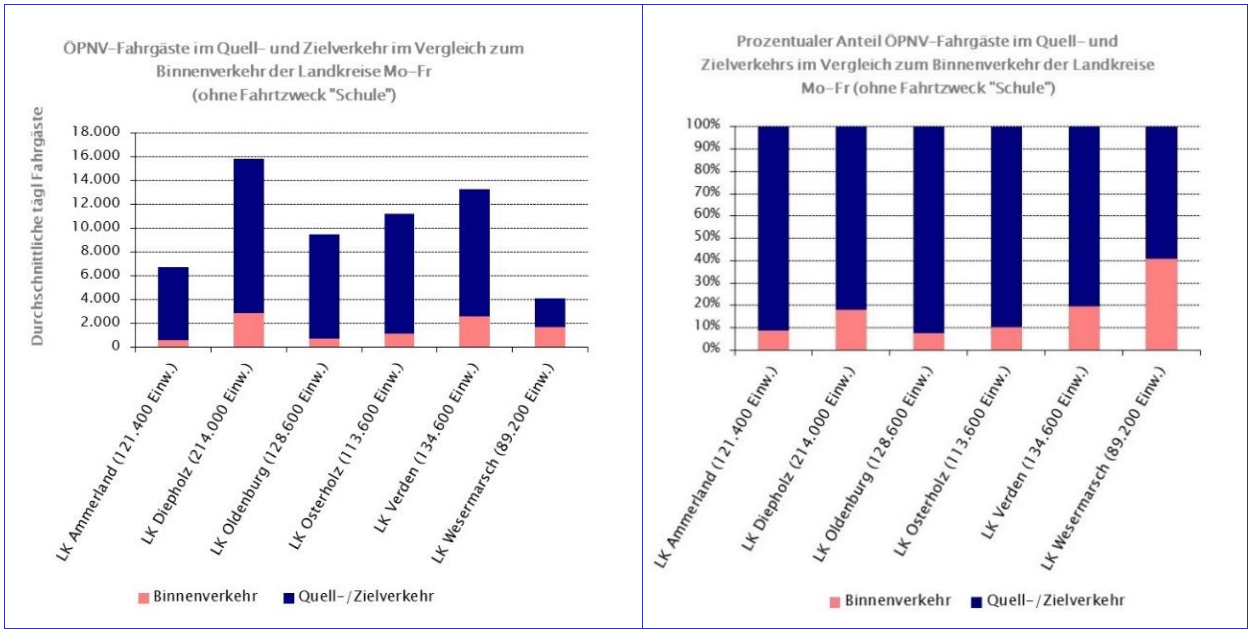


Abb. B-23: ÖPNV-Fahrgastaufkommen (inkl. SPNV, Regionalbus und Stadtbus) ohne Fahrtzweck „Schule“ nach Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

[17] Der Durchgangsverkehr wurde hier nicht vertiefend betrachtet. Wesentliche Fahrgastströme im Durchgangsverkehr verzeichnen insbesondere die Landkreise Verden und Oldenburg.

Der Quell- und Zielverkehr der Landkreise wird maßgeblich durch den SPNV getragen. Beispielsweise nutzen im Landkreis Verden täglich 74 % der Fahrgäste den SPNV im Quell- und Zielverkehr, im Landkreis Oldenburg sind es 69 %.

Stadtverkehr in den Landkreisen

Der Stadtverkehr[18] nimmt vorrangig eine Verteilerfunktion als Zu- und Abbringer des SPNV ein. In einigen Landkreisen bedient auch der Stadtverkehr der angrenzenden Oberzentren die Landkreise (wie z.B. die neuen Verbindungen Bremen-Lilienthal, Bremen-Stuhr, Bremen-Schwanewede etc.). So beträgt der Anteil des Stadtverkehrs am Quell- und Zielverkehr des Landkreises Osterholz 48 % und des Landkreises Diepholz 30 %.

Regionalbusse im Quell- und Zielverkehr der Landkreise

Der Regionalbusverkehr (ohne Fahrtzweck „Schule") nimmt im Quell- und Zielverkehr der Landkreise eine nachrangige Bedeutung ein. Die Anzahl und die Anteile der Fahrgäste im Regionalbusverkehr in den Landkreisen stellen sich wie folgt dar:

- Landkreis Ammerland: 26 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.600 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Diepholz: 14 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.750 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Oldenburg: 10 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (900 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Osterholz: 13 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.300 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Verden: 8 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (890 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Wesermarsch: 28 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (680 Fahrgäste täglich)

Regionalbusse im Binnenverkehr der Landkreise

Im Binnenverkehr der Landkreise besitzt der Regionalbusverkehr prozentual eine höhere Bedeutung als im Quell- und Zielverkehr, jedoch erreichen die absoluten Fahrgastzahlen nur selten ein vergleichbares Niveau.

Während in den Landkreisen Verden und Wesermarsch der Regionalbus mehr Fahrgäste im Binnenverkehr befördert als im Quell- und Zielverkehr, so stellt sich dies in den anderen vier Landkreisen anders dar. Der Regionalbusverkehr im Landkreis Ammerland befördert im Quell- und Zielverkehr etwa 1.600 Fahrgäste pro Tag, im Binnenverkehr jedoch nur etwa 500 Fahrgäste. Dies entspricht dennoch ca. 88 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr des Landkreises.

In den Landkreisen Diepholz und Oldenburg besitzt der SPNV einen wesentlich höheren prozentualen Anteil am Binnenverkehr als der Regionalbus.

[18] Um Mehrfacherfassungen von Fahrgästen zu vermeiden, wurden in dieser Auswertung die Umsteiger je nach Anzahl der Umsteigevorgänge und genutzten Verkehrsart über die Wegekette aufgeteilt. In dieser Auswertung stellen Fahrgäste in der Verkehrsart "Stadtverkehr" vorrangig Umsteiger vom SPVN auf Stadtverkehrslinien der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, dar.

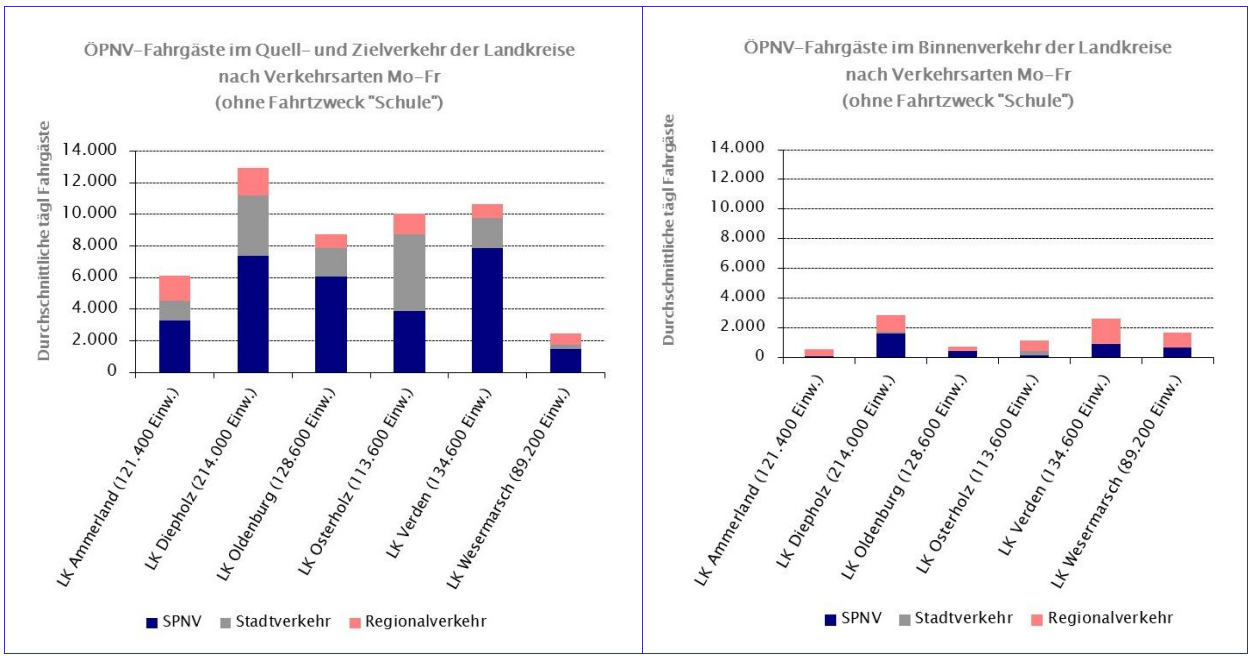


Abb. B-24: ÖPNV-Fahrgastaufkommen ohne Fahrtzweck „Schule" nach Verkehrsart im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung"

Die Fahrtzweckauswertungen (ohne Fahrtzweck „Schule") zeigen einen ausgeprägten Anteil an Fahrgästen im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung". So nutzen im Quell- und Zielverkehr des Landkreises Diepholz beispielsweise täglich (mo-fr) etwa 6.800 Fahrgäste im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung" den ÖPNV (Regionalbus, SPNV und Stadtverkehr). Dies entspricht einem Anteil von 53 %.

Die Anteile des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung" (ohne Fahrtzweck „Schule") stellen sich in den Landkreisen wie folgt dar:

- Landkreis Ammerland: täglich 2.600 Fahrgäste (43 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Diepholz: täglich 6.800 Fahrgäste (53 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Oldenburg: täglich 4.700 Fahrgäste (54 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Osterholz täglich 5.200 Fahrgäste (52 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Verden: täglich 6.300 Fahrgäste (59 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Wesermarsch: täglich 1.100 Fahrgäste (45 % der ÖPNV-Fahrgäste)

Im Vergleich dazu ist die Ausprägung dieses Fahrtzweckes im Binnenverkehr der Landkreise von geringerer Bedeutung, sowohl prozentual als auch in absoluter Höhe. Mit täglich 1.600 Fahrgästen (mo-fr) im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung" verzeichnet der Landkreis Diepholz das höchste Fahrgastaufkommen in diesem Segment. Dies entspricht einem Anteil von 55 % am Binnenverkehr, gefolgt vom Landkreis Verden mit 1.200 Fahrgästen (46 %) und dem Landkreis Wesermarsch mit etwa 600 Fahrgästen täglich (mo-fr) (37 %). In den übrigen Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Osterholz liegt die Zahl der Fahrgäste täglich (mo-fr) im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung" bei etwa 200-300 Fahrgästen täglich.

Die nachstehende Abbildung zeigt deutlich die unterschiedlichen Ausprägungen des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ in den einzelnen Landkreisen im Binnenverkehr sowie im Quell- und Zielverkehr.

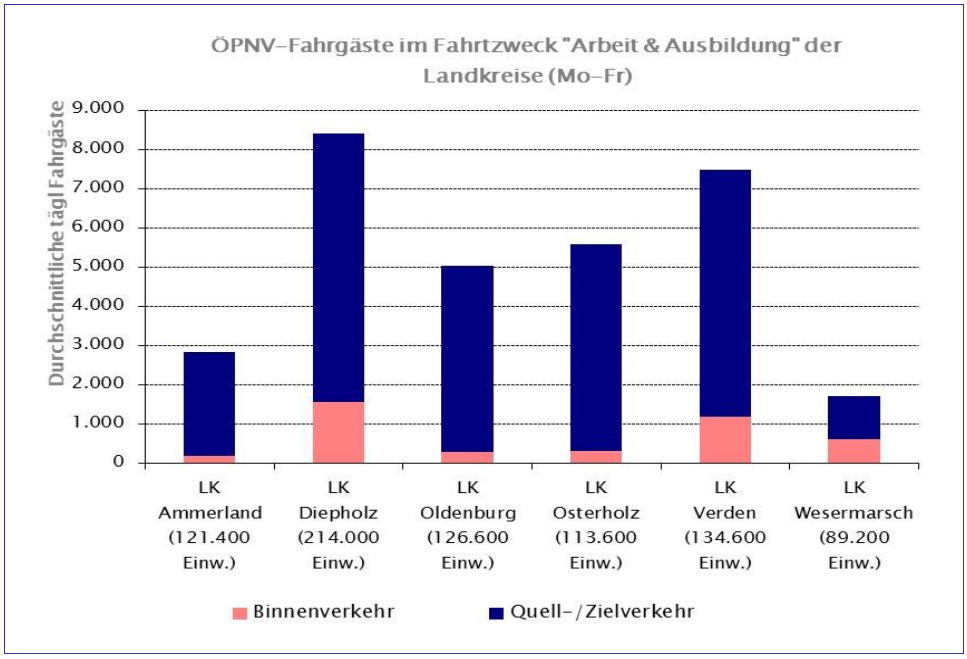


Abb. B-25: ÖPNV-Fahrgastaufkommen im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Fahrtzweck „Freizeit“

Neben dem Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ kommt dem Fahrtzweck „Freizeit“ eine wichtige Bedeutung zu. So nutzen im Quell- und Zielverkehr des Landkreises Diepholz täglich etwa 2.900 Fahrgäste mit diesem Fahrtzweck den ÖPNV. Im Landkreis Verden sind es 2.300 Fahrgäste täglich und im Landkreis Osterholz ca. 2.200 Fahrgäste. Prozentual sind dies je nach Landkreis zwischen 20 % - 25 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr. Im Landkreis Wesermarsch sind es 700 Fahrgäste bzw. 29 %.

Im Binnenverkehr ist die Ausprägung des Fahrtzwecks „Freizeit“ von geringerer Bedeutung. Die Landkreise Verden, Wesermarsch und Diepholz verzeichnen täglich etwa 500-550 Fahrgäste je nach Landkreis. Dies entspricht einem Anteil am Binnenverkehrsaufkommen zwischen 18 % und 30 %.

Fahrtzweck „Sonstiges“

Einen durchaus nennenswerten Anteil am Fahrgastaufkommen besitzt der Fahrtzweck „Sonstiges“. Die Nutzergruppen 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.). Während sich im Binnenverkehr der Landkreise zwischen 15 % und 26 % der Fahrgäste diesem Fahrtzweck zuordnen lassen, sind es im Quell- und Zielverkehr zwischen 8 % und 13 %.

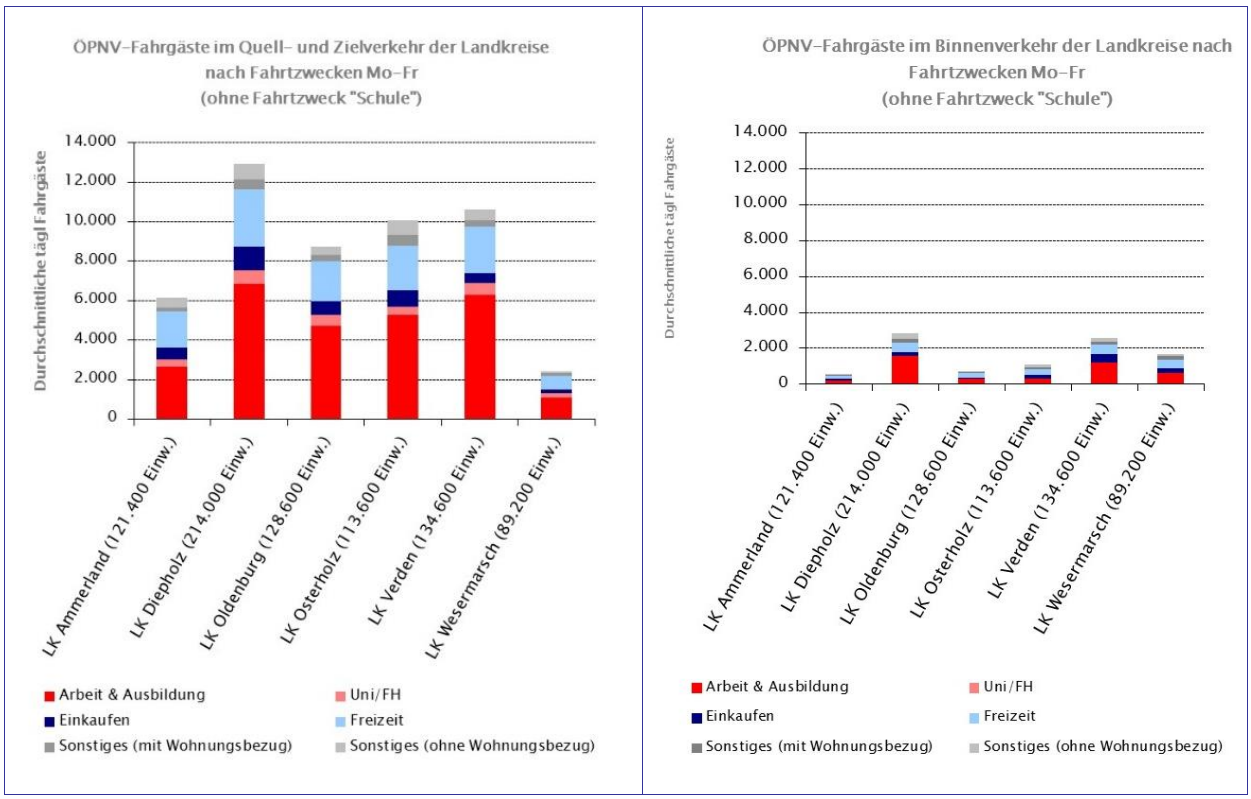


Abb. B-26: ÖPNV-Fahrgastaufkommen nach Fahrtzwecken (ohne Fahrtzweck „Schule") im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen

Unterschiedliche demografische Entwicklung

In diesem Kapitel werden die zukünftige demografische Entwicklung als ein wichtiger Einflussfaktor auf das zukünftige Verkehrsaufkommen betrachtet. Die prognostizierten unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen je Gebietskörperschaft stellen die einzelnen Gebietskörperschaften vor unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich der Anforderungen an den ÖPNV.

Des Weiteren werden die Ergebnisse der Strukturdatenanalyse dem Fahrgastaufkommen je Einwohner[19] gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgastpotenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte.

B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung

Das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) hat noch keine aktuelle kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht, welche die Auswirkungen der Zuwanderung der Jahre 2014 und 2015 und daraus resultierende Effekte berücksichtigt und die als einheitliche Datenbasis für die Gebietskörperschaften des ZVBN im Rahmen dieses Kapitels genutzt werden könnte.

Die nachfolgenden Auswertungen für die Gebietskörperschaften Stadt Delmenhorst, Landkreise Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch basieren auf dem Demografie-Monitoring des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. mit dem Basisjahr 2015. Diese Bevölkerungsprognose wurde durch das Statistische Landesamt Bremen (StaLa) erstellt. Sie basiert auf der 13. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013), unter Berücksichtigung der Auswirkungen der hohen Zuwanderungszahlen der Jahr 2014 und 2015.[20] Berechnungen nach Altersgruppen waren zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht verfügbar.

Für die Stadt Oldenburg wurde auf Prognosewerte des Stadtplanungsamtes zurückgegriffen. Für den Landkreis Ammerland wurde ein gemittelter Wert aus der „Bevölkerungsvorausberechnung Basisjahr 2008 des LSKN“ und der „Bevölkerungsfortschreibung des LSN[21] Basisjahr 2015“ zugrunde gelegt. Auswertungen nach Altersgruppen sind jeweils nicht verfügbar.

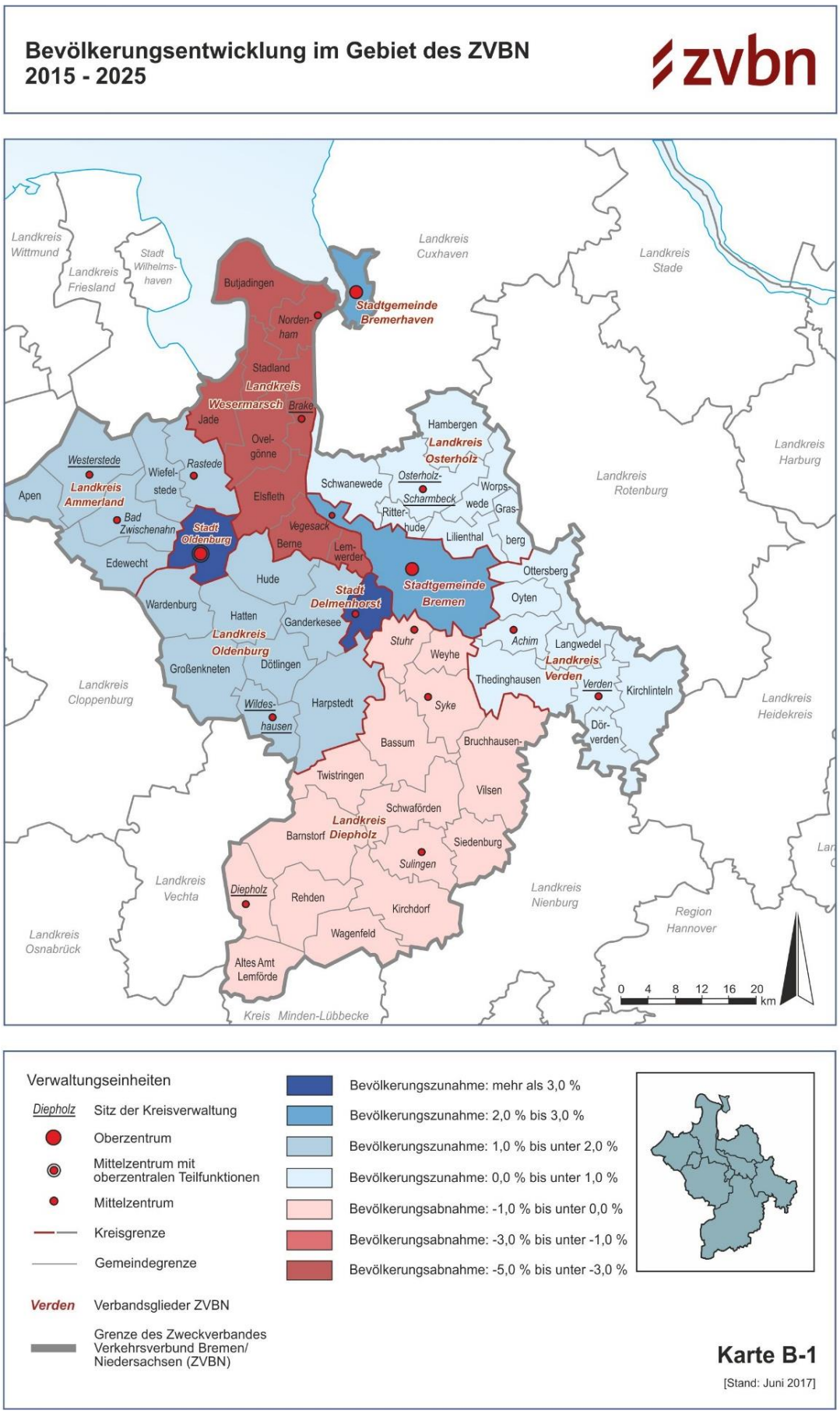
Die Bevölkerungsentwicklung der Städte Bremen und Bremerhaven basiert auf der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Bremen (StaLa) mit dem Basisjahr 2015, die ebenfalls die 13.koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der hohen Zuwanderungszahlen der Jahre 2014 und 2015, zugrunde legt.

---

[19] Dabei handelt es sich um den Indikator "ÖPNV-Marktdurchdringung", der die Anzahl der Fahrgäste im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr auf die Bevölkerungszahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht.

[20] Das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) hat noch keine aktuelle kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht. Diese wäre auch die Grundlage für altersgruppenspezifische Auswertungen.

[21] Die Bevölkerungsfortschreibung basiert auf der Annahme „Was passiert, wenn nichts passiert“ und schreibt die Entwicklungen der Jahre 2010-2015 ohne Modifizierungen fort.



Karte B-1: Prozentuale Bevölkerungsveränderung im Planungsgebiet bis 2025 gegenüber 2015 (Datenquellen: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V., Statistisches Landesamt Bremen und ZVBN eigene Auswertung)

Umkehr des bisher vorausberechneten Trends der Bevölkerungsabnahme in mittelfristiges Bevölkerungswachstum

Der in der vergangenen Bevölkerungsvorausberechnung für viele Gebietskörperschaften berechnete Trend der Bevölkerungsabnahme zeichnet sich in den aktuellen Prognosen aufgrund der Zuwanderungen der Jahre 2014 und 2015 nicht mehr ab.

Die Bevölkerungszahl im gesamten Planungsgebiet wird voraussichtlich laut Berechnungen der Statistiker bis 2025 um etwa 30.000 Einwohner auf 1,745 Mio. Einwohner (+1,8 %) wachsen. Insbesondere für die kreisfreien Städte wird von einer anhaltenden positiven Bevölkerungsentwicklung ausgegangen (Stadt Delmenhorst +4,0 %, Stadt Oldenburg +3,2 %, Stadt Bremen +2,9 %, Stadt Bremerhaven +2,4 %). Ein signifikantes Bevölkerungswachstum wird ebenfalls für die Landkreise Oldenburg (+1,8 %) und Ammerland (+1,5 %) vorausberechnet. Die Landkreise Verden und Osterholz wachsen bis 2025 moderat mit +0,7 % bzw. +0,6 %. Die Bevölkerungszahl im Landkreis Diepholz wird nach derzeitiger Einschätzung der Statistiker stagnieren. Lediglich für den Landkreis Wesermarsch wird von einer weiter anhaltenden signifikanten Abnahme der Bevölkerung ausgegangen.

Die ausgewerteten Bevölkerungsprognosen kommen zum Ergebnis, dass dieser Trend sich voraussichtlich in den darauffolgenden fünf Jahren (bis 2030) in den meisten Gebietskörperschaften des Planungsgebietes nicht weiter fortsetzt und sich die Bevölkerungszahl im Planungsgebiet im Jahr 2030 bei etwa 1,7 Mio. konsolidiert.

B 3.2 Potenziale je Gebietskörperschaft

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Strukturdatenanalyse dem Fahrgastaufkommen je Einwohner gegenübergestellt. Dabei handelt es sich um den Indikator „ÖPNV-Marktdurchdringung“, der die Anzahl der Fahrgäste im Binnen- bzw. Ziel- und Quellverkehr auf die Bevölkerungszahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgastpotenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte und ermöglicht einen Vergleich untereinander.

B 3.2.1 Kreisfreie Städte

Unterschiedliche Marktdurchdringung im Binnenverkehr der Städte

Das derzeitige ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte weist deutliche Unterschiede hinsichtlich der Marktdurchdringung auf. Während im Binnenverkehr der Stadt Bremen der Indikator aus Fahrgästen und Einwohnern bei 0,6 Fahrgästen je Einwohner[22] liegt und somit eine starke Marktdurchdringung erreicht, zeigt sich dieser Indikator in den anderen Städten auf einem geringeren Niveau (vgl. Abb. B-28).

Die Städte Bremerhaven und Oldenburg weisen mit 0,3 bzw. 0,2 Fahrgästen je Einwohner bereits eine wesentlich geringere Marktdurchdringung als die Stadt Bremen auf. Die Stadt Delmenhorst verfügt über eine noch niedrigere ÖPNV-Marktdurchdringung. Dies kann als Indikator bisher nicht ausgeschöpfter Potenziale im Binnenverkehr dieser Städte gesehen werden. Dabei ist anzumerken, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht gesondert be-

[22] Anders ausgedrückt nutzen im Binnenverkehr täglich 60 % der Einwohner der Stadt Bremen den ÖPNV.

trachtet wurde. Dies ist insbesondere in Städten mit einem hohen Fahrradanteil, wie z.B. Oldenburg, bei der Bewertung dieses Indikators zu beachten.

Die Berücksichtigung der im Kapitel B 3.1 ausgewerteten Bevölkerungsprognose führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens zu der Schlussfolgerung, dass die kreisfreien Städte mittelfristig eine Stabilisierung bzw. eine weiter wachsende Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr verzeichnen könnten, wenn die weiteren die Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren (z.B. der Ausbau des Verkehrsangebotes entsprechend den Bedürfnissen) diese demografischen Veränderungen flankieren.

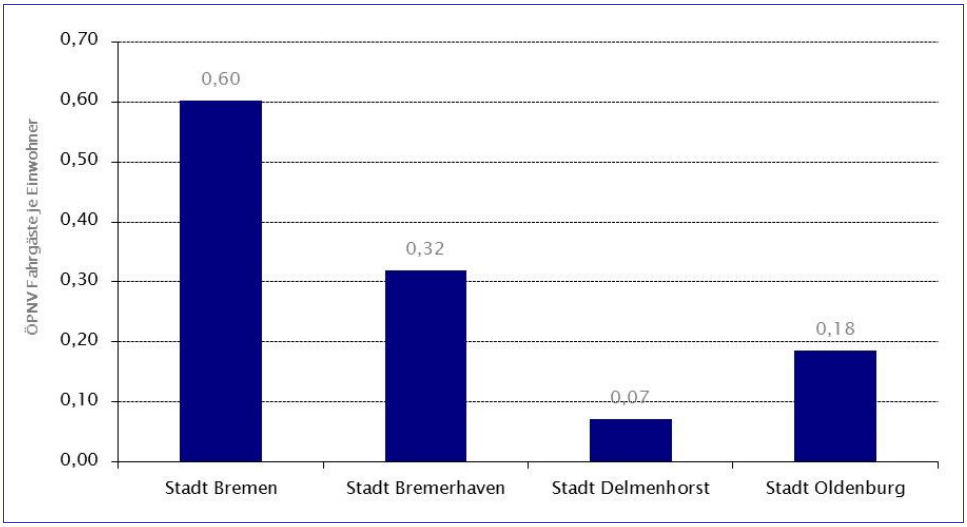


Abb. B-27: ÖPNV-Fahrgastaufkommen Mo-Fr (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Städte je Einwohner im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

B 3.2.2 Landkreise

Fahrgastpotenziale im Binnenverkehr der Landkreise

Während die Städte über eine ÖPNV-Marktdurchdringung von 10 % bis 60 %[23] Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr verfügen, so erreichen die Landkreise eine Marktdurchdringung von 1 % - 2 %. Da die Auswertungen für die Landkreise nicht den Fahrtzweck „Schule" berücksichtigen (vgl. Kap. B 2.2.7), wurde in dieser Betrachtung die Altersgruppe „unter 18 Jahren" an den Bevölkerungszahlen der Landkreise bei der Bildung dieses Indikators ausgeschlossen. Es wird deutlich, dass es im Binnenverkehr der Landkreise noch hohe Fahrgastpotenziale gibt, die es zu mobilisieren gilt.

Insbesondere im Landkreis Osterholz hat sich der Indikator der Marktdurchdringung im Binnenverkehr in den vergangenen Jahren positiv entwickelt.

Die Berücksichtigung der im Kapitel B 3.1 ausgewerteten Bevölkerungsprognose führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens zu der Schlussfolgerung, dass die Landkreise Diepholz und Wesermarsch mit einem mittel- und langfristigen Rückgang der Fahrgastzahlen konfrontiert sein könnten, wenn nicht die weiteren die Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren (z.B. Ausbau des Verkehrsangebotes entsprechend den Bedürfnissen) diese demografischen Veränderungen ausgleichen.

[23] Dies entspricht einer Marktdurchdringung von 0,1 - 0,6 Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr.

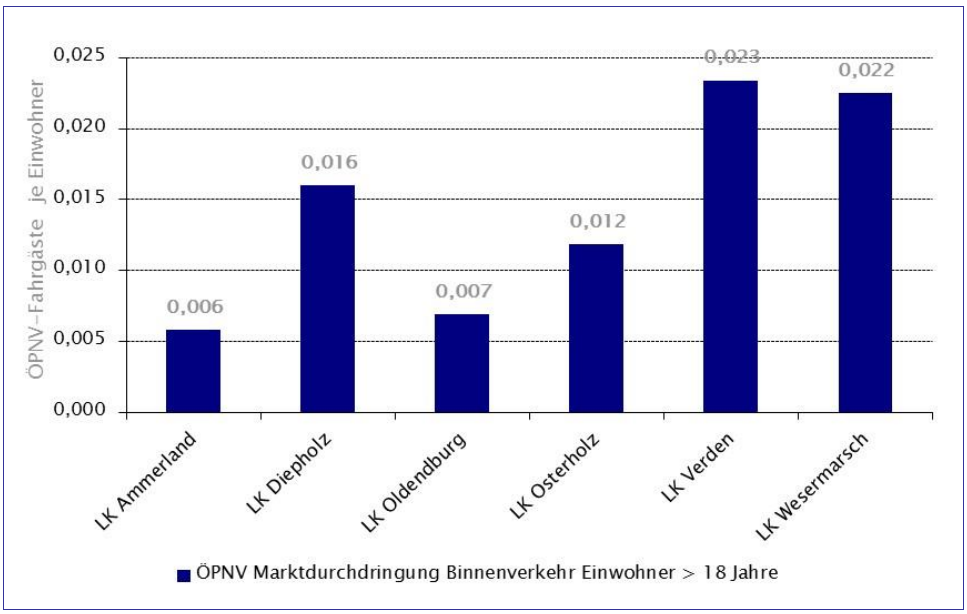


Abb. B-28: ÖPNV-Fahrgastaufkommen je Einwohnergruppen (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Landkreise im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen

Kleinräumige Anpassung des ÖPNV

Die im Planungsgebiet regional unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung wird eine kleinräumige Anpassung des ÖPNV-Angebotes erforderlich machen. Die wachsende Anzahl privater Haushalte hat Einfluss auf den Einkaufs- und Versorgungsverkehr. Die Vielfalt von Lebensstilen und die Zunahme der verschiedenen Freizeitaktivitäten stehen jedoch im Konflikt mit den traditionellen Angebotsstrukturen des ÖPNV, die zurzeit auf eine regelmäßige, gleichgerichtete und starke Verkehrsnachfrage ausgerichtet sind. Hier gilt es flexible, nachfrageorientierte ÖPNV-Angebote zu schaffen. Veränderte Mobilitätsbedürfnisse, beispielsweise durch flexiblere Arbeitszeiten und -formen, führen dazu, dass Hauptverkehrszeiten insbesondere am Nachmittag früher einsetzen und sich gleichmäßiger verteilen. Ein attraktives Angebot im ÖPNV wird zunehmend wichtiger, um Kunden, Einwohner und Arbeitsplätze zu halten und neue hinzuzugewinnen.

Entwicklung der technischen Infrastruktur

Um den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen zu begegnen, bedarf es einer Angebotspalette, die speziell auf die Wünsche und Bedürfnisse dieser Kundengruppe zugeschnitten ist. Hervorzuheben sind auch die Maßnahmen im ÖPNV, die der Barrierefreiheit dienen. Hier ist neben dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen auch die darauf abgestimmte Infrastruktur zu nennen: Hochborde an den Haltestellen, Rampen und/oder Aufzüge an den SPNV-Haltestellen sowie an und in den Serviceeinrichtungen.

Sicherung und Ausbau des Verkehrsangebotes in verdichteten Räumen

In Siedlungsbereichen mit hoher Nachfrage bzw. in verdichteten Räumen sollen die ÖPNV-Leistungen entsprechend dem Bedienungsebenenkonzept für den SPNV, Stadtverkehr sowie Regionalbus der Bedienungsebene 1 und Regionalbus der Bedienungsebene 2 gesichert und ausgebaut werden. Dies sollte seinen Niederschlag auch in Verkehrs- und/oder Raumentwicklungsplänen finden.

Nahverkehrsplan

2018 – 2022

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

zvbn
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-7

C 1.5 Tarif und Vertrieb C-7

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen C-8

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot C-9

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes C-9

C 2.2 Produkte..... ..... C-10

C 2.3 Landesbuslinien C-11

C 2.4 Die VBN-BürgerBusse C-12

C 2.5 Maßnahmen im SPNV C-14

C 2.5.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz C-14

C 2.5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz C-14

C 2.6 Bedienungsangebot / Maßnahmen in den Gebietskörperschaften C-17

C 2.6.1 Stadtgemeinde Bremen C-17

C 2.6.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven C-22

C 2.6.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst C-26

C 2.6.4 Zielnetz Stadt Oldenburg C-29

C 2.6.5 Zielnetz Landkreis Ammerland C-33

C 2.6.6 Zielnetz Landkreis Diepholz C-39

C 2.6.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg C-45

C 2.6.8 Zielnetz Landkreis Osterholz C-50

C 2.6.9 Zielnetz Landkreis Verden C-55

C 2.6.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch C-61

Inhaltsverzeichnis Teil C

C 3 Linienbündelung C-67

C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung C-67

C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften C-70

C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen C-70

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven C-73

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst C-74

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg C-75

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland C-76

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz C-78

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg C-80

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz C-83

C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden C-85

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch C-87

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation C-89

C 4.1 Haltestellen C-89

C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV C-93

C 4.3 Fahrgastinformation C-96

C 5 Bahnstationen im Verbundgebiet C-101

C 5.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen C-101

C 5.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung C-106

C 5.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld C-117

C 6 Qualitätsmanagement im VBN C-124

C 7 Tarif und Vertrieb C-124

C 1 Ziele

C 1.1 Grundsätze

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll in allen Teilen des Zweckverbandsgebietes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen zeit- und raumbezogenen Verkehrsbedürfnisse gewährleistet und weiterentwickelt werden. Die 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).

Vorrang für den ÖPNV

Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen durch Aufkommensverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr anzustreben. 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.

ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung

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

Ziele und Grundsätze der Raumordnung LROP

Gemäß Abschnitt 4.1.2, Ziffer 05, Satz 1 des LROP ist der ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen ist (Ziel der Raumordnung). Außerdem sollen den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, weiterentwickelt und gestärkt werden (Grundsatz der Raumordnung gemäß Abschnitt 4.1.2, Ziffer 05, Satz 1 des LROP 2017).

Barrierefreiheit

Der ÖPNV soll ein Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger leisten. 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 insbesondere auf Barrierefreiheit zu achten. Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, werden vorrangig gefördert.

Rahmenvorgaben für Vergabeverfahren

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.

C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im PBefG

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.

Definition der Barrierefreiheit

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).

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

Design für alle

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 Nutzern zu Gute kommen. 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.

Nahverkehrsplan als Rahmenplan

Der Nahverkehrsplan stellt einen Rahmenplan für die Weiterentwicklung des Systems öffentlichen Nahverkehrs 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.

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).

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 – soll laut Beschluss der Verbandsversammlung des ZVBN am 13. Dezember 2017 zeitnah mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen werden. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot

Differenziertes Liniennetz

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.

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

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.

Sicherstellung des differenzierten Liniennetzes und Verknüpfung der Verkehrsträger

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 Schülerbeförderung ausgerichteten Linienverkehren das Angebot nach Möglichkeit so gestaltet wird, dass weitere Fahrgäste gewonnen werden können und
- dass in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage das Instrumentarium bedarfsorientierter Betriebsformen angewendet wird.

Zeitliches Angebot

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 2015). 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.

Auf einigen Achsen ist als Ziel auch eine Verdichtung zum 15-/30-Minutentakt geplant. In Tagesrandlagen kann, bei gleichzeitigem Einsatz von schnellen und langsamen SPNV-Produkten auf einer SPNV-Strecke, eine Abstimmung im Angebot der Produkte sinnvoll sein.

C 1.4 Qualität des ÖPNV

Qualitätskonzepte und Qualitätssicherung

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) sowie die Entwicklung von weiteren Qualitätskonzepten von allen Beteiligten weiter voranzutreiben. Hierbei ist in der Umsetzung insbesondere dafür Sorge zu tragen,

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

Fahrgastinformation

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

C 1.5 Tarif und Vertrieb

Tarif und Vertrieb

Um tarifbedingte Zugangshemmnisse abzubauen, sind die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen) sowie das Ticketsortiment kontinuierlich zu überprüfen und in ihrer Anwendbarkeit für den Kunden weiter zu vereinfachen. Zu berücksichtigen sind hierbei die Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs. Bezogen auf die angebotenen Tickets ist insbesondere anzustreben, lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen, verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote zu schaffen (z.B. für Schülerinnen und Schüler, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Touristen), 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.

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.

Hinsichtlich des Ticketvertriebs bestehen bei den Verkehrsunternehmen im VBN nach wie vor sehr unterschiedliche Systeme. Um die hierdurch bestehenden Zugangshemmnisse im Bereich des VBN abzubauen, ist die Erarbeitung und Verabschiedung eines VBN-Vertriebskonzeptes weiter voranzutreiben. Hierbei sind insbesondere die Umsetzungsmöglichkeiten verbundweiter bargeldloser, internet- sowie smartphone-gestützter Ticketangebote und Vertriebswege weiterzuentwickeln. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen.

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. 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

Kooperation

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.

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes

Differenzierung des vorherigen Konzeptes

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 an die Angebotsgestaltung wie Taktdichte und Bedienungszeiten. Je Linie können über diese Anforderungen hinausgehende Festlegungen getroffen werden.

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. Ein Schwerpunkt bei der Umsetzung des differenzierten Liniennetzes wird die Abstimmung der Fahrpläne sein.

Das Konzept des differenzierten Liniennetzes beinhaltet die folgenden Elemente:

Schienenpersonennahverkehr

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 Nutzer (vgl. auch SPNV-Plan Bremen 2015).

Stadtverkehr

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 verkehren z.B. Ortsbusse, die den Anforderungen an die kleinräumige Erschließung gerecht werden.

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 20:00 Uhr bezieht. An Samstagen wird als Grundangebot ein Zweistundentakt festgelegt. Für die Hauptverkehrszeiten (HVZ) und an Sonn- und Feiertagen findet je Linie eine differenzierte Festlegung des Angebots statt (vgl. Kapitel C 2.6). Die Buslinien der Bedienungsebene 1 ergänzen den SPNV um ein hochwertiges Angebot. Die Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit wird angestrebt.

Bedienungsebene 2

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. Als Mindestangebot soll auf dieser Bedienungsebene ein Zweistundentakt angeboten werden, der sich auf die Betriebszeit montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr bezieht. Für die HVZ, das Wochenende und Feiertage findet je Linie eine differenzierte Festlegung des Angebots statt.

Bedienungsebene 3

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 der Schülerbeförderung getroffenen Festlegungen (z.B. im Rahmen der Satzungen zur Schülerbeförderung). Das Angebot kann bedarfsorientiert um Fahrten erweitert werden, die auch einen Nutzen für andere Fahrgastgruppen bieten. Die Bedienungsebene 3 im Regionalverkehr umfasst hauptsächlich schulorientierte Verkehre und andere Sonderformen wie Werksverkehre.

Nachtverkehr

Die Linien des *Nachtverkehrs (NV)* bedienen die Nachfrage in den späten Abend- und Nachtstunden. Sie orientieren sich mit ihrer Linienführung 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.

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 Potenziale die Zuordnung zu einer höheren Bedienungsebene rechtfertigen. Gleichzeitig wurden Linien herabgestuft, deren bisherige Einstufung aufgrund der Potenzialbetrachtung nicht mehr gerechtfertigt erschien (vgl. Kap. B 3).

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 Kunden. Deshalb müssen die Fahrgäste wissen, was in der "Verpackung" – also der Produktbezeichnung – steckt. Dies ermöglicht auch eine zielgruppenspezifische Vermarktung der einzelnen Produkte.

Einheitliche 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. 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 AnrufSammelTaxi (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. Ziel ist es, zu prüfen, in welchen Räumen neue, bedarfsgesteuerte Modelle als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot installiert werden können.

C 2.3 Landesbuslinien

Förderung durch das Land Niedersachsen

Das Land Niedersachsen hat mit Wirkung zum 1.1.2017 die Richtlinie für die Förderung von landesbedeutsamen Buslinien, auch Landesbuslinien genannt,[1] erlassen. 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 Orten mit besonderer touristischer Bedeutung.

Das Angebot der Linien soll Montag bis Freitag einen Stundentakt von 6:00 – 23:00 Uhr umfassen, an Samstagen von 6:00 – 22:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 6:00 – 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.

Prüfung von Linien

Im Bereich des ZVBN wird für folgende Linien geprüft, ob eine Antragstellung erfolgen soll:

- 123 Bassum – Sulingen
- 137 Diepholz – Sulingen
- 138 Sulingen – Nienburg
- 150 Bruchhausen-Vilsen – Syke
- 270 Wildeshausen – Oldenburg
- 408 Eckwarden – Nordenham (Linie mit touristischer Bedeutung)
- 440 Oldenburg – Brake – Bremerhaven
- 630 Zeven – Bremen
- 670 Worpswede – Bremen (Linie mit touristischer Bedeutung)

Erste Linie im Betrieb

Die Linie S35 Westerstede – Oldenburg ist am 06.05.2017 als erste Landesbuslinie in Niedersachsen in Betrieb gegangen.

Unabhängig von den oben benannten Linien können weitere Linien – entsprechend der Anforderungen der Richtlinie für die Förderung von Landesbuslinien – hinsichtlich der Förderfähigkeit durch den ZVBN geprüft werden.

[1] https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/landesbusliniennetz/

C 2.4 Die VBN-BürgerBusse

Zielsetzung – Ergänzen, nicht ersetzen

Bundesweit verkehren über 300 BürgerBusse. In Niedersachsen sind es allein über 50, davon über 21 im Gebiet des VBN (Stand Juli 2017). 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 stellt insbesondere die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Personen in den Mittelpunkt.

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

BürgerBusfahrzeug

Das zum Einsatz kommende Fahrzeug, in aller Regel mit acht Fahrgastsitzplätzen, ist besonders auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zugeschnitten. Es muss den im VBN-Fahrzeugkonzept und den in den ZVBN-Förderrichtlinien dargelegten Kriterien entsprechen.

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

Fahrgastnachfrage

Für den nachfrageseitigen Anspruch der Bevölkerung können Ergebnisse von Haushaltsbefragungen herangezogen werden. Nach Anwendung der 10 %-Ableitung[2] 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.

Siedlungsstruktur

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

Finanzierung

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

Netzergänzung

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

Tarif + Corporate Design

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

Im Verbundgebiet bieten derzeit (Stand Juli 2017) 21 BürgerBusvereine auf 49 Linien ein Fahrplanangebot (vgl. Tabelle C-1).

---

[2] 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	verkehrt zwischen	Informationen im Internet
Weyhe	116	Jeebel-Melchiorshausen	buergerbus-weyhe.de
	117	Sudweyhe-Erichshof	
Bassum	181	Bassum-Nordwohlde	buergerbus-bassum.de
	182	Bassum-Helldiek-Bassum	
	183	Bassum-Neubruchhausen	
	184	Bassum-Bramstedt	
Syke	185	Syke-Ristedt-Syke	buergerbus-syke.de
	186	Syke-Okel-Syke	
	187	Syke-Osterholz-Syke	
Ganderkesee	221	Schierbrok-Delmenhorst	bürgerbus-ganderkesee.de
	222	Rethorn-Delmenhorst	
	223	Rethorn - Ganderkesee - DEL-Klinikum - Bookholzberg	
Wildeshausen	281	Wildeshausen - Katenbäker Berg	buergerbus-wildeshausen.de
	283	Wildeshausen - Spascher Sand	
Rastede	347	Nethen - Rastede - Wahnbek	buergerbus-rastede.de
Westerstede	359	Westerstede - Westerstede	buergerbus-westerstede.de
Edewecht	393	Edewecht - Klein Scharrel - Edewecht	bürgerbus-edewecht.de/
Bad Zwischenahn	394	Petersfehn - Bad Zwischenahn	bürgerbus-bad-zwischen-ahn.de
Butjadingen	403	Eckwarden-Waddens-Nordenham	buergerbus-butjadingen.de
	408	Eckwarden-Stollhamm-Nordenham	
	409	Eckwarden-Roddens-Fedderwardersiel-Burhave	
Grasberg/ Worpswede	612	Grasberg-Worpswede-Grasberg	bürgerbus-grasberg-worpswede.de
	616	Grasberg-Adolphsdorf-Grasberg	
Ritterhude	654	Ritterh.-Werschenrege - Ihlpohl - Platjenwerbe - Bremen-Lesum	buergerbus-ritterhude.de
Kirchlinteln	781	Kirchlinteln-Heins-Kirchlinteln	buergerbus-kirchlinteln.de
	782	Kirchlinteln-Kirchlinteln	
	783	Kirchlinteln-Bendingbostel-Kirchlinteln	
	784	Kirchlinteln-Odeweg-Kirchlinteln	
Thedinghausen	785	Thedinghausen - Dibbersen - Riede	buergerbus-samtgemeinde-thedinghausen.de
	786	Thedinghausen - Morsum - Intschede	
Ottersberg	788	Benkel - Posthausen	buergerbus-ottersberg.de
	789	Grasdorf - Sagehorn - Grasdorf	
Achim	791	Achim - Uphusen - Achim	buergerbus-achim.de
	792	Achim - Badenermoor - Achim	
	793	Achim - Embsen - Achim	
	794	Achim - Uesen - Baden - Badenermoor	
Oyten	796	Oyten - Sagehorn - Oyten-Süd - Oyten	buergerbus-oyten.de/
	797	Oyten - Schaphusen - Sagehorn - Oyten	
	798	Oyten - Bassen - Oyten	
Rotenburg(Wümme)	802	Bf - Krankenhaus - Harburger Str. - Bf	buergerbus-row.de/
	803	Bf - Saturnstr. - Moorstr. und zurück	
Gnarrenburg	845	Glinstedt - Karlshöfen - Gnarrenburg - Langenhausen - Klenkendorf - Fahrendorf	buergerbus-gnarrenburg.de
	846	Kuhstedt - Findorf - Brillit - Gnarrenburg	
Sottrum	852	Sottrum - Winkeldorf - Sottrum	buergerbus-sottrum.de
	853	Sottrum - Stuckenborstel - Sottrum	
	854	Sottrum - Bötersen - Sottrum	
	856	Sottrum - Ahausen - Sottrum	
Zeven	863	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt - Zeven	buergerbus-zeven.de
	864	Zeven - Gyhum - Nartum	

Tabelle C- 1: Übersicht BürgerBuslinien im VBN

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

C 2.5 Maßnahmen im SPNV

Die Maßnahmen im SPNV-Netz werden in den folgenden zwei Kapiteln getrennt nach denen der SPNV-Aufgabenträger und denen der Verbandsmitglieder dargestellt.

C 2.5.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz

Im Kapitel A 3.1.1 ist das aktuelle Leistungsangebot im SPNV ausführlich dargestellt.

Ziel: Weitere Verbesserungen des Angebots

Für die künftige Entwicklung des SPNV-Angebots im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen gilt es den Status quo des Liniennetzes beizubehalten und die Taktdichte auf einzelnen Linien zu erhöhen sowie punktuelle Verbesserungen bei ausgewählten Früh- und Spätverdichtungen zu erreichen.

C 2.5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz

Vorschläge der Gebietskörperschaften

Die nun 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 dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen abgestimmt werden.

Stadtgemeinde Bremen

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.

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 für den nördlichen Abschnitt,
- RS3/RS4: Durch Überlagerung der beiden Linien soll ein 30-Minutentakt gewährleistet werden. Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich verschiedener Infrastrukturmaßnahmen,
- 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) entnommen werden.

Stadtgemeinde Bremerhaven

Die SPNV-Bedienung (Regionalexpress bzw. Regio-S-Bahn) zwischen Bremerhaven und Bremen soll weiter verbessert werden. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass die betriebliche Fahrplanstabilität (SPNV-Taktverkehre) auch nach der Fahrplanänderung 2016 vor dem Hintergrund der weiter deutlich wachsenden Schienengüterverkehre gewährleistet wird.

Neben dem Stundentakt für den Regionalexpress mit Direktverbindungen im Wechsel nach Hannover und Osnabrück soll der Regio-S-Bahn-Takt insbesondere in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden. Der SPNV ist als Zubringer zum Schienenpersonenfernverkehr mit attraktiven Übergängen auch in den Tagesrandverbindungen fortzuentwickeln. Desweiteren ist auch eine Verbesserung der Übergänge zwischen den einzelnen SPNV-Linien im Knoten Bremen anzustreben.

Darüber hinaus ist perspektivisch die Wiederanbindung der Stadt Bremerhaven an den Schienenpersonenfernverkehr anzustreben. Ein erster Schritt kann beispielsweise in Tagesrandlagen eine Verlängerung von ICE-Halbzügen über Bremen hinaus nach Bremerhaven sein.

Stadt Delmenhorst
Landkreis Oldenburg

Das zeitliche Angebot im SPNV ist auf der Relation Bremen – Delmenhorst – Oldenburg durch die zeitlich enge Staffelung der Abfahrtszeiten unattraktiv. Das Angebot ist zeitlich zu entzerren und zu vergleichmäßigen, damit ein möglichst gleichmäßig verteilter Taktverkehr auf der Relation entsteht. Die Bahnhöfe Bookholzberg, Schierbrok, Hoykenkamp und Heidkrug sollen, wie teilweise vor Einführung der Regio-S-Bahn, durch zwei Halte pro Stunde bedient werden.

Stadt 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 RS3 von Bad Zwischenahn in Richtung Westen zu prüfen. Im Stadtnorden sollen die Möglichkeiten der Einrichtung eines Haltepunktes in Ofenerdiek untersucht werden. Die SPNV-Verbindungen auf der nachfragestarken Relation zwischen Oldenburg und Bremen sollen nicht durch zusätzliche Halte verlangsamt werden.

Landkreis Ammerland

Die Anbindung der bestehenden SPNV-Haltepunkte in Augustfehn und Westerstede-Ocholt an die Regio-S-Bahnlinie RS3 ist zu verfolgen. Außerdem soll die Gemeinde Rastede in das Regio-S-Bahn-Netz eingebunden werden. Die Reaktivierung der Haltepunkte Hahn-Lehmden und Kayhauserfeld sind Ziele des Landkreises Ammerland.

Landkreis Diepholz

Die bestehende Regio-S-Bahnlinie RS2 soll über Twistringen hinaus bis Diepholz verlängert werden.

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 im Landkreis Diepholz sollen – soweit es sich nicht um entwidmete Teilstücke handelt – als Option für künftige Planungen und Nutzungen in ihrem Bestand nicht weiter angetastet werden.

Landkreis Oldenburg

Das Angebot auf der Regionalbahnlinie RB58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) ist in den Hauptverkehrszeiten zu verdichten. Insbesondere in den Morgenstunden sind die Kapazitäten zu erhöhen.

Landkreis Osterholz

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 weiter deutlich wachsenden 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 auf einen 30-Minutentakt verdichtet werden.

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. Dabei ist zu prüfen, ob der derzeitige Wochenendverkehr in der Saison, insbesondere zwischen Bremen und Worpswede, in ein reguläres SPNV-Angebot mit tariflicher Integration weiterentwickelt werden kann.

Landkreis Verden

Von zentraler Bedeutung für die schienenverkehrliche Anbindung 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.

Das Angebot auf der Regionalbahnlinie RB76 (Rotenburg – Verden – Minden) soll im Bestand gesichert und weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus wird angestrebt, die Durchbindung der Züge nach Minden auch montags bis freitags wiederherzustellen. Der Landkreis setzt sich für den zweigleisigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Rotenburg (Wümme) – Verden ein.

Das Schienenprojekt „Alpha E“ soll umgesetzt werden, wenn durch übergesetzlichen Lärmschutz und weitere Maßnahmen die Belastungen gegenüber dem Status quo zumindest kompensiert oder verringert werden.

Landkreis Wesermarsch

Der „Übereckanschluss“ am Bahnhof Hude zwischen den Region-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 großer Bedeutung und damit aufrechtzuerhalten.

C 2.6 Bedienungsangebot / Maßnahmen in den Gebietskörperschaften

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

C 2.6.1 Stadtgemeinde Bremen

Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 nach Bremen-Mittelshuchting und 8 nach Weyhe (VEP Maßnahmen BS.19 und BS.20)

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

Die Linie 8 soll ab Heinrich-Plett-Allee weiter auf der BTE-Trasse über die Landesgrenze in Richtung Stuhr-Brinkum und Weyhe bis Weyhe-Leeste geführt werden. Die Buslinie 55 zwischen Stuhr-Brinkum und Bremen-Huchting entfällt mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8. Die Busbedienung ist mit Einführung der Verlängerung der Linie 1 nur noch im Abschnitt zwischen Brüsseler Straße und Friedhof Huchting über die Huchtinger Heerstraße, Roland-Center und Kirchhuchtinger Landstraße vorgesehen. In der Kirchhuchtinger Landstraße und Huchtinger Heerstraße verkehren bis zum Roland-Center wie bisher zusätzlich die Regionalbusse und die Buslinien der Delbus.

Nach einer erneuten Variantenuntersuchung zur Trassenoptimierung in Verbindung mit einer Bürgerbeteiligung wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Baurechtsschaffung ist der Baubeginn zeitnah für Herbst/Winter 2017/2018 vorgesehen. Nach gegenwärtigem Stand soll zunächst mit dem Bau der Linie 1 begonnen werden und bei Vorliegen vollziehbaren Baurechts der Bau der Linie 8 erfolgen. Die Maßnahme ist Teil der Basismaßnahmen BS.19 und BS.20 des Handlungskonzepts des VEP in der höchsten Prioritätsstufe (I).

Gleisverbindung Julius-Brecht-Allee - Steubenstraße - Stresemannstraße - Bennigsenstraße (VEP Maßnahme BS.18)

In einer Analyse von Verkehrsbeziehungen hat sich herausgestellt, dass zwischen der Vahr und Osterholz-Tenever einerseits sowie zwischen Hulsberg, Peterswerder, Steintor und Ostertor andererseits viele Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und vergleichsweise wenig Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die genannte Gleisverbindung zwischen den Linien 1 und 2/10 ermöglicht es, diese Fahrgastpotenziale besser auszuschöpfen. Die östliche Vorstadt könnte somit direkt und umsteigefrei mit der Neuen Vahr und Osterholz durch die Straßenbahn verbunden werden. Die Kosten-Nutzen-Untersuchung nach den Parametern der standardisierten Bewertung für ÖPNV-Vorhaben hat ein positives Ergebnis erbracht. Die Einbeziehung der Maßnahme in das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes ist erfolgt und die Planfeststellung eingeleitet. Die Maßnahme ist ebenfalls als Basismaßnahme unter der Nr. BS.18 in der höchsten Prioritätsstufe (I) des VEP enthalten.

Streckenanpassungen für 2,65 m breite Straßenbahnen

Der Beschluss der Deputation für Bau und Verkehr aus dem Jahr 2001 wird weiter umgesetzt. Für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnfahrzeuge werden alle Streckenabschnitte im Zuge von Gleiserneuerungs- und Straßenbaumaßnahmen angepasst. Ende 2016 waren 97 % des Streckennetzes angepasst. Im Zuge von weiteren Gleisersatzbauarbeiten ist der Abschluss der Maßnahme absehbar.

Verbesserung der Barrierefreiheit

Das novellierte PBefG fordert als Bundesgesetz die „*vollständige Barrierefreiheit*“ bis 2022. Der Begriff umfasst sämtliche potenziellen und tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV und deren eigenständigen Zugang (ohne fremde Hilfe) zu den Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen, sowie zu allen ÖPNV-bezogenen Informationen.

Bremen hat in der Vergangenheit in Abstimmung mit den zuständigen Verbänden die Informationen an Haltestellen und im Internet, die Zugänglichkeit der Haltestellen und die Kennzeichnung der Einstiege für Blinde und Sehbehinderte sowie für Rollstuhlfahrende verbessert.

Der mechanische Hublift dient Rollstuhlfahrenden als fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, um den Höhenunterschied zwischen Haltestellenhöhe und Fahrzeugbodenhöhe überwinden zu können. Andere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste dürfen den Hublift aus Sicherheitsgründen nicht benutzen.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit wird in der Stadtgemeinde Bremen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben vorbereitet. Wichtig ist dabei vor allem der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge für alle Fahrgäste (VEP Maßnahme E.8b). Ziel ist es daher einen barrierefreien Ein- und Ausstieg an allen Türen zu erreichen. Dies würde auch die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen verkürzen. Die Voraussetzungen und Möglichkeiten hierfür sowohl fahrzeug- als auch haltestellenseitig werden aktuell geprüft.

Die Kosten für Anpassungsmaßnahmen an Fahrzeugen und Haltestellen zur Schaffung eines niveaufreien Einstiegs in die Busse und Straßenbahnen sind erheblich. Eine Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Aufgrund der bislang geringen Bordhöhe in Bremen sowie der Anzahl von 1.450 Haltestellen insgesamt und im Hinblick auf die Einschränkungen seitens des Haushalts sind Kompromisse und Zwischenlösungen auf dem Weg zur Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV erforderlich.

Im ersten Schritt sollen ab 2020 pro Jahr 30 Bushaltestellen so umgerüstet werden, dass sie die Kriterien einer vollständigen Barrierefreiheit erfüllen. Sobald der Zeitpunkt zum Einsatz einheitlicher Straßenbahnfahrzeuge absehbar ist, soll mit der Umgestaltung von zunächst 10 Straßenbahnhaltestellen/Jahr begonnen werden. Für Busse ist die vollständige Barrierefreiheit an diesen Haltestellen dann ebenso hergestellt.

Verknüpfungspunkt Föhrenstraße (VEP-Maßnahme BS.23)

Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines gleichnamigen SPNV-Haltepunktes „Föhrenstraße“ sind der Neubau der Straßenbahn- und Bushaltestellen vorgesehen, um die dort dann möglichen Umsteigevorgänge zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten. Eine Umsetzung der Maßnahme wird mit hoher Priorität verfolgt.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack

Nach der vollständigen Durchbindung der Regio-S-Bahnlinie 1 und der Einführung eines 15-Minutentaktes zwischen den Bahnhöfen Vegesack und Hauptbahnhof in den Hauptverkehrszeiten, haben sich die Fahrgastströme im Busnetz Nord an das Angebot der Regio-S-Bahnlinie RS1 angepasst. Mit der Umsteigeanlage am Bf Bremen-Blumenthal wird aktuell ein zentraler Verknüpfungspunkt im Bremer Norden neu errichtet.

Ein weiterer zentraler Verknüpfungspunkt ist der Bahnhof Bremen-Vegesack. Eine Neuordnung aus städtebaulichen Gründen und zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion wird angestrebt. Hierbei sollen die Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und Bus weiter optimiert werden.

Überprüfung des Buslinien-netzes der BSAG (VEP Maßnahmen BS.21 u. E11)

Bisher wurden von der BSAG Bus-Teilnetze im Zuge von Erweiterungen des Schienennetzes (Straßenbahnlinien 1, 4 und Regio-S-Bahnlinie 1) modifiziert und an die sich verändernde Fahrgastnachfrage angepasst. Im VEP wurde das Busangebot im gesamtstädtischen Zusammenhang mit dem Ziel weiterer Optimierungen überprüft. Darüber hinaus soll die Sinnhaftigkeit von bedarfsgesteuerten Angeboten untersucht werden. Alle Vorschläge stehen aufgrund der Haushaltsknappheit unter Finanzierungsvorbehalt. Nach entsprechender Prüfung wird angestrebt, besonders effiziente Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorrangig umzusetzen.

Angestrebt wird aktuell die Verlängerung der Linien 26/27 über den heutigen Endpunkt Huckelriede hinaus bis Kattenturm und Arsten. Weiterhin ist die Anbindung des Wohnparks Oberneuland, der zurzeit über keine ÖPNV-Anbindung verfügt, an das Busnetz vorgesehen.

Im Zuge der Entwicklung des neuen Klinikviertels am Klinikum Mitte sieht ein Mobilitätskonzept u.a. die Verbesserung und Ausweitung des bestehenden Busangebots in der Achse der Bismarckstraße vor. In Abstimmung mit der BSAG werden entsprechende Maßnahmen im Busnetz untersucht.

Führung der Regio-Buslinien im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (VEP Maßnahme E.9)

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 Regio-Buslinien 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:

- 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.

Bedienungsstandards

Netz- und Haltestellendichte, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind vertraglich mit der Bremer Straßenbahn AG im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) bis 2020 vereinbart.

Der bestehende ÖDLA wird zum 1. Januar 2019 durch einen neuen ÖDLA ersetzt, dessen Laufzeit 22,5 Jahre (maximale mögliche Vertragsbindung) betragen wird und dessen Eckpunkte und grundsätzliche Inhalte bereits mit der vorgeschriebenen EU-weiten Vorabbekanntmachung im Herbst 2016 festzulegen waren. Diese entsprechen weitestgehend den zurzeit geltenden Bedienungsstandards (vgl. hierzu Teil A).

Das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird in einem fußläufigen Radius von 600 m um die bestehenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (hier: SPNV und straßengebundener ÖPNV) nahezu vollständig 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.

Für die künftige Mobilitätsentwicklung sind unterschiedliche Szenarien der ÖPNV Erschießung denkbar, die auch vorhersehbare Innovationen wie z.B. autonom verkehrende Fahrzeuge einbeziehen. Eine weitere Verdichtung des Liniennetzes ist vor diesem Hintergrund nicht Gegenstand des ÖDLA.

In Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage müssen vorhandene Angebote hinsichtlich geeigneter Bedienungskonzepte überprüft und ggf. auch eingeschränkt werden, wohingegen andererseits das Angebot bei hoher Nachfrage weiter verdichtet werden sollte, um vorhandene Fahrgastpotenziale angemessen bedienen zu können.

Fahrzeugeinsatz

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

Qualität

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 vom Maßstab 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 Störungsfall sowie Freundlichkeit und Sachkenntnis des Betriebspersonals. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Fahrgastinformation und Service

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 (http://www.zvbn.de/bibliothek/data/Fahrgastinformation-im-VBN.pdf).

Vor jedem Fahrplanwechsel hat das Verkehrsunternehmen in geeigneter und den Fahrgastinformationsbedürfnissen eines Stadtverkehrs entsprechender Weise 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 zeitlichen Vorlauf informieren. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Beschleunigungsmaßnahmen

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 sowie der technische Fortschritt bei der Modernisierung von Anlagen berücksichtigt. Hierbei sind die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen für die Fahrgäste nachzuweisen.

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.

Fahrzeugemissionen

Alle Busse im Linienverkehr entsprechen bei ihrer erstmaligen Inbetriebnahme dem jeweils aktuellen technischen Stand hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Einhaltung der EU-Emissionsgrenzwerte zu leisten. Alle Straßenbahnen entsprechen zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung dem aktuellen technischen Standard, insbesondere hinsichtlich der Lärmemissionen.

C 2.6.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven

Bedienungsebene Schienenpersonen-nahverkehr

Folgende SPNV-Linien verkehren in der Stadt Bremerhaven:

- *Die Regio-S-Bahn 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.
- 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 *Regionalbahnlinie RB33* von Cuxhaven über Bremerhaven und weiter nach Buxtehude verkehrt montags bis freitags im Stundentakt. Am Samstag und Sonntag wird der Abschnitt Cuxhaven – Bremerhaven ebenfalls im Stundentakt bedient, der Abschnitt Bremerhaven – Bremervörde im Zweistundentakt.

Der öffentliche Nahverkehr auf Schiene und Straße ist eines der Kernthemen der „Klimastadt Bremerhaven“ 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. Derzeit wird ein nachhaltiger integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erarbeitet. 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 Strukturänderungen sowie
- Ableitung von Busbeschleunigungsmaßnahmen zur Sicherung der Zuverlässigkeit.

Nach Bewertung der Maßnahmenvorschläge und Beschlussfassung des Konzeptes durch die zuständigen Gremien ist zu prüfen, ob die nachfolgenden Aussagen im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans für das Teilgebiet Bremerhaven angepasst werden müssen.

Bedienungsebene Stadtbus

Das Liniennetz des Stadtbusverkehrs in Bremerhaven besteht derzeit aus 18 Buslinien, die – überwiegend als Durchmesserlinien konzipiert – auf die Innenstadt ausgerichtet sind (vgl. Kap. A 3.2.3 bzw. Karte A-8). Ziel ist es, das bestehende Angebotsniveau zu sichern und den Erfordernissen entsprechend anzupassen. Zu prüfen sind insbesondere:

- Anpassung des vorhandenen Angebots an siedlungsstrukturelle Entwicklungen,
- Verbesserungen der ÖPNV-Anbindungen für das Überseehafen- und Fischereihafenareal (einschließlich der geplanten Erweiterungen im Zusammenhang mit dem Offshore-Terminal Bremerhaven) und angrenzender hafenorientierter Gewerbegebiete,
- Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Wulsdorf in Verbindung mit der barrierefreien Gestaltung der Verkehrsstation sowie
- Verbesserungen der ÖPNV-Erreichbarkeit der touristischen Ziele (z.B. Havenwelten).

ALT-Ergänzungen

In Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage werden zur Ergänzung des Linienangebots AnrufLinienTaxifahrten angeboten. Diese verkehren nach telefonischer Anmeldung zum normalen VBN-Tarif. Der Umfang dieser in den jeweiligen Fahrplänen gekennzeichneten Fahrten variiert von Einzelfahrten bis hin zum kompletten Fahrplanangebot als AnrufLinienTaxi. Das Angebot kann bedarfsorientiert weiterentwickelt werden.

Stadtbus Nachtverkehr

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 Lokalitäten im Stadtgebiet und die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie der Stadt Langen im Landkreis Cuxhaven (vgl. Karte A-9). Das Nachtverkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Zu prüfen ist insbesondere die Abstimmung mit dem SPNV-Angebot am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Der Angebotsstandard des Stadtverkehrs Bremerhaven ist in Tabelle C-2 dargestellt und soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Neben diesen harten Angebotsstandards sollen folgende weiche Standards in Bremerhaven unbedingt gesichert und weiterentwickelt werden[3]:

- Überprüfung und Weiterentwicklung des Stadtbusnetzes auf Basis regelmäßiger Fahrgastzählungen,
- Vorhaltung eines betriebseigenen Kundencenters am Hauptbahnhof,
- Stadtweites Angebot der Busschule für Schülerinnen und Schüler,
- Stadtweites Mobilitätstraining,
- Hohe Qualität des Fahrpersonals durch Festschreibung des Qualifikationsziels Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin,
- Besondere Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sowie von Fahrgästen mit besonderen Beförderungsbedürfnissen (u.a. Kinderwagen) durch entsprechend erweiterte Kombiflächen in den Fahrzeugen,
- Vermeidung von Zugangshemmnissen für Gelegenheits- und Dauerkunden durch moderne, elektronische Vertriebssysteme (BOB, MIA),
- Videoaufzeichnung in allen Fahrzeugen zur Erhöhung der subjektiven Fahrgastsicherheit.

Beschleunigungsmaßnahmen

Um den Busverkehr in der Stadt weiter zu beschleunigen, sollen die bestehenden Bussonderfahrspuren und Busbeschleunigungsmaßnahmen kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert werden.

Verknüpfungsanlagen

Hinsichtlich der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger ist im Stadtgebiet und in Stadtrandlagen die Einrichtung und Verbesserung von Verknüpfungsanlagen zu prüfen. Dies betrifft auch die bestehenden Verknüpfungspunkte von Stadt- und Regionalbuslinien.

Ein Beitrag zur „Klimastadt Bremerhaven“ ist neben der Berücksichtigung der jeweils höchsten technischen Schadstoffklasse bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen (2018 = Euro VI) auch durch den Einsatz CO_2-freier Fahrzeuge zu leisten. Grundsätzlich wird die Entwicklung alternativer, CO_2-sparender Antriebe fortlaufend beobachtet.

---

[3] Die folgenden Spiegelpunkte sind Bestandteil eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit der Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH.

Fahrgastinformation

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. Insbesondere ist

- die Ausrüstung weiterer Fahrzeuge mit WLAN-Technik voranzutreiben,
- 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.

Barrierefreiheit

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 (Tür 2) dient insbesondere Rollstuhlfahrenden als fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, um den Höhenunterschied zwischen Haltestellenhöhe und Fahrzeugbodenhöhe zu überwinden.

In enger Anlehnung an die in diesem Nahverkehrsplan definierten Ziele zur Barrierefreiheit wird Bremerhaven auch in den kommenden Jahren Verbesserungen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV weiterverfolgen und umsetzen.

Wesersprinter

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.

Regionalbus

Das Stadtgebiet Bremerhaven wird u.a. von sechs regional bedeutsamen Regionalbuslinien aus dem angrenzenden Landkreis Cuxhaven angefahren. Dies betrifft die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Cuxhaven stehenden Linien:

- 525 Bad Bederkesa – Bremerhaven
- 530/531 Uthlede – Hagen – Bremerhaven
- 550 Nordholz – Bremerhaven
- 575 Beverstedt – Bremerhaven
- 580 Sandstedt – Bremerhaven

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

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

Taktzeiten Stadtbusverkehr Bremerhaven

Stand Fahrplan 2017

			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
			SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 2	SVZ 1	SVZ 2
Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt
501	Leherheide – Hbf – Wusldorf	SB	30	30	30	30	30	–	–	–	–	–	–
502	Leherheide West – Hbf – Grünhöfe	it ALT/Einzelfahrte	30	15	15	15	15	30	30	15	20 – 30	30	20 – 30
503	Leherheide West – Hbf – Surheide		60	30	30	30	30	60	60	30	40 – 60	60	40 – 60
504	Hbf – Fischereihafen – Bohmsiel	mit ALT	15	15	30	15	30	Einzelfahrten	60	60	–	60	–
505	Debstedt – Hbf – Wulsdorf		30	30	30	30	30	60	60	30	40 – 60	60	40 – 60
506	SZ Langen – Hbf – Wulsdorf	mit ALT	60	30	30	30	30	60	60	30	40 – 60	60	40 – 60
507	Spaden – Hbf – Bramel	mit ALT	30	30	30	30	30	30	30	30	20 – 30	30	20 – 30
508	Leherheide – Hbf – Klinikum Bremerhaven	mit ALT	Einzelfahrt	30	30	30	30	60	–	30	60	60	60
509	Imsum – Hbf – Surheide	it ALT/Einzelfahrte	60	30	30	30	30	60	60	30	60	60	60
510	Hbf – Am Seedeich	mit ALT	–	30	–	30	–	–	–	–	–	–	–
511	Leherheide Ost – Stadtmitte – Wulsdorf	SB	60	30	30	30	30	60	60	30	40 – 60	60	40 – 60
512	Überseering – Container-Terminal – Rotersar	mit ALT	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60
513	Plätternweg – Louise-Schroeder-Straße	ALT	–	60	60	60	60	–	60	60	–	60	60
515	Buschkämpen – Stadtverwaltung	ALT	–	60	60	60	60	–	60	60	–	–	–
516	Carsten-Börger-Str. – Seewindstraße	ALT	30	30	30	30	30	60	30	30	30 – 60	30 – 60	30 – 60
517	Surheide – Veerenholzstraße	ALT	–	60	60	60	–	–	–	–	–	–	–
Moon-Liner	Ziegeleistraße – Hbf – Klinikum Bremerhaven		–	–	–	–	–	–	60	–	–	60	–
Night-Liner	Debstedt – Carsten-Börger-Straße		–	–	–	–	–	–	120	–	–	120	–

SVZ	Schwachverkehrszeit
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVZ	Nebenverkehrszeit
ALT	Anruflinientaxi, verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung zum VBN-Tarif
mit ALT	Einzelne Fahrten werden als ALT angeboten
BA	Betriebsanfang
Hbf	Hauptbahnhof
ML	Moon-Liner – Nachtverkehr: in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntage sowie in den Nächten auf Feiertage
NL	Night-Liner – Nachtverkehr: in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntage sowie in den Nächten auf Feiertage
SB	Schnellbus
SZ	Schulzentrum

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

C 2.6.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst

Allgemeine Ziele

Die Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs zielt auf eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Infrastruktureinrichtungen in der Stadt. 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.

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 der Stadt Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) zustehenden Mittel aus dem NNVG § 7b werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt.
- Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für multimodale Beauskunftung soll geprüft werden.
- Unter besonderer Berücksichtigung des Fahrtzwecks Freizeit und dessen sehr dispersen Anforderungen an ein ÖPNV-Angebot sollen auch bedarfsorientierte Angebote als Ergänzung zum bestehenden Netz geprüft werden.
- Die Optimierung des Stadtbusverkehrs wird unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Notwendigkeit weiter verfolgt.
- Auf Basis regelmäßiger Fahrgastzählungen soll eine Prüfung punktueller Taktverdichtungen auf ausgewählten Linien und zu ausgewählten Zeiten erfolgen.
- Die Finanzierung für ein bedarfsgerechtes und nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot ist sicherzustellen.
- In den Empfangsbereichen von Krankenhäusern und in Freizeiteinrichtungen wird die Installation von Echtzeitmonitoren angestrebt.
- Die Fahrgastinformation am Bahnhof Delmenhorst wird im Hinblick auf die Erfordernisse, auch unter Berücksichtigung neuer technischer Möglichkeiten, überprüft und ggf. angepasst.
- Dies gilt gleichfalls für zentrale Haltestellen, bei denen die Ausstattung mit dynamischen Informationssystemen geprüft werden soll.
- Unter Berücksichtigung des städtischen Freizeitliniennetzes soll eine Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebots geprüft werden.
- Im Zusammenhang und in Zusammenarbeit mit touristischen Einrichtungen, mit Einrichtungen der Stadtverwaltung und dem Einzelhandel sollen ÖPNV-Informationen, beispielsweise auf den jeweiligen Internetseiten, verbessert werden.

Bedienungsebene Schienenpersonen-nahverkehr

Die SPNV-Anbindung der Stadt Delmenhorst besteht aus den Regionalexpresslinien RE1 und RE19, der IC-Linie 56, die zwischen Bremen Hbf und Augustfehn mit Verbundtickets genutzt werden kann, den Regio-S-Bahnlinien RS3 und RS4 sowie der Regionalbahnlinie RB58. Die Taktung der einzelnen Linien kann der Tabelle A-4 im Kapitel A 3.1.1 entnommen werden.

Durch Überlagerung der Angebote ergeben sich stündlich vom Bf Delmenhorst zum Hbf Bremen bis zu vier Fahrtenangebote, wobei allerdings einige Züge dicht hintereinander fahren und zu anderen Zeiten eine Taktlücke von gut 30 Minuten besteht. Von Delmenhorst nach Oldenburg verkehren die Züge der Linien RE1 (im Wechsel mit den Zügen der IC-Linie 56) und RS3 jeweils im Stundentakt und es ergibt sich durch die versetzten Abfahrtszeiten in beide Richtungen annähernd ein Halbstundentakt.

Durch eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrtenangebote soll eine bessere Vertaktung zwischen Delmenhorst, Oldenburg und Bremen hergestellt werden.

Bedienungsebene Stadtbus

Das Liniennetz des Delmenhorster Stadtverkehrs besteht aus einem Tagesliniennetz und einem Freizeitliniennetz am Abend und an den Wochenenden. Das Tagesliniennetz besteht aus sieben Linien. In Zeiten geringerer Nachfrage verkehren im Freizeitliniennetz sechs Linien. Der Angebotsstandard des Stadtverkehrs Delmenhorst ist in Tabelle C-3 dargelegt und soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Zusätzlich verkehrt die Bremer Stadtbuslinie 61 meist stündlich von Bremen-Rablinghausen nach Delmenhorst-Sandhausen und stellt dort viele Anschlüsse mit der Linie 205 her. Zahlreiche Fahrten der Linie 61 verkehren als AnrufLinienTaxi.

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 1

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

Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Lemwerder – Delmenhorst (LK Wesermarsch, vgl. Kap. C 2.6.10): Diese Linie verkehrt montags bis freitags im Stundentakt. Sie bietet regelmäßig Anschlüsse insbesondere an die Stadtbuslinien mit ungeraden Liniennummern. Am Bahnhof Delmenhorst werden Anschlüsse an die RS3 und RS4 in Richtung Bremen und Oldenburg hergestellt.

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

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

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Folgende Linien aus dem angrenzenden Landkreis Oldenburg bedienen die Stadt Delmenhorst: Neben den Linien 229, 240 und 256, mit Schwerpunkt Schülerbeförderung, verkehren auch die Werkbuslinien 237 und 238 mit Ziel Mercedes-Benz-Werk in Bremen über das Stadtgebiet.

Nachtverkehre

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

BürgerBus

Die BürgerBuslinien der an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinde Ganderkesee 221, 222 und 223 bieten in Delmenhorst Anschlüsse an die Tageslinien. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

Taktzeiten
Stadtbusverkehr Delmenhorst
Stand Fahrplan 2017

		Montag – Freitag						Samtags			Sonn- und Feiertag	
		BA -06:30	06:30-08:30	08:30-15:00	15:00-18:30	18:30-20:30	20:30-23:30	BA-09:00	09:00-18:00	18:00-23:30	BA-10:00	10:00-23:00
		SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2*	SVZ 1	NVZ 1**	SVZ 2	SVZ 1	SVZ 2
Linie	Linienverlauf	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt
	Linien im Tagesliniennetz											
201	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Deichhorst/Hilversumer St	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
202	Hasbergen/Dreilinien – Bf/ZOB – Brendel Süd/Gothaer Str.	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
203	Dwoberg/Hoher Weg – Bf/ZOB – Fridtjof-Nansen-Str.	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
204	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Annenheide	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
205	Sandhausen/Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel-Süd	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
206	Deichhorst – Bf/ZOB – Bungerhof	30	30	30	30	30	60	30	30	60	60	60
208	Wichernstift – Bf/ZOB – Adelheide Kaserne	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Linien im Freizeitliniennetz											
212	Dreilinien – Bf/ZOB – Annenheide	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
213	Hoher Weg – Bf/ZOB – Fridtjof-Nansen-Str.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
214	Roland-Center – Bf Heidkrug – Bf/ZOB	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
215	Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel Süd/Gothaer Str.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
216	Deichhorst/Hilversumer Str. Bf/ZOB – Hasport/Buchenstr.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
218	Wichernstift – Bf/ZOB – Adelheide Kaserne	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

*SVZ 2 Mo-Do. von 20:30 bis 22:18, freitags von 20:30 - 00:18 sonnabends von 16:00 bis 00:18 60 Min.- Takt

** NVZ 1 Sonnabend von 09:00 bis 16:00 30 Min.-Takt, ab 16:00 - 18:00 60 Min.-Takt

Linie 202 Hasbergen/Dreilinien - ZOB Ab Endstelle Hasbergen bis Haltestelle Lemwerder Str. nur 60 Min.-Takt

Linie 205 Sandhausen/Bungerhof - ZOB Ab Endstelle Sandhausen bis Haltestelle Wilhelm-Tell-Weg nur 60 Min.-Takt

Linie 206 Abschnitt Brahmstraße bis Hanse-Wissenschafts-Kolleg über Mozartstraße sowie Moorweg bis Konrad-Adenauer-Straße über Ernst-Eckert-Straße nur im 60 Min.-Takt

SVZ: Schwachverkehrszeit

HVZ: Hauptverkehrszeit

NVZ: Nebenverkehrszeit

SVZ 1	Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 06:30
	Sonnabend von Betriebsbeginn bis 09:00
	Sonn- und feiertags von Betriebsbeginn bis 10:00
SVZ 2	Montag bis Freitag von 20:30 bis 23:30
	Sonnabend von 18:00 bis 23:30
	Sonn- und feiertags von 10:00 bis 23:00
HVZ 1	Montag bis Freitag von 06:30 bis 08:30
HVZ 2	Montag bis Freitag von 15:00 bis 18:30
NVZ 1	Montag bis Freitag von 08:30 bis 15:00
	Sonnabend von 09:00 bis 18:00
NVZ 2	Montag bis Freitag von 18:30 bis 20:30

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

C 2.6.4 Zielnetz Stadt Oldenburg

Allgemeinde Ziele: Strategieplan Mobilität

Der vom Rat der Stadt 2014 beschlossene Strategieplan Mobilität und Verkehr (smv2025) leitet aus der übergeordneten Perspektive der Stadt- und Mobilitätsentwicklung u.a. Ziele und Maßnahmen für den ÖPNV in Oldenburg ab. Schwerpunkt ist dabei der Erhalt und ggf. die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des inzwischen erreichten, guten und für Oldenburg angemessenen Angebots und die Weiterentwicklung vor allem in den Bereichen Service und Qualität. Zusammengefasst wird dies in dem Leitsatz "ÖPNV in Leistungsfähigkeit und Qualität sichern und entwickeln". Darüber hinaus sollen neue Kunden für den ÖPNV gewonnen und ein höherer Anteil am Gesamtverkehr erreicht werden. Dazu sind u.a. die Belange älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen und die Verknüpfungen vor allem zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV zu verbessern. Um attraktive Reisezeiten im ÖPNV zu gewährleisten, sollen Maßnahmen vermieden werden, die den Busverkehr in der Stadt verlangsamen. Auf den vom ÖPNV befahrenen Trassen sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- durchgehender, ebener Fahrbahnbelag,
- Verzicht auf Rampen oder Schwellen,
- Vorfahrtsregelung auf der ÖPNV-Trasse, auch in Tempo-30-Zonen,
- ausreichende Fahrbahnbreiten,
- Vermeidung regelmäßig parkender Fahrzeuge im Fahrbahnbereich,
- Vorrangschaltung für ÖPNV-Fahrzeuge an Ampeln und Kreuzungen.

Daraus abgeleitet sind die Maßnahmen unter dem Punkt "Stadtbus" zu finden.

Bedienungsebene Schienenpersonennahverkehr

In Oldenburg verkehren zwei SPNV-Linien auf dem Ost-West Korridor, jeweils eine Linie in Nord-Süd- und Nord-West-Richtung (vgl. Kap. A 3.1.1) sowie eine weitere Linie in Nord-Ost-Richtung. Dabei handelt es sich um die folgenden Linien:

- *Regionalexpresslinie RE1* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt)
- *Intercity IC56* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt) verdichtet das Angebot auf dieser Achse zum Stundentakt.[4]
- *Regio-S-Bahnlinie RS3* Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE18* Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück *(Stundentakt)*
- *Regionalexpresslinie RE19* Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (Fahrtenangebot, alle vier Stunden)

[4] 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.

Bedienungsebene Stadtbus

Aktuelle Maßnahmenziele für den Stadtverkehr in Oldenburg betreffen unter anderem:

- die Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit,
- die Verbesserung der Pünktlichkeit und
- die Optimierung des Park-and-ride-Systems.

Das Liniennetz soll entsprechend der städtebaulichen Entwicklung im Stadtgebiet angepasst werden. Neue Wohn- und Gewerbeflächen sollen jeweils frühzeitig direkt an den ÖPNV angebunden werden. Dies betrifft vor allem die Entwicklungsflächen des ehemaligen Militärflughafens und die neuen Wohnbauflächen im Stadtwesten und -süden. Die Bedienungstakte sollen bei hohem Fahrgastaufkommen streckenbezogen und nachfragegerecht verdichtet werden.

Für die 19 Stadtbuslinien in Oldenburg sind im "Strategieplan Mobilität" unter anderem folgende Ziele und Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern „Finanzierung des ÖPNV“, „Infrastruktur/Investition“ sowie „Service, Angebot und Qualität“ formuliert worden:

Finanzierung des ÖPNV

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung,

Infrastruktur /Investitionen

- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen (Einbeziehung weiterer wichtiger Haltestellen),
- Ausbau des Bike-and-ride-Angebots (2017ff: Neukonzeption zu Standorten, Kapazität, Verkehrsangebot und Tarif),
- Optimierung der Park-and-ride-Anlagen (Prüfung der Standorte, der Kapazität, des Verkehrsangebots und des Tarifs),
- Ausstattung verbessern,
- Bauliche Mängel beseitigen,

Service, Angebot und Qualität

- Öffentlichkeitsarbeit intensivieren,
- Verbesserung der Servicequalität: Schulung des Fahrpersonals (Kundenorientierung, Auskunft, Freundlichkeit),
- Angebotsverbesserung in den Abendstunden,
- Nachtverkehr optimieren,
- Verbesserung der regionalen Anbindung gemeinsam mit dem Umland,
- Eine Abstimmung, Erweiterung und gegenseitige Ergänzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr ist zu prüfen. Pünktlichkeit verbessern,
- Marktforschung.

Maßnahmen mit langfristigen Perspektiven

Ergänzungen erfahren diese Handlungsfelder durch Maßnahmen mit langfristigen Perspektiven, wie die Prüfung weiterer Haltepunkte für den schienengebundenen Regionalverkehr sowie tangentialer Stadtteilverbindungen im Stadtbusverkehr.

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

Übersicht Taktzeiten Stadt Oldenburg

Fahrplan 2017/18

			montags – freitags					samtags				sonn- und feiertags		
			0:00 – 1:15	BA – 6:30	6:30 – 8:30	8:30 – 19:00	19:00 – 24:00	0:00 – 3:15	BA – 9:45	9:45 – 18:30	18:30 – 24:00	0:00 – 3:15	BA – 11:30	11:30 – 24:00
			SVZ 3	SVZ 1	HVZ	NVZ	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	NVZ	SVZ 2	SVZ 3	SVZ 1	SVZ 2
Linie	Linienverlauf	Anmerkung	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt
301	Eversten – Ofenerfeld		---	30	15	15	30	---	30	15	30	---	60	30
302	BBS Wechloy – Hbf/ZOB		---	---	30	30	---	---	---	30	---	---	---	---
	Hbf/ZOB – Borchersweg			30	30	30	30		30	30	30		60	30
304	Ofenerdiek – Bümmerstede		---	30	15	15	30	---	30	15	30	---	60	30
306	Universität – Hbf/ZOB		---	30	15	15	30	---	30	15	30	---	---	30
307	Drielake – Hbf/ZOB		---	30	15	30	30	---	30	30	30	---	60	30
308	BBS Wechloy/Rauhehorst – Hbf/ZOB		---	30	15	15	30	---	30	15	30	---	60	30
310	Wehnen – Famila		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	30	30
	Famila – Hbf/ZOB			30	15	15	30		30	15	30		30	30
311	Kreyenbrück – Hbf/ZOB		---	30	20	20	30/60	---	30	30	30/60	---	120	60
321	Kreyenbrück – Hbf/ZOB		---	30	20	20	30/60	---	30	30	30/60	---	120	60
313	Krusenbusch – Hbf/ZOB		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	60	30
	Hbf/ZOB – BBS Wechloy			---	30	30	---		---	30	---		---	---
314	Wardenburg Markt – Am Vogelbusch		---	---	---	---	30	---	30	---	30	---	60	30
	Am Vogelbusch – Kanalbrücke			30	15	30	30		30	30	30		60	30
	Kanalbrücke – Rennplatz			30	15	15	30		30	15	30		60	30
	Rennplatz – Ostring			30	30	30	30		30	30	30		60	30
315	Hatterwüsting – Hbf/ZOB		---	60	60	60	60	---	60	60	60	---	60	60
316	Kloster Blankenburg – ZOB		---	60	60	60	60	---	---	60	60	---	---	60
317	IKEA – Hbf/ZOB		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	---	---
318	Eversten-West – ZOB		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	60	30
322	Thomasburg – Hbf/ZOB		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	60	30
323	Krusenbusch – ZOB – Ohmstede		---	30	15	15	30	---	30	15	30	---	60	30
	Ohmstede – Wahnbek			30	30	30	30		30	30	30		60	30
324	BBS Wechloy – Hbf/ZOB		---	30	30	30	30	---	30	30	30	---	60	30
	Hbf/ZOB – Ostring		---	30	30	30	---	---	---	30	---	---	---	---
329	Petersfehn – Bloherfelde		---	60	30	30	60	---	60	30	60	---	120	60
	Wildenloh – Bloherfelde			60	60	60	60		60	60	60		120	60
	Eschenplatz – Bloherfelde			60	60	60	60		60	60	60		120	60
	Bloherfelde – Lappan			30	15	15	30		30	15	30		60	30
	Lappan – Fliegerhorst			15	15	15	15		15	15	15		30	15
	Fliegerhorst – Am Alexanderhaus			30	30	30	30		30	30	30		60	30
	Fliegerhorst – Ofenerfeld			60	60	60	60		60	60	60		---	60
	Fliegerhorst – Heidkamp			60	60	60	60		60	60	60		60	60
N36	Lappan – Donnerschwee/Alexandersfeld		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N37	Lappan – Ofenerdiek/Ofenerfeld		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N38	Lappan – Universität/Bloherfelde/		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N39	Lappan – Bümmerstede/Kreyenbrück		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N40	Lappan – Osternburg/Krusenbusch		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N41	Lappan – Sandkrug/Hatterwüsting		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---
N42	Lappan – Wardenburg		1 Fahrt	---	---	---	---	60	---	---	---	60	---	---

Tabelle C-4: Angebot Stadtbusverkehr Oldenburg (Quelle: VWC 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*

Bedienungsebene Regionalbus Ebene 1 und 2

Das Stadtgebiet Oldenburg wird von neun Regionalbuslinien der Bedienungsebenen 1 und 2 radial angefahren. Grundsätzlich sollen die Linien der Bedienungsebene 1 montags bis freitags 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.

- Linie S35 Oldenburg – Westerstede (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 350 Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 380 Barßel – Edewecht – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg – Wildeshausen (LK Oldenburg, C 2.6.7)
- Linie 280 Oldenburg – Wardenburg (LK Oldenburg, C 2.6.7)
- Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Bremerhaven / Nordenham-Blexen (LK Wesermarsch, C 2.6.10)

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

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 unter den Landkreiskapiteln zu finden (vgl. Kap. C 2.6.5 bis C 2.6.10).

Nachtverkehre

Die sieben städtischen Nachtlinien (N36-N42) 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 zwei Linien des VBN-Nachtschwärmers (Linie N25 Wardenburg-Ahlhorn und Linie N 27 Oldenburg – Wildeshausen, vgl. Karte A-24 in der Anlage). Dieses Angebot soll gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

C 2.6.5 Zielnetz Landkreis Ammerland

Bedienungsebene Schienenpersonennahverkehr

Im SPNV verkehren fünf Linien:

- *Regionalexpresslinie RE1* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt)
- *IC56* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt) verdichtet das Angebot auf dieser Achse zum Stundentakt[5]
- *Regio-S-Bahnlinie RS3* Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE18* Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE19 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen* (Fahrtenangebot, alle vier Stunden)

Bedienungsebene Stadtbus

Die an der Stadtgrenze von Oldenburg liegenden Ortsteile der Gemeinden Bad Zwischenahn, Edewecht, Rastede und Wiefelstede werden durch die vier Oldenburger Stadtbuslinien 301, 310, 323 und 329 direkt an die Stadt Oldenburg angebunden.

Das Angebot der vier in den Landkreis Ammerland verkehrenden Linienäste (vgl. Kap. C 2.6.4 „Zielnetz Stadt Oldenburg“) soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

[5] 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.

Folgende Linien sind im Landkreis Ammerland der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 1

Schnellbuslinie S 35 Oldenburg – Westerstede

Die Linie S35 gehört zum Netz der niedersächsischen „Landesbuslinien“. Am 06.05.2017 startete die S35 als erste Linie dieses Projektes.

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Westerstede über die Autobahn A28	Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag: Stundentakt von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der beiden Grundzentren Wiefelstede und Metjendorf mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Metjendorf an den Hauptort Wiefelstede Direkte Linienführung zwischen Metjendorf und Borbeck über die Heidkamper/Borbecker Landstraße (L824)	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt Spätfahrten an allen Verkehrstagen	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der zentralen Orte der Gemeinde Rastede (Mittelzentrum Rastede, Grundzentren Wahnbek und Hahn-Lehmden) untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Jaderberg im Landkreis Wesermarsch (nach Inbetriebnahme des Bf Jaderberg Überprüfung der Streckenführung)	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 350 Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
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 Zwischen Bad Zwischenahn und Westerstede verkehrt die Linie über Rostrup – Elmendorf – Langebrügge	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30 Am ZOB/Bf Bad Zwischenahn eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit der Regio-S-Bahnlinie RS3	BE 1

Linie 380 Barßel – Edewecht – Oldenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Direkte Anbindung der beiden Grundzentren der Gemeinde Edewecht (Edewecht und Friedrichsfehn) an das Oberzentrum Oldenburg Im Landkreis Cloppenburg: direkte Anbindung des Grundzentrums Barßel an das Oberzentrum Oldenburg	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt Spätfahrten an allen Verkehrstagen Das Angebot in/aus dem Landkreis Cloppenburg wird bedarfsgerecht angepasst	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Hinweis: Die Zielvorgaben für die Linie 440 stehen im Kapitel C 2.6.10 Landkreis Wesermarsch.

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

Linie 360 Barßel – Ocholt – Westerstede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Direkte Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ocholt und dem Grundzentrum Barßel (Landkreis Cloppenburg) mit dem Mittelzentrum Westerstede	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag (08:00 Uhr – 19:00 Uhr): Zweistundentakt	Am Bf Westerstede-Ocholt Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg	BE 2

Linie 366 Augustfehn – Apen – Westerstede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung der beiden Grundzentren Apen und Augustfehn direkt mit dem Mittelzentrum Westerstede Die Anbindung des Grundzentrums Barßel an den Bf Augustfehn soll in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg erreicht werden.	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag (08:00 Uhr – 18:00 Uhr): Zweistundentakt	Am Bf Augustfehn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg	BE 2

Linie 370 Rastede – Wiefelstede – Bad Zwischenahn

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Tangentiale Verbindung zwischen den drei Gemeinden Rastede, Wiefelstede und Bad Zwischenahn mit den zentralen Orten Rastede (Mittelzentrum), Bad Zwischenahn (Mittelzentrum) und Wiefelstede (Grundzentrum)	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: Zweistundentakt	Am Bf Rastede Verknüpfung mit dem SPNV sowie am ZOB/Bf Bad Zwischenahn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr jeweils unter Berücksichtigung des Schulverkehrs	BE 2

Linie 375 Bad Zwischenahn – Edewecht – Süddorf

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
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	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: Zweistundentakt	Am ZOB/Bf Bad Zwischenahn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr unter Berücksichtigung des Schulverkehrs	BE 2

Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Mittelzentrums Friesoythe im Landkreis Cloppenburg mit dem Oberzentrum Oldenburg Erschließung der Orte im Bereich des Küstenkanals	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: Zweistundentakt	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 2

Die Linie 910 befährt den Korridor Friesoythe – Oldenburg, der auch Bestandteil des Netzes der „Landesbuslinien“ im Land Niedersachsen ist.

Bedienungsebene 3 schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Insgesamt 45 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im Landkreis Ammerland ausgelegt. Eine Ausnahme stellt die Linie 345 dar. Diese bedient die Verkehrsbedürfnisse der Landkreise Wesermarsch und Friesland und wird daher nicht mehr dem Linienbündel Ammerland Ost zugeordnet.

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung 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. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Die Umwandlung des freigestellten Busverkehrs zwischen Oldenburg – Landkreis Ammerland – Jaderberg zum privaten Schulzentrum Jaderberg in den ÖPNV wird angestrebt.

Besonderheiten

Eine Linie weist Besonderheiten auf:

Die Linie 377 „MeerBus“ bietet zum VBN-Tarif ein saisonales Angebot für den Tourismus mit einer Rundfahrt um das Zwischenahner Meer an. Diese Linie 377 verkehrt nur am Wochenende.

Nachtverkehre

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 (teilweise vertaktet) zwischen allen Landkreisgemeinden mit dem Oberzentrum Oldenburg und den Diskothekenstandorten in Tange und Friesoythe geschaffen. Anfangs- bzw. Endpunkt ist der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Oldenburg. Weitere Verknüpfungen der Nachtlinien untereinander gibt es in Bad Zwischenahn und Edewecht.

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 bedarfsgerecht zu ergänzen.

BürgerBus

Im Landkreis Ammerland verkehren BürgerBusse in der Stadt Westerstede, und in den Gemeinden Rastede und Bad Zwischenahn. Der Bürgerbus Edewecht ist im Februar 2017 in Betrieb gegangen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

Landkreis Ammerland
Zielnetz

zvbn

RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

366 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

350 Buslinie der Bedienungsebene 1

360 Buslinie der Bedienungsebene 2

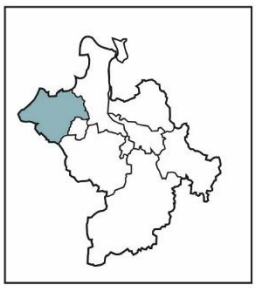
S35 Landesbedeutende Buslinie

301 Stadtbuslinie

BürgerBus BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Rastede	Stadt/Gemeinde
WESTERSTEDE	Mittelzentrum
Edewecht	Grundzentrum
Südende	Ort



Karte C-1

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.6 Zielnetz Landkreis Diepholz

Folgende SPNV-Linien verkehren im Landkreis Diepholz:

Bedienungsebene Schienenpersonen-nahverkehr

Die Regionalexpresslinie RE9 und die Regio-S-Bahnlinie RS2 verbinden den Landkreis Diepholz mit den Oberzentren Bremen bzw. Osnabrück (nur RE9).

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

Durch Angebotsüberlagerung der beiden im Stundentakt verkehrenden Linien ergibt sich zwischen Twistringen und Bremen Hbf annähernd ein 30-Minutentakt.

Bedienungsebene Einbrechender bzw. durchfahrender Stadt-bus/Straßenbahn

Das Angebot der Stadtbuslinien, die auch das Gebiet des Landkreises Diepholz bedienen, wird im Kapitel C 2.6.1 beschrieben. Über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr - Weyhe-Leeste wird der Landkreis zukünftig auch direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden. Die Linie 8 wird nach Vorliegen vollziehbaren Baurechts über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe-Leeste verlängert. Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn ist zu prüfen, ob einzelne aus der Region kommende Linien am ZOB Brinkum enden bzw. mit anderen Regionalbuslinien in Richtung Bremen Hbf verknüpft werden können. Bei der Überplanung des oben genannten Abschnittes sind die heute genehmigten Linien 101, 102 und 120 zu berücksichtigen. Die Umsetzung der aus diesem Teil der Überplanung resultierenden Maßnahmen ist an die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke der Straßenbahnlinie 8 gebunden.

Busnetz allgemein

Zur besseren Anbindung des Bahnhofs Diepholz an die Region werden im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung von/nach Vechta untersucht, die im Zusammenhang mit dem angestrebten IC-Systemhalt stehen.

Zur Förderung des Tourismus in der Dümmer-Region werden im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung untersucht.

Bedienungsebene Regionalbus - Ebene 1

Im Landkreis Diepholz werden die sechs Regionalbuslinien 101, 102, 150, 120, 123 und 138 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben.

Linie 101 Bremen – Stuhr – Bassum

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen, dem Mittel-zent-rum Stuhr und der Stadt Bassum Die zukünftige Bedienung des Kor-ridors Bremen – Stuhr mit Regional-buslinien wird sich an den Planun-gen der Straßenbahnlinie 8 orientie-ren. Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Ab-satz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstags werden auf dem Abschnitt Bremen – Brinkum ein Zwei-stundentakt und auf dem Abschnitt Brinkum – Bassum fünf Fahrten je Richtung angeboten. Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung	Verknüpfung am Bre-mer Hauptbahnhof zum Nah- und Fern-verkehr Am Bf Bassum zur RE9/RS2 und nach Möglichkeit zu Regio-nalbussen BE 1 und BE 2 Am ZOB Brinkum zu Regionalbuslinien BE 1 und BE 2 bzw. zu Stadtbuslinien	BE 1

Linie 102 Bremen – Stuhr – Syke

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und den Gemein-den Stuhr, Weyhe sowie dem Mit-telzentrum Stadt Syke Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Absatz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.	Montag bis Freitag gemäß Kategorie, wobei alternierend zweistündig ein Schnellbus verkehrt und zweistündig ein Regionalbus Samstag: Stundentakt, wobei alternierend zweistündig ein Schnellbus verkehrt und zweistündig ein Regionalbus Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt mit ebenfalls alternieren-den Angeboten von Schnellbus und Regio-nalbus	Verknüpfung am Bre-mer Hauptbahnhof zum Nah- und Fern-verkehr Verknüpfung am Bf Syke zur RE9/RS2 sowie zu anderen Regionalbuslinien BE 1 und BE 2 und insbe-sondere zur Linie 150	BE 1

Linie 120 Bremen – Stuhr – Kirchweyhe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Stuhr und Weyhe Die zukünftige Bedienung des Korridors Bremen – Stuhr mit Regionalbuslinien wird sich an den Planungen der Straßenbahnlinie 8 orientieren. Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Absatz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: fünf Fahrten je Richtung	Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs Verknüpfung am Bf Kirchweyhe zur RE9/RS2	BE 1

Linie 123 Bassum – Schwaförden – Sulingen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Gemeinde Schwaförden sowie der Stadt Bassum und dortiger SPNV-Verknüpfung zum Oberzentrum Bremen Für die Linie 123 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt	Verknüpfung am Bf Bassum zur RE9/RS2 sowie in Sulingen zu den Regionalbussen BE 1 und BE 2	BE 1

Linie 138 Sulingen – Siedenburg – Nienburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtgemeinde Siedenburg sowie mit der Stadt Nienburg (außerhalb des Verbundgebiets) und dortiger SPNV-Verknüpfung nach Hannover Für die Linie 138 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt	Verknüpfung am Bf Nienburg zur RE1/RE8 sowie in Sulingen zu den Regionalbussen BE 1 und BE 2	BE 1

Linie 150 Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittel-zentrum Stadt Syke und der Samt-gemeinde Bruchhausen-Vilsen sowie mit der Samtgemeinde Hoya im Landkreis Nienburg Für die Linie 150 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Lan-desbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).	Montag bis Samstag gemäß Kategorie auf dem Abschnitt Syke – Bruchhausen-Vilsen; der Abschnitt Bruch-hausen-Vilsen – Hoya wird im Zweistunden-takt bedient Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung	Verknüpfung am Bf Syke zur RE9/RS2 so-wie zu anderen Regio-nalbuslinien BE 1 und BE 2, insbesondere zur Linie 102	BE 1

Im Landkreis Diepholz werden die drei Regionalbuslinien 121, 133 und 137 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben.

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

Linie 121 Bremen – Kirchweyhe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Weyhe	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: vier Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: Kein Angebot	Verknüpfung am Bf Kirchweyhe zur RE9/RS2	BE 2

Linie 133 Sulingen – Kirchdorf – Wagenfeld – Rahden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtge-meinde Kirchdorf und der Gemeinde Wagenfeld	Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt Sulingen – Wagenfeld Samstag: drei Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: kein Angebot	In Sulingen Verknüp-fung zu den Buslinien der BE 1 und BE 2 Am Bf Rahden Ver-knüpfung zum SPNV	BE 2

Linie 137 Sulingen – Diepholz

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit dem Mittelzentrum Stadt Sulingen unter Anbindung der Samtgemeinden Rehden und Kirch-dorf Für die Linie 137 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Lan-desbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).	Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Samstag: Zweistundentakt Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Rich-tung	Verknüpfung am Bf Diepholz zur RE9 und in Sulingen zu den anderen Buslinien der BE 1 und 2	BE 2

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Im Landkreis Diepholz sind 53 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schul-orientierten Verkehr eingruppiert. Darüber hinaus werden der Bedienungs-ebene 3 auch ausschließlich auf die innergemeindliche Erschließung ausge-richtete Verkehre zugeordnet. Dies betrifft beispielsweise die Linie 113 in-nerhalb der Gemeinde Stuhr.

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächener-schließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte ge-sichert und optimiert werden. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahr-gästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Dabei können Linien bei ent-sprechendem Bedarf hinsichtlich einzelner Fahrten aufgestockt werden. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Nachtverkehre

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 zu sichern und bedarfsgerecht zu er-gänzen.

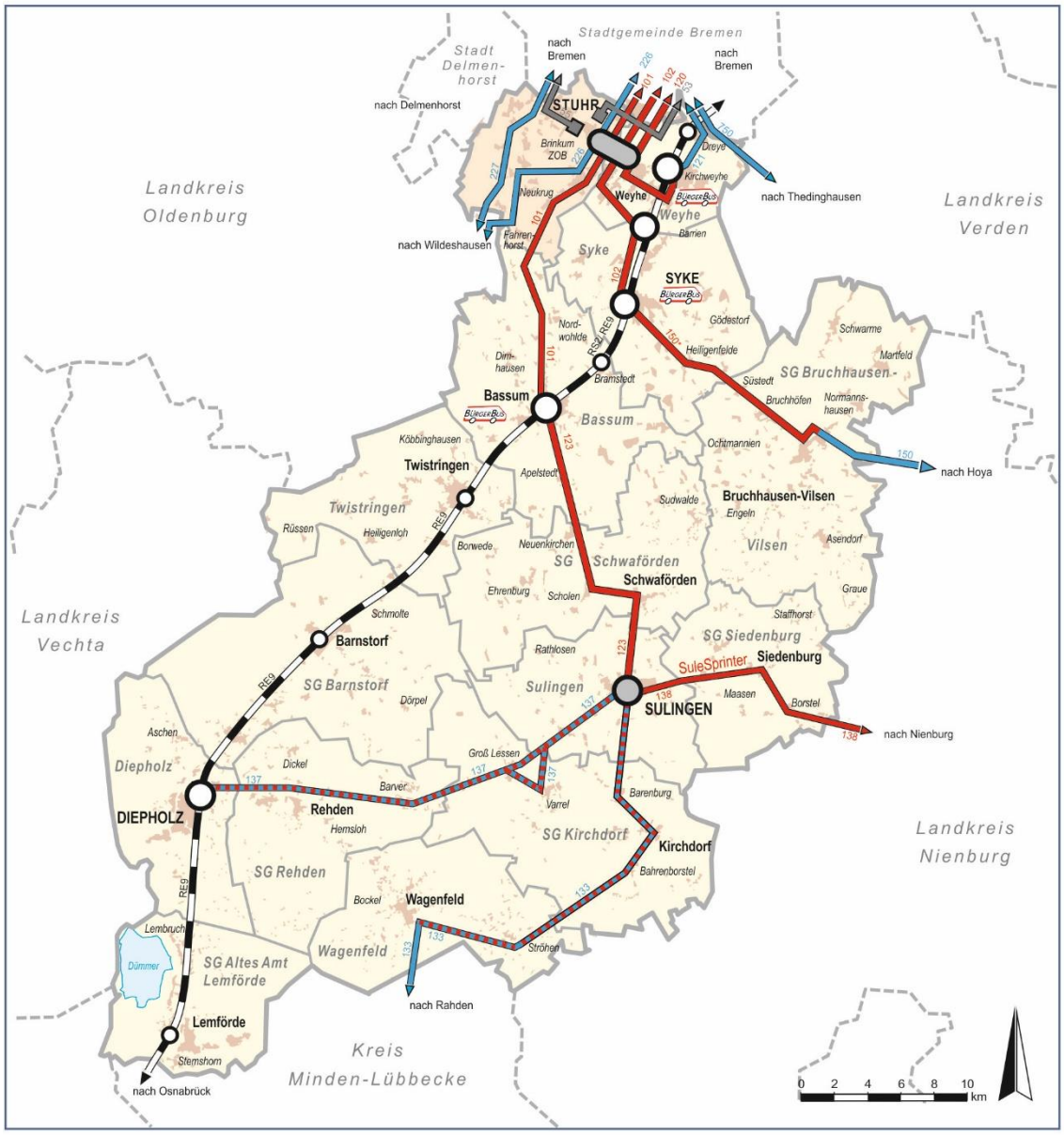
BürgerBusse

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, 186, 187. Weitere Informationen zu Bürger-Bussen finden sich im Kapitel C 2.4.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Zusammenhang mit dem 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. Derzeit gibt es im Landkreis Diepholz AnrufSammelTaxen in der Gemeinde Stuhr, der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, sowie in den Gemeinden Schwaförden und Kirchdorf.

Landkreis Diepholz
Zielnetz



RE9 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE9 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

226 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

101 Buslinie der Bedienungsebene 1

226 Buslinie der Bedienungsebene 2

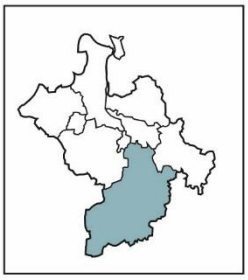
53 Stadtbuslinie

137 HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2

BürgerBus BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Stuhr	Stadt/Gemeinde
DIEPHOLZ	Mittelzentrum
Wagenfeld	Grundzentrum
Neuenkirchen	Ort



Karte C-2

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Oldenburg in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

Finanzierung

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung der ÖPNV-Leistungen
- Die dem Landkreis Oldenburg zustehenden Mittel aus dem NNVG § 7b werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt

Infrastruktur

- Kontinuierliche Haltestellenverbesserungen mit Priorität auf den Haltestellen entlang der Linien der Kategorien SPNV, BE 1 und BE 2
- Verlagerung der zentralen Haltestelle „Kirchhatten Markt“ im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten in Abstimmung mit der Gemeinde Hatten
- Verlagerung der zentralen Haltestelle Wardenburg, Markt in Abstimmung mit der Gemeinde Wardenburg

Angebot und Qualität

- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplanangebots
- Verbesserung der Pünktlichkeit und Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten der Linie 270
- Für die Linie 270 „HunteSprinter“ wird ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie geprüft
- Prüfung eines verbesserten Fahrplanangebotes der Linien 277 und 289 in Abstimmung mit den Gemeinden Hatten und Wardenburg
- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Großenkneten an die Kreisstadt Wildeshausen (Angebotsausweitung der Linie 260) in Abstimmung mit der Gemeinde Großenkneten
- Aufnahme der bislang freigestellten Schulverkehre aus den Gemeinden Hatten und Wardenburg zum Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium, Ahlhorn, in das ÖPNV-Netz
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus und Bus-Zug
- Anpassung des Fahrplanangebots der Linien 226/227, sobald die Anbindung der Gemeinde Stuhr an das Bremer Straßenbahnnetz konkret wird
- Steigender Anteil von Niederflurfahrzeugen auf Linien der Kategorie BE 3
- Weitere Verbesserungen ggf. im Rahmen bedarfsorientierter Angebote (AST, ALT)

Fahrgastinformation

- Installation von Echtzeitmonitoren in den Empfangsbereichen von Krankenhäusern und öffentlichen Einrichtungen
- Einbindung aller Linien der Bedienungsebene 3 in das Echtzeitsystem

Das SPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg besteht aus fünf SPNV-Linien:

Bedienungsebene Schienenpersonen-nahverkehr

- Die *Regionalexpresslinie RE1* durchfährt den Landkreis Oldenburg in ost-westlicher Richtung und verbindet im Zweistundentakt die Gemeinde Hude mit den Oberzentren Oldenburg und Bremen. Alternierend verkehren auf der gleichen Strecke, ebenfalls mit Halt in Hude, alle zwei Stunden die Züge der IC-Linie 56, die für Fahrgäste mit Verbundtickets ohne Aufpreis genutzt werden können, so dass auf dieser Achse insgesamt ein glatter Stundentakt angeboten wird.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* verkehrt stündlich auf derselben Strecke von Oldenburg nach Bremen und hält an allen Unterwegsbahnhöfen.
- 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, allerdings nur mit einem Zwischenhalt in Delmenhorst.
- Die *Regionalbahnlinie RB58* sowie die *Regionalexpresslinie RE18* verkehren ebenso in nordsüdlicher Richtung. Während die RB58 die Gemeinden Ganderkesee und Dötlingen mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) sowie den Mittelzentren Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) und Wildeshausen im Stundentakt verbindet, bedient die RE18 die Gemeinden Hatten und Großenkneten, ebenfalls im Stundentakt.

Außerdem verkehrt auf der Relation Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen die neu eingeführte durchgehende Regionalexpresslinie RE19 (auch mit Halt am Bahnhof Hude), allerdings nur im 4-Stunden-Takt.

Bedienungsebene Stadtbus

Die Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 315 verbinden die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungeln und Wardenburg, sowie Sandkrug und Hatterwüsting mit der Stadt Oldenburg. Beide Stadtbuslinien bieten an allen Verkehrstagen Taktverkehre an. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist das Angebot verdichtet.

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 1

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg – Wildeshausen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Wildeshausen mit Anbindung der Gemeinden Hatten und Dötlingen Verkehrt teilweise über die Autobahn A28	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Taktverdichtung in Lastrichtung auf einen 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten Taktverdichtung in Lastrichtung auf einen 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten Sonn- und Feiertage: vier Fahrtenpaare	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30 Am Bf Wildeshausen: Verknüpfung mit den von und nach Bremen verkehrenden Linien 226/227 In Hatten: Verknüpfung mit der Linie 277	BE 1

Linie 280 Oldenburg – Wardenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Schnelle Anbindung der Gemeinde Wardenburg an das Oberzentrum Oldenburg via Cloppenburger Str.	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Taktverdichtung in Lastrichtung auf einen 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit Samstag: Stundentakt Täglich Mo-So taktver-dichtendes Fahrplanan-gebot durch die Olden-burger Stadtbuslinie 314 via Hundsmühlen	Am Hauptbahnhof/ ZOB Oldenburg: Ein-bindung in Taktkno-ten zur Minute :30	BE 1

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

Linie 220 Rethorn – Ganderkesee

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Erschließung der Gemeinde Ander-kesee Insbesondere mit Direktverbindun-gen zwischen Bookholzberg und Ganderkesee bzw. Immer und Gan-derkesee	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: Zweistunden-takt bis ca. 14:30 Uhr	Anschlüsse an den Bahnhöfen Bookholz-berg und Ander-kesee In Rethorn Verknüp-fung mit allen Fahrten der BürgerBuslinine 222 von und nach Delmenhorst	BE 2 neu

Linie 226/227 Wildeshausen – Bremen Hbf/- Bremen-Huchting

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittel-zen-trum Wildeshausen und dem Oberzen-trum Bremen mit Anbin-dung der Samtgemeinde Harpstedt und der Gemeinde Stuhr Gemeinsame Bedienung der Relation Wildeshausen – Kirchseelte. Danach Trennung der Streckenverläufe: Die 226 bindet die Ortslagen Fah-renhorst, Heiligenrode, Seckenhau-sen und Brinkum (Gemeinde Stuhr) an den Hbf Bremen an Die 227 erschließt mit wenigen Ein-zelfahrten die Ortslagen Heiligen-rode, Groß-Mackenstedt und Moor-deich (Gemeinde Stuhr) und bindet sie in Bremen-Huchting an das Netz des städtischen ÖPNV an	Montag bis Freitag über die Kategorie hinausge-hendes Angebot im Stundentakt Samstags: Zweistun-dentakt auf dem Fahr-weg der Linie 226	Am Bf Wildeshausen: Verknüpfung mit allen Fahrten der von und nach Oldenburg ver-kehrenden Linie 270 „HunteSprinter“	BE 2

Linie 277 Kirchhatten – Wardenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen Kirchhatten und Wardenburg mit Anbindung der Ortslagen Hatterwüsting, Sandhatten, Sandkrug und Astrup Primäre Aufgabe ist die Anbindung des „HunteSprinters“ sowie des Schul- und Sportzentrums in Sandkrug	Montag bis Freitag gemäß Kategorie An Schultagen zusätzliche schulbezogene Fahrten und Verstärkerfahrten Samstag: Zweistundentakt Wardenburg wird montags bis freitags an Schultagen ausschließlich durch unvertaktete, schulbezogene Fahrten angebunden. Samstags wird Wardenburg nicht erschlossen	An der Haltestelle Kirchhatten, Markt: Verknüpfung mit der von und nach Oldenburg / Wildeshausen verkehrenden Linie 270 „HunteSprinter“	BE 2

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Insgesamt 50 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreisgemeinden Wardenburg, Hatten, Hude, Großenkneten, Dötlingen, Ganderkesee, Wildeshausen und Harpstedt ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schulverkehre nimmt die Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.[6] 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 (Werkbus)Linien 237 und 238 ergänzt. Diese sind auf die Schichtzeiten des Mercedes-Benz-Werkes in Bremen abgestimmt.

Besonderheiten

Die Linie 289 weist Besonderheiten auf: Diese Linie erschließt den nördlichen Teil der Gemeinde Wardenburg und bietet mit einzelnen Fahrten eine Direktverbindung in die Stadt Oldenburg.

Bei weiteren, vertakteten Fahrten stellt die Linie an der Haltestelle Oldenburg, Kanalbrücke Anschlüsse an die von/nach Oldenburg verkehrenden Linie 314 her.

---

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

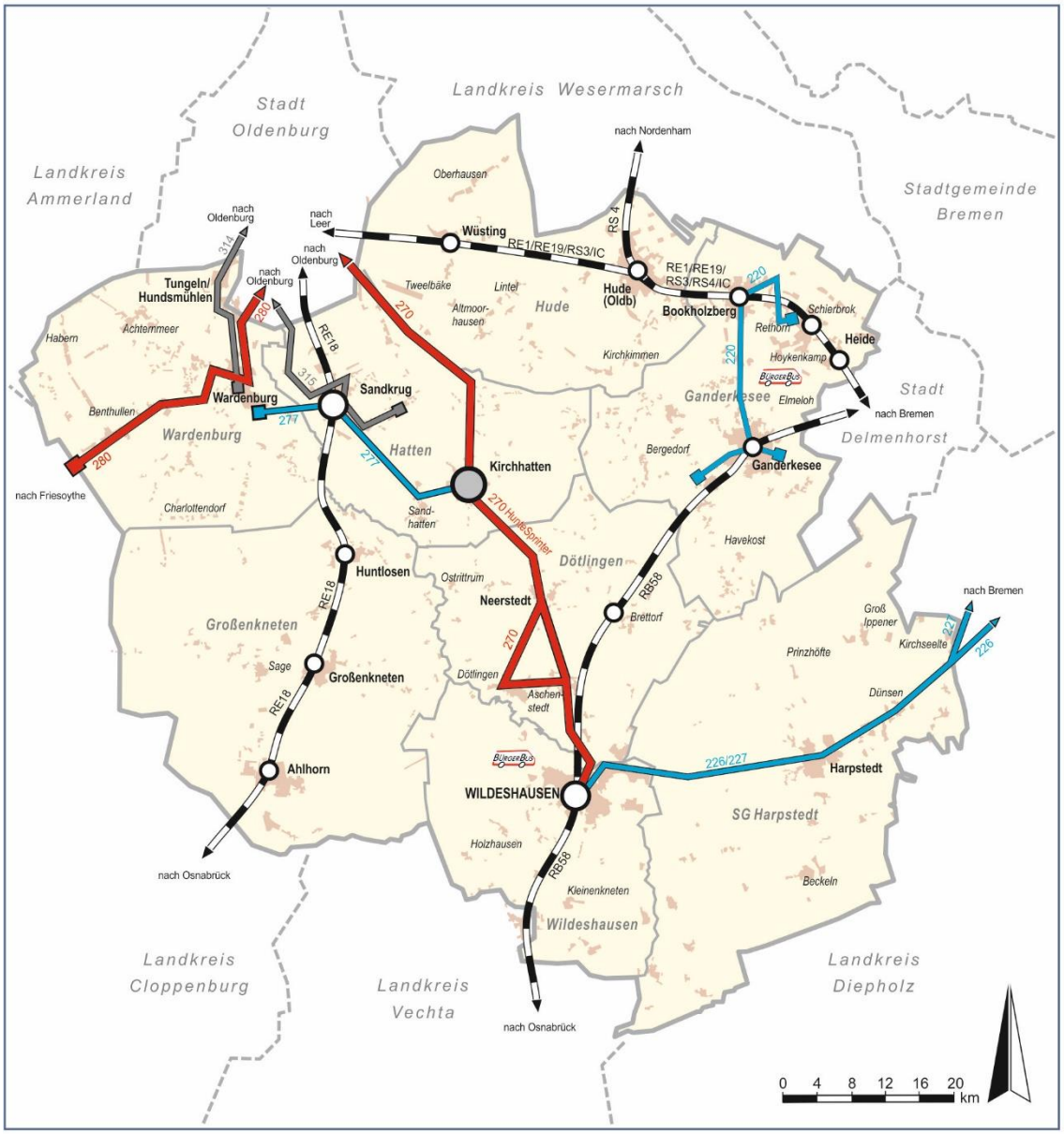
Haltestelle Deekenstraße – Berufsbildende Schulen (Standort Feldstraße)

Haltestelle Humboldtstraße – Hauptschule und Gymnasium

Haltestelle Schillerstraße – Berufsbildende Schulen (Standort St.-Peter-Straße)

Realschule, Grundschulen (St.-Peter-Schule und Holbeinschule)

Landkreis Oldenburg
Zielnetz



RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

277 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

270 Buslinie der Bedienungsebene 1

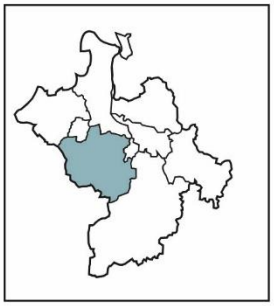
277 Buslinie der Bedienungsebene 2

315 Stadtbuslinie

BürgerBus BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Dötlingen	Stadt/Gemeinde
WILDESHAUSEN	Mittelzentrum
Wardenburg	Grundzentrum
Brettorf	Ort



Karte C-3

[Stand: Januar 2018]

Nachtverkehre

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die Nachtlinien (VBN-Nachtschwärmer) N25, N26 und N27 (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 oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst und dem Mittelzentrum Wildeshausen sowie mit der Gemeinde Wardenburg.

Zusätzlich verkehren die Nachtexpresslinien N41 zwischen Oldenburg und Sandkrug/Hatterwüsting sowie N42 zwischen Oldenburg und Wardenburg (vgl. Karte A-13).

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. Derzeit wird an Samstagen auf den Linien 230, 231, 232, 233, 234 und 235 jeweils eine Fahrt je Richtung angeboten.

BürgerBus

Im Landkreis Oldenburg verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Ganderkesee und Wildeshausen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

C 2.6.8 Zielnetz Landkreis Osterholz

Bedienungsebene Schienenpersonennahverkehr

Folgende SPNV-Linien verkehren im Landkreis Osterholz:

- Die *Regionalexpresslinien RE8 und RE9 und die Regio-S-Bahn RS2* verkehren von Bremerhaven über Osterholz-Scharmbeck und weiter nach Bremen und Richtung Twistringen/Osnabrück bzw. Hannover. Die Linien verkehren im Landkreis jeweils im Stundentakt. Nach Hannover und Osnabrück wird abwechselnd ein Zweistundentakt angeboten, bzw. mit Umstieg in Bremen Hbf besteht eine stündliche Verbindung. Es ist beabsichtigt, die Linie RS2 auf einen 30-Minutentakt zu verdichten.
- Die *Regio-S-Bahn RS1* bedient den Haltepunkt Bremen Klinikum Nord/ Beckedorf im 30-Minutentakt.

Bedienungsebene Stadtbus

Das Angebot der Bremer Stadtbuslinien und der Straßenbahn, die auch das Gebiet des Landkreises Osterholz bedienen, wird im Kapitel C 2.6.1 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 Regionalbus- Ebene1

Im Landkreis Osterholz werden die drei Regionalbuslinien 630, 670 und 680 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Linie 630 Bremen – Lilienthal – Grasberg – Zeven[7]

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und den Ge-meinden Lilienthal und Grasberg im Landkreis Oster-holz und den Samtgemeinden Tarmstedt und Zeven im Landkreis Rotenburg	Montag bis Samstag gemäß Kategorie mit zusätzlichen Fahrten am Abend bis 23:00 Uhr ab Bremen, Verdichtung des Angebots in der HVZ auf einen 30-Minutentakt Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung Für die Linie 630 wird gemeinsam mit dem Landkreis Rotenburg geprüft, ob ein Antrag zur Aufwer-tung als Landesbuslinie gestellt wird.	Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs Verknüpfung in Lilien-thal-Falkenberg mit der Straßenbahnlinie 4 Verknüpfung in Lilien-thal-Falkenberg mit der Linie 668 und mit der Linie 632	BE 1

Linie 670 Bremen – Lilienthal – Worpswede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und den Ge-meinden Lilienthal und Worpswede	Montag bis Samstag gemäß Kategorie mit zusätzlichen Fahrten am Abend bis 23:00 Uhr ab Bremen, Verdichtung des Angebots in der HVZ auf einen 30-Minutentakt Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt von 10:00 – 22:00 Uhr Für die Linie wird ein Antrag zur Auf-wertung als Landesbuslinie gestellt.	Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs Verknüpfung in Lilient-hal-Falkenberg mit der Linie 4 Verknüpfung in Lilien-thal-Falkenberg mit der Linie 668 und mit der Linie 632 Verknüpfung in Worpswede Insel mit der Linie 640	BE 1

Linie 680 Bremen – Ritterhude – Osterholz-Scharmbeck – Hambergen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und den Gemeinden Ritterhude, Mittel-zentrum Osterholz-Scharmbeck und Hambergen	Montag bis Samstag: gemäß Katego-rie zwischen Bremen und Hambergen Einzelne Fahrten in der HVZ nach Hambergen/Wallhöfen Die Aufwertung des Wochenend-angebots wird geprüft.	Am Bf Oldenbüttel zur RS2, am Bf Osterholz-Scharmbeck zur RE8/RE9/RS2, am Bf Burg zur RS1 und RS2 In Bremen-Gröpelingen mit dem Stadtverkehr Bremen	BE 1

[7] Die Genehmigung für die Linie 630 ist zwischen Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Im Landkreis Osterholz werden die vier Regionalbuslinien 640, 650, 660 und 677 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Bedienungsebene Regionalbus-Ebene 2

Linie 640 Osterholz-Scharmbeck – Worpswede – Gnarrenburg – Bremervörde[8]

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck und der Gemeinde Worpswede sowie den Gemeinden Gnarrenburg, Samtgemeinde Geestequelle und Bremervörde im Landkreis Rotenburg In Abstimmung mit dem Landkreis Cuxhaven soll die Einrichtung eines Schnellbusses Gnarrenburg – Hambergen – Bf Oldenbüttel geprüft werden.	Montag bis Freitag: gemäß Kategorie In der Hauptverkehrszeit besteht eine Verdichtung auf einen Stundentakt, eine weitere Verdichtung auf einen 30-Minutentakt wird geprüft Samstag: fünf Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung	An der Haltestelle Worpswede Insel mit der 670 sowie am Bf Osterholz-Scharmbeck zur RE8/RE9/RS2	BE 2

Linie 650 Schwanewede – Osterholz-Scharmbeck

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung der Gemeinde Schwanewede mit dem Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: zwei Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: kein Angebot	Am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck zur RE8/RE92/RS2	BE 2

Linie 660 Bremen – Osterholz-Scharmbeck – Hagen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Oberzentrums Bremen mit den westlichen Teilen der Gemeinden Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck sowie der Samtgemeinde Hagen im Bremischen im Landkreis Cuxhaven	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: vier Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung	Am Hbf Bremen zum Nah- und Fernverkehr sowie in Bremen-Gröpelingen mit den Straßenbahn- und Buslinien	BE 2

[8] Die Genehmigung für die Linie 640 ist zwischen den Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Linie 677 Bremen-Vegesack – Schwanewede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Schwanewede	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: kein Angebot Sonn- und Feiertag: kein Angebot	Am Bahnhof Bremen-Vegesack zum Stadt-verkehr Bremen sowie zur RS1	BE 2

Bedienungsebene Schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Im Landkreis Osterholz werden 32 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots der Bedienungsebene 3 und somit dem schul-orientierten Verkehr zugeordnet.

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächener-schließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte ge-sichert 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.

Nachtverkehre

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osterholz durch die Linien des VBN-Nachtschwärmer-Netzes sowie drei Linien des Nachtnetzes Bremen. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Linien:

- N4 Bremen-Arsten – Lilienthal-Falkenberg (Nachtstraßenbahn)
- N7 Bremen – Bremen-Vegesack – Schwanewede
- N61 Bremen-Vegesack – Hagen
- N62 Bremen-Hbf – Bremen Burg – Ritterhude – Osterholz-Scharmbeck
- N63 Lilienthal-Falkenberg – Grasberg – Zeven
- N67 Lilienthal-Falkenberg – Worpswede
- N68 Osterholz-Scharmbeck – Hagen
- N94 Nachttaxi Bf Blumenthal – Schwanewede

Die RS1 verkehrt ab Dezember 2017 am Wochenende im Nachtverkehr zwi-schen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack. Daher verkehrt die Linie N61 künf-tig ab Bremen-Vegesack und die Linie N62 ab Bremen-Burg. Das Angebot des Nachtverkehrs ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

In den Gemeinden Schwanewede, Osterholz-Scharmbeck (voraussichtlich ab Juli 2018) und Lilienthal wird durch die Gemeinden ein AnrufSammelTaxi (AST) angeboten. In der Gemeinde Lilienthal wird in den Ortsteilen Lüning-hausen und Seebergen ein AnrufLinienTaxi (ALT) angeboten.

BürgerBusse

Im Landkreis Osterholz verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Grasberg, Worpswede und Ritterhude. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

Landkreis Osterholz
Zielnetz

RS1 SPNV-Linie mit Bahnhof

RE8 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

650 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2

670 Buslinie der Bedienungsebene 1

650 Buslinie der Bedienungsebene 2

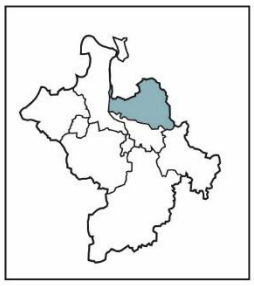
680 HVZ Verstärker

90 Stadtbuslinie / Straßenbahn

BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Grasberg	Stadt/Gemeinde
OSTERHOLZ-SCHARMBECK	Mittelzentrum
Ritterhude	Grundzentrum
Oldendorf	Ort



Karte C-4

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.9 Zielnetz Landkreis Verden

Bedienungsebene Schienenpersonennahverkehr

Folgende SPNV-Linien verkehren auf den Hauptachsen im Landkreis Verden:

- Die *Regionalexpresslinien RE1 und RE8* verkehren von Bremen nach Hannover im Stundentakt.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS1* verkehrt zusätzlich um eine halbe Stunde versetzt auf dem Abschnitt Bremen – Verden im Stundentakt und wird zur Hauptverkehrszeit noch verstärkt.
- Die *Regionalexpresslinie RE4* sowie die *Regionalbahnlinie RB41* verkehren jeweils im Stundentakt auf der Strecke Bremen – Rotenburg – Hamburg.

Weitere SPNV-Linien im Landkreis Verden sind:

- Die *Regionalbahnlinie RB37* von Bremen über Soltau nach Uelzen („Heidesprinter“) verkehrt im Zweistundentakt.
- Die tangential verlaufende *Regionalbahnlinie RB76* (Rotenburg (Wümme) – Verden) verkehrt im Zweistundentakt, in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt, und verbindet die Bahnhöfe Rotenburg (Wümme) und Verden.

Weitere Details zum SPNV im Landkreis Verden vgl. Teil A.

Bedienungsebene Stadtbus

Die Linien 711 und 712 werden der Bedienungsebene Stadtbus zugeordnet. Diese Linien verkehren Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 19:00 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6:00 und 14:00 Uhr im 30-Minutentakt. An Sonn- und Feiertagen ist das Verkehrsangebot auf die Zeit zwischen 14:00 und 18:00 Uhr begrenzt.

Das in der nachfolgenden Übersicht dargestellte Verkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Übersicht Taktzeiten Stadt Verden

		montags-freitags	samstags		sonn- und feiertags
		6:00 – 19:00	6:00 – 14:00	14:00-18:00	14:00-18:00
Linie	Linienverlauf	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt
711	Verden ZOB – Dauelsen – Verden ZOB	30	30	120	120
712	Verden ZOB – Roggenkamp – Trift – Verden ZOB	30	30	120	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 – Kirchlinteln

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln Unter Berücksichtigung des zukünftigen Linienverlaufs bzw. Takts der Linien 701 und 714 wird zukünftig die Aufteilung der heutigen Ringlinie 713 in zwei unabhängige Linien angestrebt: a) Direktverbindung Kirchlinteln – Verden Innenstadt mit Anbindung Weitzmühlen und Brunnenstraße b) Direktverbindung Luttum – Verden Innenstadt	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung	Am ZOB Verden zu anderen Buslinien sowie zum SPNV Am zukünftigen Bahnhalt Kirchlinteln mit dem SPNV Angestrebte Verknüpfung zwischen den Linien 714 und 713 in Finkenberg bei Auflösung der Ringlinie	BE 1

Linie 730 Bremen – Oyten – Ottersberg – Otterstedt

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Oyten und Ottersberg	Montag bis Samstag gemäß Kategorie zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung	Am ZOB Oyten mit anderen Buslinien sowie am Bf Ottersberg mit dem SPNV	BE 1

Linie 735 Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Dörverden sowie in Verlängerung mit der Samtgemeinde Hoya	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Es wird angestrebt, zwei Fahrten je Richtung anzubieten	Am ZOB Verden mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV Am Bf Dörverden mit dem SPNV	BE 1

Linie 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und den Mittelzen-tren Stadt Achim und Stadt Verden (Aller) sowie der Ortsteile von Lang-wedel Dabei bedient die Linie vorrangig Ortsteile, die nicht an der SPNV-Strecke liegen	Montag bis Samstag gemäß Kategorie für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB Auf dem Abschnitt Bre-men Hbf – Achim – Ba-den wird ein Zweistun-dentakt angeboten Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Rich-tung	In Achim Markt/ Schmiedeberg sowie Verden ZOB mit ande-ren Buslinien und am Bf Achim (Süd), Bf Achim-Baden sowie Bf Verden mit dem SPNV	BE 1

Linie 750 Bremen – Dreye – Thedinghausen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung zwischen dem Ober-zentrum Bremen und der Samtge-meinde Thedinghausen über den Weyher Ortsteil Dreye	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung	In Thedinghausen Marktplatz mit anderen Buslinien sowie am Bf Dreye mit dem SPNV	BE 1

Im Landkreis Verden werden die drei Regionalbuslinien 701, 720 und 745 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

Linie 701 Verden – Kirchlinteln, Otersen

Streckenführung	Angebot und Betriebs-zeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung der südlichen Ortsteile der Gemeinde Kirchlinteln mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)	Montag bis Freitag gemäß Kategorie In der Hauptverkehrs-zeit wird eine Verdich-tung auf einen Stun-dentakt angestrebt, jedoch in Abhängigkeit vom zukünftigen Li-nienverlauf der Linie 713 Samstag: vier Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: kein Angebot	Am ZOB Verden mit an-deren Buslinien sowie mit dem SPNV In Ludwigslust Verknüp-fung mit anderen Busli-nien Richtung Walsrode	BE 2

Linie 720 Thedinghausen – Verden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung der Gemeinde Thedinghausen mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)	Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Samstag: vier Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: kein Angebot	In Thedinghausen Marktplatz sowie Verden ZOB mit anderen Buslinien Am Bf Verden mit dem SPNV	BE 2

Linie 745 Ottersberg – Oyten – Achim

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Verbindung der Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim. Die Streckenführung verläuft über Fischerhude.	Montag bis Freitag: gemäß Kategorie auf dem Streckenabschnitt Oyten – Achim mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Auf dem Abschnitt Ottersberg – Oyten gemäß Kategorie Samstag: eine Fahrt je Richtung Sonn- und Feiertag: eine Fahrt je Richtung	Am ZOB Oyten und Achim Markt/ Schmiedeberg mit anderen Buslinien Am Bf Achim und Bf Sagehorn mit dem SPNV	BE 2

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Im Landkreis Verden werden 17 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert.

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächenerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Dabei wird eine Anbindung dieser Linien an den SPNV soweit als möglich angestrebt.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung.

Hervorzuheben ist hier die wochentags verkehrende Linie 714, welche den Bahnhof Verden mit den Gewerbegebieten Verden-Ost verbindet sowie die Linien 760, 765 und 725 im Zulauf auf die Stadt Verden, die ein Fahrplanangebot bieten, welches über den reinen Schulverkehr hinausreicht und zu sichern ist. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Nachtverkehre

Im Landkreis Verden wird das ÖPNV-Angebot durch zwei Linien des Nachtverkehrs ergänzt. Es handelt sich hierbei um die Nachtschwärmerlinien N73 und N74. 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.

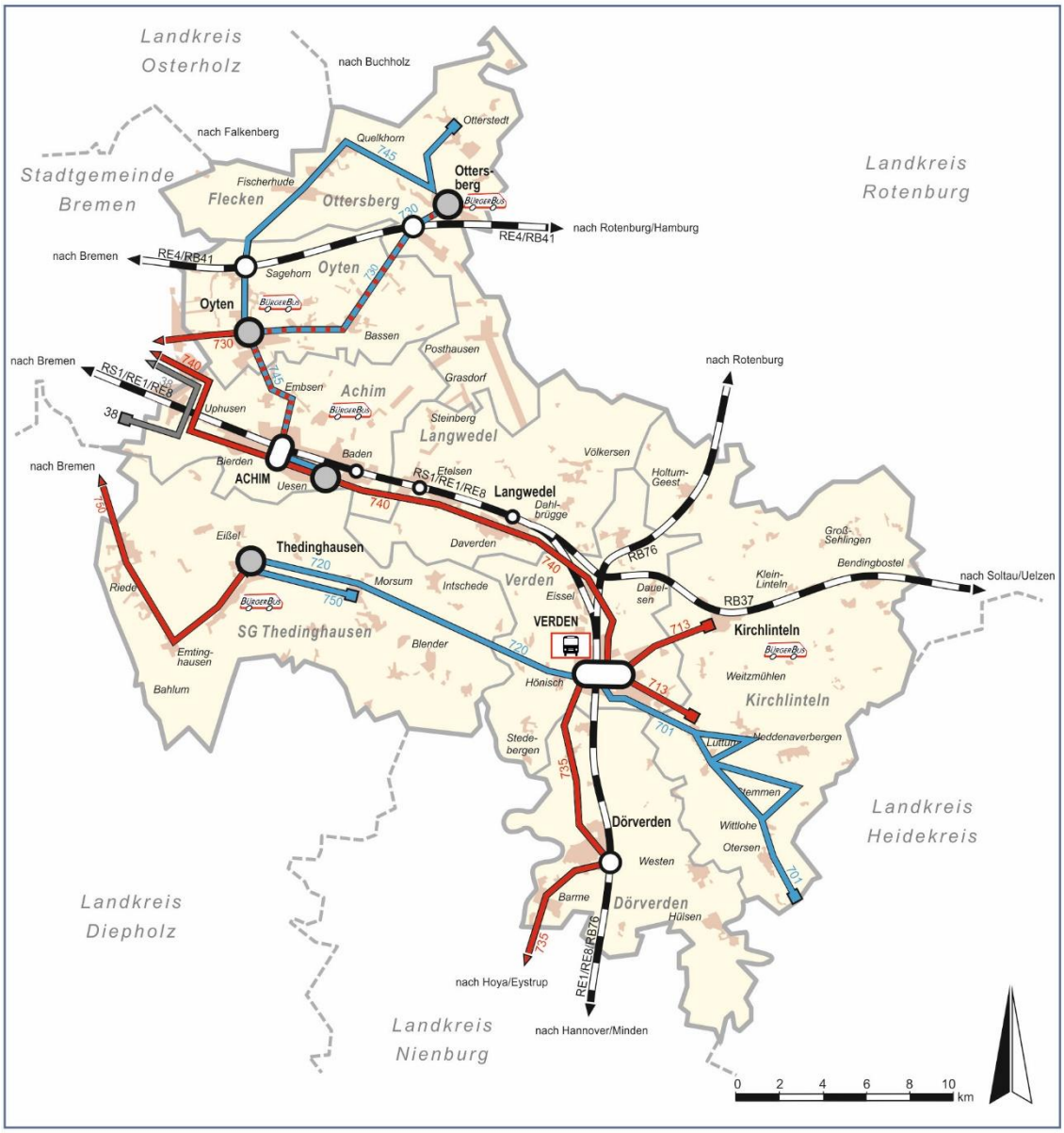
BürgerBusse

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.

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. 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.

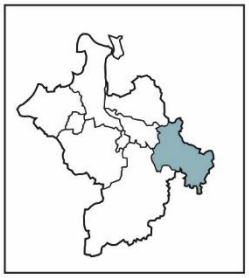
Landkreis Verden
Zielnetz



RS 1	SPNV-Linie mit Bahnhof
RS 1	SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2
720	Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2
730	Buslinie der Bedienungsebene 1
750	Buslinie der Bedienungsebene 2
730	HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2
38	Stadtbuslinie
	Innerstädtischer Busverkehr - Linien 711/712
BürgerBus	BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Achim	Stadt/Gemeinde
VERDEN	Mittelzentrum
Thedinghausen	Grundzentrum
Luttum	Ort



Karte C-5

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch

Ziele

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Wesermarsch in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung der ÖPNV-Leistungen
- Kontinuierliche Haltestellenverbesserungen mit Priorität auf den Haltestellen entlang der Linien der Kategorien SPNV, SV, BE 1 und BE 2. Dies betrifft auch eine verbesserte Verknüpfung von Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Radverkehr bzw. die Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen
- Entwicklung von Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements und Unterstützung von privatwirtschaftlichen Initiativen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Angebot und Qualität

- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplan-Angebots auch unter touristischen Gesichtspunkten
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus, Bus-Zug, Bus-Fähre
- Für die Linien 408 und 440 wird ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie geprüft
- Prüfung von Maßnahmen zu weiteren Angebotsverbesserungen und Möglichkeiten zur Nachfragesteigerungen auf der Linie 440 „WeserSprinter“
- Sicherstellung des Stundentaktes von Montag bis Freitag auf der Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Lemwerder – Delmenhorst
- Für den Bereich Tossens, Eckwarden, Stollhamm und Seefeld soll die Einrichtung einer zusätzlichen Linie geprüft werden
- Überplanung und Optimierung der Stadtbusangebote in Nordenham.
- Steigender Anteil von Niederflurfahrzeugen auf Linien der Kategorie BE 3 und Stadtverkehr
- Die Einrichtung einer Vermittlungsplattform für private Pkw-Mitnahme unter Einbindung öffentlicher Verkehrsmittel wird geprüft
- 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.
- Sicherung des fahrplanseitigen Übereckumstieges der RS4 am Bf Hude
- Prüfung der Weiterentwicklung der Linien 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 460 (Oldenburg – Eckfleth – Elsfleth – Oberhammelwarden) zu Linien der Bedienungsebene 2, bei gleichzeitiger Vertaktung und verbesserter Anschlussgestaltung

Fahrgastinformation

- Verbesserte ÖPNV-Information zur Erreichbarkeit von touristischen Zielen, Verwaltungs- und anderen öffentlichen Einrichtungen
- Einrichtung von zwei Echtzeitanzeigern an den Bf Nordenham und Rodenkirchen. Die Einrichtung eines weiteren Echtzeitanzeigers an der Haltestelle Blexen-Fähre wird geprüft

- Überplanung der Busverkehre anlässlich der Eröffnung des Bahnhofs Jaderberg sowie Prüfung anschlussoptimierter Busangebote von Jaderberg in Richtung Schwei – Rodenkirchen bzw. Ovelgönne – Brake

Bedienungsebene Schienenpersonennahverkehr

Das SPNV-Angebot im Landkreis Wesermarsch besteht aus einer SPNV-Linie. Die *Regio-S-Bahnlinie RS4* stellt von Montag bis Sonntag eine direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren Nordenham und Brake sowie mehreren Landkreisgemeinden und der Stadt Bremen im Stundentakt her.

Bedienungsebene Stadtbus

In Nordenham verkehren folgende Stadtbuslinien:

Linie 401 Nordenham – Blexen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Stadtmitte und des nördlichen Stadtgebietes einschließlich Einswarden und Blexen	Montag bis Freitag im Stundentakt, zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr Verdichtung auf einen 30-Minutentakt Ab 18:00 Uhr kann das Angebot mit einem 8-sitzigen Kleinbus gefahren werden Samstag: zwischen 07:00 Uhr und 20:30 Uhr Zweistundentakt Sonntag: zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr Zweistundentakt	Am Bf Nordenham Verknüpfung mit dem SPNV aus und in Richtung Bremen Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. MIt der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen. Am Fähranleger Blexen Verknüpfung mit der Fähre Blexen – Bremerhaven	Stadtverkehr

Linie 402 Nordenham – Esenshamm

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Stadtmitte und des südlichen Stadtgebietes einschließlich Großensiel und Hoffe Anbindung der Helios Klinik Wesermarsch	Montag bis Freitag zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr im Stundentakt Samstag: zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr Zweistundentakt Sonntag: zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr Zweistundentakt Samstags und sonntags kann das Angebot mit einem achtsitzigen Kleinbus gefahren werden	Am Bf Nordenham Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Bremen Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. MIt der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen.	Stadtverkehr

In Brake verkehrt die folgende Stadtbuslinie:

Linie 422 Ovelgönne – Brake – Kirchhammelwarden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
Anbindung der südlich gelegenen Stadtteile Kirchhammelwarden und Käseburg sowie der Ortslagen Oberhammel-warden und Sandfeld im Gemeindegebiet der Stadt Elsfleth an das Mittelzentrum Brake	Montag bis Freitag zwischen ca. 06:30 Uhr und 20:30 Uhr im Stundentakt (Kleinbus)	Am Bf Brake Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen und an den „WeserSprinter“ (440) nach Oldenburg und Bremerhaven Am Bf Kirchhammelwarden Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen	Stadtverkehr

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 1

Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Nordenham/Bremerhaven

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungs-ebene (BE)
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	Zwischen Rodenkirchen und Oldenburg: Montag bis Freitag Stundentakt 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr Samstag: Stundentakt 08:30 Uhr bis 01:30 Uhr Sonntag: Stundentakt 08:30 Uhr bis 20:30 Uhr Zwischen 05:30 Uhr und 07:30 Uhr Verdichtung auf 30-Minutentakt Zwischen Rodenkirchen und Nordenham bzw. zwischen Rodenkirchen und Bremerhaven: Montag bis Freitag jeweils Zweistundentakt 05:00 bis 20:00 Uhr Samstag: jeweils Zweistundentakt im Wechsel 08:00 bis 20:30 Uhr Sonntag: jeweils Zweistundentakt im Wechsel 08:30 bis 20:30 Uhr Ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie wird geprüft.	Am Hbf/ZOB Oldenburg: Einbindung in den Taktknoten Am Bf Brake Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422 An der Haltestelle Logemannsdeich Verknüpfung mit der Linie 422 Anschlüsse in Nordenham-Blexen an die Fähre	BE 1

Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Delmenhorst

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Gemeinden Berne und Lemwerder und Anschluss an das Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst Verbindung der Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe, Bardenfleth, Deichshausen und Süderbrook untereinander	Montag bis Freitag Stundentakt Samstag: zwei Fahrtenpaare	Am ZOB Delmenhorst Verknüpfungen mit dem Stadtverkehr sowie mit dem SPNV in Richtung Oldenburg, Bremen und Wildeshausen Am Bf Berne Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Nordenham	BE 1

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

Bedienungsebene Regionalbus – Ebene 2

Linie 408 „StrandLäufer“ Nordenham – Eckwarden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Gemeinde Butjadingen und Anschluss an das Mittelzentrum Nordenham Verbindung der Ortslagen Eckwarden, Stollhamm, Burhave und Tossens untereinander Eine Prüfung als Landesbuslinie ist beabsichtigt	Montag bis Freitag Zweistundentakt Das Fahrplanangebot kann durch Leistungen des BürgerBusses Butjadingen verstärkt werden Samstag: sechs Fahrtenpaare, davon 2 vom BürgerBus Butjadingen mit Kleinbus Sonntag: drei Fahrtenpaare, alle durch den BürgerBus Butjadingen mit Kleinbus Für die Linie wird die Aufnahme in das Programm der Landesbuslinien geprüft.	Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. MIt der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen.	BE 2

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Insgesamt 28 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreisgemeinden 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.

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.

Besonderheiten

Drei Linien weisen Besonderheiten auf:

Linie 408 Nordenham – Eckwarden „StrandLäufer“: Die Fahrten der Linie 408 werden durch einen BürgerBus ergänzt. Die Linie 408 kann für Übernachtungsgäste der Gemeinde Butjadingen mit der Gästekarte kostenlos genutzt werden. Für die Linie wird die Aufnahme in das Programm der Landesbuslinien geprüft.

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. Eine Weiterentwicklung der Linie 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) zur Linie der Bedienungsebene 2 bei gleichzeitiger Vertaktung und verbesserter Anschlussgestaltung soll geprüft werden.

Linie 460 Oldenburg – Oberhammelwarden: Die Linie 460 verbindet auch an Ferientagen Oberhammelwarden, Elsfleth, Bardenfleth und Moordorf mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die wenigen, unregelmäßigen Fahrten bieten den erschlossenen Ortslagen eine umstiegsfreie Direktverbindung. Samstags verkehrt die Linie mit einer bzw. zwei Fahrten.

Sonstige Verkehre

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Wesermarsch weitere Linien (Linien 256[9], 340, 341, 399), die teilweise dem Zuständigkeitsbereich des Landkreises Ammerland zugeordnet sind. Da diese Linien hier nur wenige Haltestellen bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für die Wesermarsch gering.

Nachtverkehre

Für den Landkreis Wesermarsch sind derzeit keine Nachtverkehrsangebote vorgesehen. Allerdings bietet die Linie 440 in den Nächten von Samstag auf Sonntag Spätfahrten bis ca. 1:30 Uhr an (s.o.).

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. Derzeit gibt es im Landkreis Wesermarsch ein VBN-AnrufSammelTaxi in der Gemeinde Lemwerder.

BürgerBus

Im Landkreis Wesermarsch verkehrt ein BürgerBus in der Gemeinde Butjadingen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

[9] Die Liniennummer 256 gibt es zweimal: zwischen Oldenburg und Delmenhorst (über Buttel und Neuenhuntorfermoor) sowie zwischen Jaderberg und Petersgroden. Beide Linien berühren den Landkreis Wesermarsch mit wenigen Haltestellen. Letztere ist jedoch keine VBN-Linie.

Landkreis Wesermarsch
Zielnetz

RS4 SPNV-Linie mit Bahnhof

440 Buslinie der Bedienungsebene 1

408 Buslinie der Bedienungsebene 2

422 Stadtbuslinie

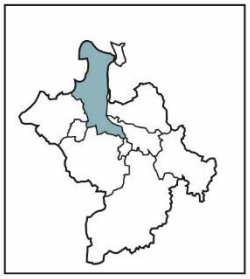
Fährverkehr

Innerstädtischer Busverkehr

RS4 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungsebenen 1 und 2

BürgerBus

Verwaltungseinheiten	Stadt/Gemeinde
Ovelgönne	
BRAKE	Mittelzentrum
Jaderberg	Grundzentrum
Fedderwardersiel	Ort



Karte C-6

[Stand: Januar 2018]

C 3 Linienbündelung

C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung

Integration der Nahverkehrsbedienung

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.

Die Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung ist den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im VBN ein wichtiges 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.

Rahmenvorgaben für Vergabe- und eigenwirtschaftliche Genehmigungsverfahren

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.

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.

Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken

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.

Vereinbarung zur Fortschreibung des NVP

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.

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. Im Rahmen der seit diesem Zeitpunkt stattgefundenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen regelmäßig beteiligt worden.

Beschlussfassungen in der Verbandsversammlung

Im Jahr *2001* wurde die unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen erarbeitete Linienbündelung erstmals im NVP – als Teilfortschreibung des ersten NVP vom 16. Dezember 1997 – aufgenommen (Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2001).

Im Jahr *2002* wurden – mit der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans – Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und ergänzend bis dahin nicht zugeordnete Nachtlinien berücksichtigt (Beschluss vom 18. Dezember 2002).

Im Jahr *2004* wurden zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Mai 2004).

Im Jahr *2006* wurden aktuelle Entwicklungen seit der Fortschreibung vom 19. Mai 2004 aufgenommen. Dies betraf die Genehmigung von Linien und daraus resultierende neue Genehmigungszeitpunkte, den Wegfall von Linien, die Neuzuordnung 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*).

Kriterien für die Bildung der Linienbündel

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).

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.

Verkehrliche Funktionen der Linien

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.

Linien mit Verbindungsfunktion und die auf diese Linien abgestimmten Zubringerlinien werden in einem Bündel zusammengefasst.

Verknüpfungspunkte

Im NVP sind – sowohl im SPNV wie auch im straßengebundenen ÖPNV – Haltestellen definiert, an denen fahrplanmäßig Verknüpfungen stattfinden. Diese Verknüpfungspunkte werden bei der Linienbündelung berücksichtigt, indem miteinander verknüpfte Linien mit nachweisbaren Umsteigebeziehungen in der Regel in einem Bündel zusammengefasst werden. Damit wird auch die Aufgabenteilung zwischen Hauptlinien und – soweit vorhanden – Zubringerlinien berücksichtigt.

Wirtschaftliche Kriterien

In der Gesetzesbegründung zu der im Rahmen der PBefG-Novelle 1996 eingeführten Möglichkeit der Linienbündelung wird darauf hingewiesen, dass das Instrument der Linienbündelung "auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken" ermöglicht. Dieser Aspekt ist für den ZVBN und die Verbandsglieder bei der Bildung von Linienbündeln von besonderer Bedeutung. Um zu verhindern, dass sich Unternehmen nur auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken ("Rosinenpickerei") und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ist der Ausgleich von ertragsschwachen und ertragsstarken Linien mit dem Instrument der Linienbündelung zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erarbeitung der Linienbündel mitgewirkt und in diesem Rahmen insbesondere ihre Erfahrungen hinsichtlich betrieblich und 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.

Harmonisierung der Laufzeiten

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). In den meisten Bündeln ist bereits eine Harmonisierung der Laufzeiten der einzelnen Linien erreicht.

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 AnrufLinientTaxi

C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2019

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 Buslinien-netz 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 Vertriebstechniken 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.

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2019

Linienbündel Bremen Bus

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
20	SV	Hohweg	Messe-Zentrum	31.12.2018
21	SV	Blockdiek	Universität-Nord	31.12.2018
22	SV	Kattenturm	Universität-Ost	31.12.2018
24	SV	Rablinghausen	Neue Vahr Nord	31.12.2018
25	SV	Weidedamm-Süd	Osterholz	31.12.2018
26	SV	Huckelriede	Walle	31.12.2018
27	SV	Huckelriede	Weidedamm-Nord	31.12.2018
28	SV	Universität-Nord	Walle	31.12.2018
29	SV	Kattenturm	Neue Vahr Nord	31.12.2018
31	SV	Borgfeld-Ost	Nedderland	31.12.2018
33	SV	Horn	Sebaldsbrück	31.12.2018
34	SV	Horn	Sebaldsbrück	31.12.2018
37	SV	Bf Mahndorf	Sebaldsbrück	31.12.2018
38	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf	31.12.2018
39	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf	31.12.2018
40	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf	31.12.2018
41	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf	31.12.2018
41S	SV	Marschstraße	Weserwehr	31.12.2018
42	SV	Weserwehr	Gewerbepark Hansalinie	31.12.2018
44	SV	Sebaldsbrück	Bf Mahndorf	31.12.2018
51	SV	Huckelriede	Kattenturm	31.12.2018
52	SV	Huchting	Kattenturm	31.12.2018
53	SV	Huckelriede	Stuhr Brinkum-Nord	31.12.2018
55[10]	SV	Huchting	Stuhr Brinkum	31.12.2018
57	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
58	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
61	SV	Rablinghausen	Sandhausen	31.12.2018
62	SV	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
63	SV	Hauptbahnhof	GVZ	31.12.2018
65	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
66	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
80	SV	Bf Oslebshausen	Gröpelingen	31.12.2018
81	SV	Gröpelingen	Industriehäfen	31.12.2018
82	SV	Gröpelingen	Gröpelingen	31.12.2018

[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.

Linienbündel Bremen Bus (weiter)

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
90	SV	Gröpelingen	Schwanewede Neuenkirchen	31.12.2018
90E	SV	Vegesack	Neuenkirchner Weg/ SZ Sandwehen	31.12.2018
91	SV	Rönnebeck	Gröpelingen	31.12.2018
92	SV	Rönnebeck	Gröpelingen	31.12.2018
93	SV	Gröpelingen	Marßel	31.12.2018
94	SV	Marßel	Schwanewede Ostlandstraße	31.12.2018
95	SV	Gröpelingen	Bockhorn Landesgrenze	31.12.2018
96	SV	Bf Blumenthal	Lüssum	31.12.2018
98	SV	Bf Vegesack	Bf Vegesack	31.12.2018
N3	NV	Rablinghausen	Bf Mahndorf	31.12.2018
N5	NV	Domsheide	Bf Mahndorf	31.12.2018
N6	NV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
N7	NV	Bremen Hbf	Schwanewede Neuen-kirchen	31.12.2018
N9	NV	Huckelriede	Neue Vahr Nord	31.12.2018
N94	NV	Bf Blumenthal	Schwanewede Ostlandstr.	31.12.2018

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2019

Linienbündel Bremen Straßenbahn

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
1	SV	Huchting	Bf Mahndorf	31.12.2018
1S/E	SV	Osterholz	Kirchbachstraße	31.12.2018
2	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018
3	SV	Gröpelingen	Weserwehr	31.12.2018
4	SV	Lilienthal	Arsten	31.12.2018
4S	SV	Lilienthal	Kirchbachstraße	31.12.2018
6	SV	Flughafen-Süd	Universität-Nord	31.12.2018
8[11]	SV	Huchting	Kulenkampffallee	31.12.2018
10	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018
N1	NV	Huchting	Bf Mahndorf	31.12.2018
N4	NV	Lilienthal	Arsten	31.12.2018
N10	NV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018

[11] Die Linie 8 wird nach Vorliegen vollziehbaren Baurechts über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe verlängert.

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2027

Linienbündel Bremerhaven

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
501	SV	Leherheide	Wulsdorf	31.12.2026
502	SV	Leherheide	Grünhöfe	31.12.2026
503	SV	Leherheide	Surheide	31.12.2026
504	SV	Hauptbahnhof	Bohmsiel	31.12.2026
505	SV	Debstedt	Wulsdorf	31.12.2026
506	SV	SZ Langen	Wulsdorf	31.12.2026
507	SV	Spaden	Bramel	31.12.2026
508	SV	Leherheide	Klinikum Bremerhaven	31.12.2026
509	SV	Imsum	Surheide	31.12.2026
510	SV	Hauptbahnhof	Am Seedeich	31.12.2026
511	SV	Leherheide Ost	Wulsdorf	31.12.2026
512	SV	Überseering	Rotersand	31.12.2026
513 (ALT)		Plätternweg	Louise-Schröder-Str.	31.12.2026
515 (ALT)		Buschkämpen	Stadtverwaltung	31.12.2026
516 (ALT)		Carsten-Börger-Str.	Seewindstraße	31.12.2026
517 (ALT)		Surheide	Veerenholzstraße	31.12.2026
Moon-Liner	NV	Ziegeleistr.	Klinikum Bremerhaven	31.12.2026
Night-Liner	NV	Carsten-Börger-Str.	Debstedt	31.12.2026

Zusätzlich bestehen Genehmigungen für die Leistungen einzelner Einsetzwagen.

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.05.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.06.2025

Linienbündel Delmenhorst

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
201	SV	Huchting, Roland-Center	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
202	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Dreilinien, Schwalben-flucht/ Hasbergen, Grüner Weg	31.05.2025
203	SV	Stickgras, Fridtjof-Nan-sen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	31.05.2025
204	SV	Huchting, Roland-Center	Annenheide	31.05.2025
205	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof/Sandhausen	31.05.2025
206	SV	Bungerhof	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
208	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	31.05.2025
212	SV	Schwalbenflucht	Annenheide	31.05.2025
213	SV	Stickgras, Fridtjof-Nan-sen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	31.05.2025
214	SV	Bahnhof/ZOB	Huchting, Roland-Cen-ter	31.05.2025
215	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof, Friedhof	31.05.2025
216	SV	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
218	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	31.05.2025

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 01.06.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 02.06.2028

Linienbündel Oldenburg

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
301	SV	Eversten	Ofenerfeld	01.06.2028
302	SV	Borchersweg	BBS Wechloy	01.06.2028
304	SV	Bümmerstede	Ofenerdiek	01.06.2028
306	SV	Universität	Hbf/ZOB	01.06.2028
307	SV	Drielake	Hbf/ZOB	01.06.2028
308	SV	Hbf/ZOB	BBS Wechloy	01.06.2028
310	SV	Wehnen/Famila	Hbf/ZOB	01.06.2028
311	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB	01.06.2028
313	SV	Krusenbusch	BBS Wechloy	01.06.2028
314	SV	Wardenburg, Markt/ Hundsmühlen/ Kanalbrücke	Rennplatz/Ostring	01.06.2028
315	SV	Hatterwüsting	Hbf/ZOB	01.06.2028
316	SV	Kloster Blankenburg	Hbf/ZOB	01.06.2028
317	SV	IKEA	Hbf/ZOB	01.06.2028
318	SV	Eversten-West	Hbf/ZOB	01.06.2028
321	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB	01.06.2028
322	SV	Thomasburg	Hbf/ZOB	01.06.2028
323	SV	Krusenbusch	Ohmstede/Wahnbek	01.06.2028
324	SV	BBS Wechloy	Ostring	01.06.2028
329	SV	Petersfehn/Wildenloh/ Eschenplatz	Am Alexanderhaus/ Heidkamp/Ofenerfeld	01.06.2028
N36	NV	Lappan	Donnerschwee/ Alexandersfeld	01.06.2028
N37	NV	Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	01.06.2028
N38	NV	Lappan	Universität/Bloher-felde/Petersfehn	01.06.2028
N39	NV	Lappan	Bümmerstede/ Kreyenbrück	01.06.2028
N40	NV	Lappan	Osterburg/Krusenbusch	01.06.2028
N41	NV	Lappan	Sandkrug/Hatterwüsting	01.06.2028
N42	NV	Lappan	Wardenburg	01.06.2028

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2024

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2024

Linienbündel Ammerland Ost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
330	1	Conneforde	Oldenburg	31.07.2024
340	1	Jaderberg	Oldenburg	31.07.2024
370	2	Rastede	Bad Zwischenahn	31.07.2024
331	3	Conneforde	Wiefelstede	31.07.2024
332	3	Wiefelstede	Wiefelstede	31.07.2024
333	3	Borbeck	Wiefelstede	31.07.2024
334	3	Wemkendorf	Wiefelstede	31.07.2024
335	3	Borbeck	Metjendorf	31.07.2024
336	3	Bokel	Rastede	31.07.2024
337	3	Wiefelstede	Jaderberg	31.07.2024
338	3	Wiefelstede	Varel	31.07.2024
341	3	Rastede	Bekhausen	31.07.2024
342A	3	Rastede	Hankhausen	31.07.2024
342B	3	Rastede	Barghorn	31.07.2024
342C	3	Rastede	Hankhausen	31.07.2024
343	3	Rastede	Wiefelstede	31.07.2024
344	3	Rastede	Südbäke	31.07.2024
345[12]	3	Varel	Jaderberg	31.07.2024
349	3	Kleibrok/Rastede	Wiefelstede	31.07.2024
347		BB: Rastede	Rastede	31.07.2024
N31	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2024

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2025

Linienbündel Ammerland West

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
S35	1	Westerstede	Oldenburg	31.07.2025
350	1	Westerstede	Oldenburg	31.07.2025
360	2	Westerstede	Barßel	31.07.2025
366	2	Westerstede	Augustfehn	31.07.2025
351	3	Westerstede	Westerstede	31.07.2025
353	3	Halsbek	Westerstede	31.07.2025
355	3	Garnholterdamm	Westerstede	31.07.2025
356	3	Barßel	Rostrup	31.07.2025
357	3	Ocholt	Westerstede	31.07.2025
358	3	Westerstede	Westerstede	31.07.2025
361	3	Augustfehn	Apen	31.07.2025
362	3	Nordloh	Augustfehn	31.07.2025
363	3	Aperberg	Apen	31.07.2025
364	3	Vreschen-Bokel	Apen	31.07.2025
365	3	Ocholt	Apen	31.07.2025
367	3	Apen	Westerloy	31.07.2025
369	3	Westerstede	Aperberg	31.07.2025
371	3	Westerstede	Rostrup	31.07.2025
359		BB: Westerstede	Westerstede	31.07.2025
N32	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2025

[12] Die Linie 345 hat keine verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Ammerland, dem Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht zum 9.12.2017 wurde entsprochen.

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

Linienbündel Ammerland Süd

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
380[13]	1	Oldenburg	Barßel	31.07.2026
375	2	Süddorf	Bad Zwischenahn	31.07.2026
910	2	Friesoythe	Oldenburg	31.05.2019
372	3	Westerholtsfelde	Ofen	31.07.2026
373	3	Ofen	Bad Zwischenahn	31.07.2026
374	3	Klein Scharrel	Rostrup	31.07.2026
377	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	31.07.2026
379	3	Bad Zwischenahn	Oldenburg	31.07.2026
382	3	Edewecht	Friedrichsfehn	31.07.2026
384	3	Friedrichsfehn	Edewecht	31.07.2026
385	3	Wittenriede	Edewecht	31.07.2026
386	3	Hogenset	Osterscheps	31.07.2026
387	3	Wildenloh	Bad Zwischenahn	31.07.2026
388	3	Friedrichsfehn	Jeddeloh II	31.07.2026
395	3	Rostrup	Rostrup	31.07.2026
396	3	Aschhausen	Bad Zwischenahn	31.07.2026
397	3	Bad Zwischenahn	Edewecht	31.07.2026
398	3	Bad Zwischenahn	Dänikhorst	31.07.2026
399	3	Bad Zwischenahn	Jaderberg	31.07.2026
393		BB: Edewecht	Edewecht	31.07.2026
394		BB: Edewecht	Edewecht	31.07.2026
N34	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2026
N35	NV	Oldenburg	Friesoythe	31.07.2026

[13] Es ist beabsichtigt die Abendfahrten der Linie 380 als Linie 380a zu genehmigen.

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Diepholz Nordwest

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
101	1	Bassum	Stuhr – Bremen Hbf	31.07.2018
102	1	Syke	Bremen Hbf	31.07.2018
120	1	Kirchweyhe	Bremen Hbf	31.07.2018
121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf	31.07.2018
102T	3	Syke	Brinkum	31.07.2018
103	3	Ristedt	Syke	31.07.2018
104	3	Nienstedt	Bassum	31.07.2018
105	3	Bassum	Syke	31.07.2018
105T	3	Heiligenfelde	Henstedt	31.07.2018
106	3	Seckenhausen	Syke	31.07.2018
107	3	Martfeld	Syke	31.07.2018
109	3	Stuhr	Stuhr	31.07.2018
113	3	Stuhr, Heiligenrode	Bremen, Roland Center	31.07.2018
118	3	Leeste	Ahausen	31.07.2018
119	3	Dreye	Syke	31.07.2018
157	3	Twistringen	Bassum	31.07.2017
163	3	Twistringen	Syke	31.07.2017
173	3	Blocken	Brinkum	31.07.2018
194	3	Stuhr	Syke	31.07.2018
228	3	Syke	Harpstedt	31.07.2018
N12	NV	Bremen Hbf	Kirchweyhe	31.07.2017
116		BB: Melchiorshausen	Jeebel	31.07.2018
117		BB: Erichshof	Sudweyhe	31.07.2018
181		BB: Bassum	Nordwohlde	31.07.2018
182		BB: Bassum	Ringmar	31.07.2018
183		BB: Bassum	Neubruchhausen	31.07.2018
184		BB: Bassum	Groß Bramstedt	31.07.2018
185		BB: Syke	Syke (über Ristedt)	31.07.2018
186		BB: Syke	Syke (über Okel)	31.07.2018
187		BB: Syke	Syke (über Schnepke)	31.07.2018

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Diepholz Nordost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
150	1	(Hoya) – Bruchhausen-Vilsen	Syke	31.07.2018
151	3	Hoya-Graue	Syke	31.07.2018
152	3	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen	31.07.2018
153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke	31.07.2018
154	3	Asendorf	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
164	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
165	3	Schwarme	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
177	3	Uepsen	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
178	3	Steinborn	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
179	3	Affendorf	Asendorf	31.07.2018

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2019
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

Linienbündel Diepholz Südwest

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
137	2	Sulingen	Diepholz	31.07.2019
125	3	Twistringen	Diepholz	31.07.2019
129	3	Brockum	Diepholz	31.07.2019
131	3	Barnstorf	Drebber	31.07.2019
140	3	Diepholz	Diepholz	31.07.2019
141	3	Lembruch	Brockum	31.07.2019
142	3	Drentwede	Barnstorf	31.07.2019
143	3	Drentwede	Brockmannshausen	31.07.2019
144	3	Barnstorf	Barnstorf	31.07.2019
145	3	Ströhen	Ströhen	31.07.2019
146	3	Diepholz	Aschen	31.07.2019
159	3	Twistringen	Twistringen	31.07.2017[14]
161	3	Twistringen	Twistringen	31.07.2017[15]
162	3	Anstedt	Twistringen	31.07.2017[16]
167	3	Bokel	Wagenfeld	31.07.2018
168	3	Barver	Wagenfeld	31.07.2018
169	3	Wetschen	Wagenfeld	31.07.2018
170	3	Ströhen	Diepholz	31.07.2018
171	3	Förlingen	Wagenfeld	31.07.2018
172	3	Haßlingen	Wagenfeld	31.07.2018

[14] Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

[15] Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

[16] Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2019
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

Linienbündel Diepholz Südost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
123	1	Bassum	Sulingen	31.07.2019
138	1	Sulingen	Nienburg	31.07.2019
133	2	Sulingen	Rahden	31.07.2019
122	3	Sulingen	Sulingen	31.07.2019
126	3	Harbergen	Nienburg	31.05.2019
127	3	Sulingen	Kirchdorf	31.07.2019
128	3	Sulingen	Borstel	31.07.2019
132	3	Freistatt	Kirchdorf	31.07.2019
134	3	Sulingen	Asendorf	31.07.2019
135	3	Sudwalde	Brelloh	31.07.2019
136	3	Mellinghausen	Ehrenburg	31.07.2019
158	3	Sulingen	Twistringen	31.07.2019

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

Linienbündel Oldenburg Südost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
226	2	Wildeshausen	Bremen Hbf	31.07.2026
227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting	31.07.2026
229	3	Harpstedt	Delmenhorst	31.07.2026
230	3	Wildeshausen	Kirchseelte	31.07.2026
231	3	Wildeshausen	Hackfeld	31.07.2026
232	3	Harpstedt	Spradau	31.07.2026
233	3	Wildeshausen	Holzhausen	31.07.2026
234	3	Wildeshausen	Ortholz	31.07.2026
235	3	Wildeshausen	Schulenberg	31.07.2026
281		BB: Wildeshausen	Katenbäker Berg	31.07.2026
283		BB: Wildeshausen	Spascher Sand	31.07.2026
N26	NV	Bremen Hbf	Wildeshausen	31.07.2026
Werder-Fan-Bus		Harpstedt	Bremen-Weserstadion	31.07.2026
Höker 1[17]		Wildeshausen	Colnrade	31.07.2026
Höker 2		Harpstedt	Colnrade	31.07.2026

[17] Die Linien Höker 1 und Höker 2 verkehren zum Hökermarkt in Colnrade jeweils am 3. Oktober eines Jahres.

Harmonisierungszeitpunkt/ Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linienbündel Oldenburg West

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
270	1	Wildeshausen	Oldenburg	31.07.2027
280	1	Wardenburg	Oldenburg	31.07.2027
277	2	Kirchhatten	Wardenburg	31.07.2027
260	3	Ahlhorn	Wildeshausen	31.07.2027
261	3	Ahlhorn	Ahlhorn	31.07.2027
262	3	Huntlosen	Moorbek	31.07.2027
263	3	Wildeshausen	Wildeshausen	31.07.2027
264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle	31.07.2027
265	3	Wildeshausen	Großenkneten	31.07.2027
266	3	Oldenburg	Huntlosen	31.07.2027
267	3	Ahlhorn	Lethe	31.07.2027
268	3	Ahlhorn	Wardenburg	31.07.2027
269	3	Ahlhorn	Großenkneten	31.07.2027
271	3	Dötlingen	Vossberg	31.07.2027
272	3	Wildeshausen	Neerstedt	31.07.2027
273	3	Neerstedt	Ostrittrum	31.07.2027
274	3	Neerstedt	Neerstedt	31.07.2027
275	3	Kirchhatten	Kirchhatten	31.07.2027
276	3	Kirchhatten	Dingstede	31.07.2027
278	3	Sandkrug	Sandkrug	31.07.2027
279	3	Sandkrug	Hatterwüsting/ Wiemerslande	31.07.2027
285	3	Wildeshausen	Wardenburg	31.07.2027
286	3	Wardenburg	Achternmeer	31.07.2027
287	3	Wardenburg	Wardenburg	31.07.2027
289	3	Oldenburg	Wardenburg	31.07.2027
N27	NV	Oldenburg	Wildeshausen	31.07.2027
N25	NV	(Oldenburg) Warden-burg	Ahlhorn	31.07.2027

Harmonisierungszeitpunkt/ Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Oldenburg Nord

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
220	2	Rethorn	Ganderkesee	31.07.2018
237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	31.07.2018
238	3	Ganderkesee	HB-Sebaldsbrück	31.07.2018
240	3	Delmenhorst	Ganderkesee	31.07.2018
241	3	Ganderkesee	Wildeshausen	31.07.2018
242	3	Bookholzberg	Heide	31.07.2018
243	3	Bookholzberg	Heide	31.07.2018
244	3	Hengsterholz	Ganderkesee	31.07.2018
245	3	Heide	Ganderkesee	31.07.2018
246	3	Hude	Ganderkesee	31.07.2018
247	3	Ganderkesee	Ganderkesee	31.07.2018
248	3	Ganderkesee	Ganderkesee	31.07.2018
249	3	Almsloh	Bookholzberg	31.07.2018
250	3	Hude	Wildeshausen	31.07.2018
251	3	Lintel	Hude	31.07.2018
252	3	Hude	Oldenburg	31.07.2018
253	3	Holle	Altmoorhausen	31.07.2018
254	3	Oldenburg	Hude	31.07.2018
256	3	Delmenhorst	Oldenburg	31.07.2018
257	3	Hemmelsberg	Wüsting	31.07.2018
258	3	Maibusch	Hude	31.07.2018
259	3	Hurrel	Wüsting	31.07.2018
221		BB: Schierbrok	Delmenhorst	31.07.2018
222		BB: Rethorn	Delmenhorst	31.07.2018
223		BB: Rethorn	Bookholzberg	31.07.2018

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linienbündel Osterholz West

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
650	2	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
677	2	Uthlede	Bremen-Vegesack	31.07.2027
641	3	Schwanewede -Meyen-burg	Schwanewede	31.07.2027
642	3	Schwanewede - Beckedorf	Schwanewede	31.07.2027
643	3	Harriesand/Aschwarden	Neuenkirchen	31.07.2027
644	3	Beckedorf - Schwanewede-Meyenburg	Hagen i. Br.	31.07.2027
645	3	Garlstedt - Heilshorn	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
N61	NV	Bremen-Vegesack	Hagen i. Br.	31.07.2027

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linienbündel Osterholz Mitte

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
660	2	Hagen i. Bremischen	Bremen Hbf	31.07.2027
680	2	Wallhöfen	Bremen-Gröpelingen	31.07.2027
656	3	Ritterhude-Stendorf	Ritterhude, Schulzen-trum	31.07.2027
657	3	Ritterhude-Stendorf	Platjenwerbe	31.07.2027
658	3	Ritterhude, Werschenrege	Ihlpohl	31.07.2027
659	3	Platjenwerbe	Ritterhude	31.07.2027
661	3	Osterholz-Scharmbeck, Teufelsmoor	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
662	3	Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
663	3	Osterholz-Scharmbeck	Ritterhude	31.07.2027
666	3	Osterholz-Scharmbeck	Buschhausen	31.07.2027
681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
682	3	Hambergen	Hambergen	31.07.2027
683	3	Ohlenstedt	Heilshorn	31.07.2027
685	3	Worpswede	Hambergen	31.07.2027
686	3	Vollersode	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
654		BB: Ritterhude-Werschen-rege	Bremen Lesum	31.07.2027
N62	NV	Osterholz-Scharmbeck	Bremen Hbf	31.07.2027
N68	NV	Osterholz-Scharmbeck	Hagen i. Bremischen	31.07.2027

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027
Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linienbündel Osterholz Ost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
630[18]	1	[Zeven – Tarmstedt-] Grasberg	Bremen Hbf	31.07.2027
670	1	Worpswede	Bremen Hbf	31.07.2027
640[19]	2	[Bremervörde –] Worpswede	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
608	3	Ostersode	Worpswede	31.07.2027
609	3	Hüttendorf	Worpswede	31.07.2027
610	3	Neu St. Jürgen	Worpswede	31.07.2027
611	3	Bergedorf	Worpswede	31.07.2027
613	3	Ostersode	Grasberg	31.07.2027
614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg	31.07.2027
615	3	Heudorf	Grasberg	31.07.2027
617	3	Grasberg	Worpswede	31.07.2027
618	3	Eickedorf	Grasdorf	31.07.2027
619	3	Rautendorf	Grasberg	31.07.2027
620	3	Rautendorf	Grasberg	31.07.2027
632	3	Buchholz	Lilienthal	31.07.2027
633	3	Heidberg	Lilienthal	31.07.2027
636	3	Ottersberg/ Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
668	3	Osterholz-Scharm-beck	Bremen-Borgfeld	31.07.2027
612		BB: Grasberg	Grasberg	31.07.2027
616		BB: Grasberg	Grasberg	31.07.2027
N63[20]	NV	Lilienthal	Grasberg [-Zeven]	31.07.2027
N67	NV	Lilienthal	Worpswede	31.07.2027

[18] 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 31.07.2019 genehmigt. Der Abschnitt 630/2 Grasberg – Bremen ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

[19] 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 31.07.2019 genehmigt. Der Abschnitt 640/2 Osterholz-Scharmbeck – Worpswede ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

[20] Die Linie N63 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt N63/1Zeven – Grasberg ist dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zugeordnet. Der Abschnitt N63/2 Grasberg – Lilienthal ist dem ZVBN zugeordnet.

C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 1.08.2017

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Linienbündel Verden Nord

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
730	1	Otterstedt	Bremen	31.07.2027
740	1	Verden	Bremen	31.07.2027
745	2	Narthauen	Achim	31.07.2027
703	3	Bassen	Achim	31.07.2027
704	3	Langwedel	Langwedel	31.07.2027
722	3	Achim-Uphusen	Oyten	31.07.2027
723	3	Achim-Baden	Oyten	31.07.2027
726	3	Giersberg/Hagen	Langwedel	31.07.2027
733	3	Badenermoor	Achim	31.07.2027
739	3	Bremen	Posthausen	31.07.2027
748	3	Achim-Embsen	Achim	31.07.2027
760	3	Fischerhude	Verden	31.07.2027
788		BB: Posthausen	Otterstedt	31.07.2027
789		BB: Ottersberg	Sagehorn	31.07.2027
791		BB: Achim	Uphusen	31.07.2027
792		BB: Achim	Baden	31.07.2027
793		BB: Achim	Achim	31.07.2027
794		BB: Achim	Badenermoor	31.07.2027
796		BB: Oyten	Sagehorn	31.07.2027
797		BB: Oyten	Schaphusen	31.07.2027
798		BB: Oyten	Oyten	31.07.2027
N73	NV	Bremen	Bassen	31.07.2027
N74	NV	Achim-Baden	Bremen	31.07.2027

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Verden Süd

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
735	1	Verden	Hoya/Eystrup	31.07.2018
750	1	Morsum	Bremen	31.07.2018
720	2	Thedinghausen	Verden	31.07.2018
702	3	Thedinghausen	Achim	31.07.2018
721	3	Ortsverkehr Thedinghs.	Blender	31.07.2018
765	3	Verden	Rethem	31.07.2018
785		BB: Thedinghausen	Emtinghausen	31.07.2018
786		BB: Thedinghausen	Blender	31.07.2018

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkraftreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Verden Ost

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
711	SV	Verden (über Dauelsen)	Verden	31.07.2018
712	SV	Verden (über Trift)	Verden	31.07.2018
713	1	Verden	Kirchlinteln-Verden	31.07.2018
701	2	Verden	Kirchlinteln-Otersen[21]	31.03.2018
714	3	Verden	Gewerbegebiet Ost	31.07.2018
715	3	Verden/ZOB	Kirchlinteln	31.07.2018
717	3	Rieda	Verden-Dauelsen	31.07.2018
718	3	Verden/ZOB	Verden/ZOB	31.07.2018
725	3	Verden/ZOB	Süderwalsede	31.07.2018
781		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
782		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
783		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
784		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018

[21] Der Streckenabschnitt Otersen – Walsrode ist als getrennte Konzession vergeben (Linie 510, Heidekreis).

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit: 31.07.2019

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

Linienbündel Wesermarsch Nord

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
401	SV	Nordenham	Blexen-Fähre	31.07.2019
402	SV	Esenshamm	Nordenham	31.07.2019
422	SV	Ovelgönne/Brake	Kirchhammelwarden	31.07.2019
408[22]	2	Nordenham	Eckwarden	31.07.2019
403[23]	3	Nordenham	Eckwarden	31.07.2019
404	3	Nordenham	Schwei	31.07.2019
406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf	31.07.2019
407	3	Blexen	Blexen-Fähre	31.07.2019
409[24]	3	Burhave	Tossens	31.07.2019
410	3	Seefeld	Seefeld	31.07.2019
411	3	Seefeld	Rodenkirchen	31.07.2019
414	3	Reitland	Schwei	31.07.2019
416	3	Nordenham	Kleinensiel	31.07.2019
419	3	Burhave	Tossens	31.07.2019
421	3	Golzwarden	Oberhammelwarden	31.07.2019
425[25]	3	Brake	Nordenham Bf	31.07.2018
426[26]	3	Rodenkirchen	Kötermoor	31.07.2018
430[27]	3	Varel	Rodenkirchen	31.07.2018

[22] Die Linie 408 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

[23] Die Linie 403 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

[24] Die Linie 409 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

[25] Liniennummer geändert, ehemals Linie 453. Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

[26] Liniennummer geändert, ehemals Linie 436. Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

[27] Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

Harmonisierungszeitpunt/Laufzeit: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linienbündel Wesermarsch Süd

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen/ Bremerhaven	31.07.2018
450	1	Berne	Delmenhorst	31.07.2018
431	3	Brake	Jaderberg	31.07.2018
432	3	Jaderberg	Wapelersiel	31.07.2018
446	3	Großenmeer	Brake	31.07.2018
447	3	Brake	Oldenbrok	31.07.2018
448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok	31.07.2018
451	3	Berne	Brake	31.07.2018
452	3	Huntebrück	Berne	31.07.2018
455	3	Berne	Lemwerder	31.07.2018
458	3	Berne	Bardenfleth	31.07.2018
459	3	Lemwerder	Sandhausen	31.07.2018
460	3	Oldenburg	Oberhammelwarden	31.07.2018
461	3	Elsfleth	Moorhausen	31.07.2018
462	3	Lienen	Lienen	31.07.2018
463	3	Elsfleth	Großenmeer	31.07.2018

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

C 4.1 Haltestellen

Vollständige 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.

Gemäß dem Ziel, für alle Fahrgäste einen vollständig barrierefreien Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen (vgl. Kap. C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit), müssen die Kriterien für den Ausbau der Haltestellen künftig neu definiert werden. 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 21 cm und mehr (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. Solange eine solche Anpassung noch nicht stattgefunden hat bzw. aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugtypen noch nicht stattfinden kann, müssen in der Bordhöhe weiterhin Kompromisse gemacht werden. An Haltestellen, an denen eine gerade Anfahrt nicht umzusetzen ist, müssen weiterhin fahrzeuggebundene Einstiegshilfen genutzt werden.

Ausnahmen

Haltestellen, deren Erhalt langfristig nicht gesichert ist oder Haltestellen, die auch künftig nicht barrierefrei erreichbar sein werden, sollen nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Prioritäten

Das Haltestellenkonzept formuliert Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung eines barrierefreien Ausbaus der Haltestellen. Vorrangig sind die folgenden Haltestellen der Bedienungsebenen 1und 2 sowie des Stadtverkehrs barrierefrei zu gestalten:

- neue Haltestellen oder Haltestellen, bei denen Baumaßnahmen anstehen,
- Haltestellen mit einem hohen Anteil schwerbehinderter Fahrgäste,
- Pilotmaßnahmen,
- Lücken in einer barrierefreien Mobilitätskette,
- Haltestellen mit einer besonderen verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Barrierefreiheit.

Insbesondere Haltestellen mit einer hohen Zahl schwerbehinderter Fahrgäste, wichtige Verknüpfungspunkte und Haltestellen an wichtigen Einrichtungen (z.B. Wohnanlagen für ältere Menschen) sollen vorrangig hinsichtlich einer vollständigen Barrierefreiheit weiterentwickelt werden. Dies gilt besonders dann, wenn sie aktuell Defizite bezüglich ihrer Barrierefreiheit aufweisen.

Der ZVBN unterstützt die Gebietskörperschaften beim Ausbau der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur, z.B. durch Hilfestellung bei der Erstellung von Förderanträgen.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum Thema Barrierefreiheit

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 – soll laut Beschluss der Verbandsversammlung des ZVBN vom 13. Dezember 2017 zeitnah mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen werden. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

Als eine Grundlage dieser Fortschreibung soll das Haltestellenkataster um weitere Aspekte der Barrierefreiheit ergänzt werden.

Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für Verbesserungsmaßnahmen in diesem Handlungsfeld bzw. haben bereits einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

Stadt Bremen

In der Stadt Bremen wird die Erhöhung des Fahrgastkomforts in Anlehnung an das VBN-Haltestellenkonzept umgesetzt (unterschiedliche Fahrzeugbreiten bei der Straßenbahn, Hublifteinsatz). Dazu dienen Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität und der Barrierefreiheit.

Die BSAG hat zur besseren Umsetzung der Barrierefreiheit eine Testhaltestelle für 22 bzw. 24 cm hohe Haltestellenplattformen entwickelt. Diese befindet sich auf dem Betriebshof der BSAG. Sobald dort entsprechende Tests durchgeführt werden können und diese sich als umsetzbar und praktikabel erweisen, sollen an neuen bzw. umzubauenden Bushaltestellen höhere Busborde zum Einsatz kommen. In Bremen sollen dann in Zukunft die Bordhöhen auf 22 cm für Busse (24 cm für Straßenbahnen) erhöht werden. Die Erhöhung an Straßenbahnhaltestellen setzt voraus, dass nur noch Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m zum Einsatz kommen bzw. für die schmaleren Altfahrzeuge eine Lösung zur Spaltüberbrückung gefunden wird.

Bei einer Höhe von 22 cm können die Fahrgäste selbstständig, ohne fremde Hilfe das Fahrzeug betreten/verlassen. Der Hublift kommt an diesen Haltestellen nicht mehr zum Einsatz. Dieser wird auch weiterhin in den Fahrzeugen bereit stehen, 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.

Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines gleichnamigen SPNV-Haltepunktes an der Föhrenstraße ist auch die Planung neuer Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie einer Buswendeschleife vorgesehen, um die dort dann möglichen Umsteigevorgänge zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack

Die bestehenden Bushaltestellen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack befinden sich am Platzrand, während die relativ großflächige Platzmitte kaum genutzt wird. Hierdurch entstehen für die Umsteiger zwischen Regio-S-Bahn und Bus unnötig lange Fußwege. Aus verkehrlicher Sicht ist eine bahnhofsnähere und fahrgastfreundlichere Anordnung der Haltestellen wünschenswert, die auch die Chance einer städtebaulichen Neuordnung böte.

Stadt Bremerhaven

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.

An wichtigen Umsteigepunkten sollen durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) dynamische Fahrgastinformationen gegeben werden.

Die verkehrliche Situation in der Stadtmitte, einschließlich der Havenwelten, ist kontinuierlich zu beobachten, um ggf. ein Park-and-ride-Angebot auszuarbeiten.

Unter Berücksichtigung städtebaulicher und verkehrlicher Prämissen ist die Umgestaltung des Otto-Brenner-Platzes als dezentraler Einsetzstandort für Linienbusse zu untersuchen.

Im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Wulsdorf soll eine verbesserte Verknüpfung zwischen Schiene und Bus realisiert werden.

Stadt Delmenhorst

An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet Delmenhorst soll die Einrichtung weiterer dynamischer Informationssysteme geprüft werden, sofern möglich mit akustischer Abfahrtansage.

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 Höhen- und Spaltdifferenz beim Ein- und Ausstieg vorgesehen. Sämtliche Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen barrierefrei umgebaut werden.

Am ZOB Delmenhorst wird die Durchgängigkeit eines Blindenleitsystems für Fahrgäste ebenfalls geprüft

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr wird unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller Ansprüche an geeigneten Haltestellen die Einrichtung von Bike-and-ride-Anlagen geplant.

Unter Berücksichtigung des Haltestellenkonzeptes kann in Einzelfällen die Umwandlung von Busbuchten zu Kap-Haltestellen umgesetzt werden.

Stadt Oldenburg

Die Situation an den Haltestellen in der Stadt Oldenburg soll insgesamt weiter verbessert werden. Dazu gehört u.a. die Beseitigung baulicher Mängel sowie eine Verbesserung der Verknüpfungen zu den Regionalbusangeboten.

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr werden an geeigneten Haltestellen Bike-and-ride-Anlagen eingerichtet und bestehende ausgebaut (vgl. Kap. A 2.1).

Das Park-and-ride-System in Oldenburg wird einer grundsätzlichen Prüfung bezüglich Information, Standorte und Bedienung, letztere insbesondere im Hinblick auf Sonderverkehre, unterzogen und soll im Ergebnis bedarfsgerecht optimiert werden. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Einführung eines neuen Park-and-ride-Tarifs. Das Bike-and-ride Angebot soll grundsätzlich ausgebaut werden.

Die Zahl der dynamischen Fahrgastinformationen wird durch Anbringung neuer Anzeiger erhöht.

Haltestelle Lappan

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 verbesserter Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad geschaffen werden. Dazu werden überdachte Fahrradabstellanlagen einschließlich einer Gepäckaufbewahrungs- und Ladestation für Pedelecs und E-Bikes im Haltestellenbereich errichtet.

An der Haltestelle "Julius-Mosen-Platz" soll der Bahnsteig C verbreitert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll im Rahmen einer Verbesserungsmaßnahme in Bezug auf Möblierung, Sauberkeit, Fahrgastinformation und soziale Sicherheit verbessert sowie durch Räumlichkeiten für das Betriebspersonal gestaltet bzw. ergänzt werden.

Landkreis Ammerland

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Ammerland soll insgesamt verbessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang, sowie die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

- Der Bahnhof Westerstede-Ocholt soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der Bahnhof in Augustfehn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Ammerlandklinik“ in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden
- Der ZOB in Bad Zwischenahn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestelle „Feldbreite“ in Rastede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestellen „Schillerstraße“ und „Gymnasium“ in Bad Zwischenahn sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Schulzentrum“ in Wiefelstede soll barrierefrei ausgebaut werden.

Landkreis Diepholz

Im Landkreis Diepholz sind die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellen geplant:

- Eine Park-and-ride-Anlage ist an der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 in Erichshof vorzusehen.
- Eine Park-and-ride-Anlage ist an der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 am Bahnhof Leeste vorzusehen. Im Zuge des Sanierungsgebietes "Ortskern Leeste" soll am zukünftigen Haltepunkt der Linie 8 am Bahnhof Leeste eine Bike-and-ride-Anlage entstehen.
- Die Haltestelle ZOB Brinkum wird im Rahmen der Ortskernentwicklung Brinkum verlegt und in diesem Zuge barrierefrei umgebaut.

Landkreis Oldenburg

Im Landkreis Oldenburg soll die Situation an den Haltestellen insgesamt verbessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang, aber auch die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

- In Kirchhatten wird der Bau eines kleinen ZOB geprüft.
- In Wardenburg soll ein ZOB eingerichtet werden.

Landkreis Verden

Im Landkreis Verden soll die folgende Haltestelle ausgebaut werden:

- Der ZOB in Verden wird, entsprechend dem Qualitätskonzept für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV, barrierefrei umgebaut und qualitativ aufgewertet. Die Bedingungen, insbesondere Fahrgastinformation und Komfort, sind deutlich zu verbessern. Der Umbau beginnt in 2017 und wird in den Folgejahren abgeschlossen.

Jährlich werden bis zu sieben Bushaltestellen im Stadtgebiet Verden barrierefrei hergestellt und bei Bedarf (i.d.R. stadteinwärts) mit Wartehäuschen ausgestattet.

Landkreis Wesermarsch

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. 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 und 2 sowie zusätzlich der Linien 403 (Verbindungskorridor ähnlich wie Linie 408 der Bedienungsebene 2), 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 460 (Oldenburg – Eckfleth – Elsfleth – Oberhammelwarden) erhalten.

Die Haltestelle Schulzentrum in Elsfleth wird barrierefrei umgebaut.

Landkreis Osterholz-Scharmbeck

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Osterholz-Scharmbeck soll ebenfalls insgesamt, entsprechend dem Qualitätskonzept verbessert werden. Dazu gehören der barrierefreie Ausbau und die Zugänge zu den Haltestellen.

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).

Umweltfreundliche Fahrzeuge

Darüber hinaus sollen bei der Neubeschaffung von Bussen und Straßenbahnen umweltfreundliche Fahrzeuge berücksichtigt werden (zur Zeit Euro VI). Alternative Antriebstechnologien, wie Elektrobusse, werden auf ihre Praxistauglichkeit getestet.

Ein- und Ausstiegskomfort

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen erreicht werden. Alle Neuanschaffungen von Fahrzeugen sollten entsprechend eine lichte Höhe zwischen Fahrzeug und Boden (über die gesamte Länge des Fahrzeugs und mit geöffneten Türen) von mindestens 21 cm erreichen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Reststufe für alle Fahrgäste zumutbar ist.

Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 21 cm und mehr bei gerader Anfahrt bedienen können. Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugbreiten der Straßenbahnen in Bremen und unterschiedlicher Bauarten der Busse (z.B. Faltenbalg von Gelenkbussen) gibt es zurzeit noch Schwierigkeiten, Haltestellen mit dieser Bordhöhe konsequent und mit allen Fahrzeugen anzufahren. Daher müssen die Fahrzeughersteller noch stärker eingebunden werden.

Für die Stadtverkehre in Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Verkehre in den Landkreisen wird daher in der Übergangszeit weiterhin der Einsatz von Rampen an der Tür 2 in Kombination mit dem Kneeling und angepasster Haltestelleninfrastruktur empfohlen.

Für die Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland soll neben dem Einsatz der Rampe auch der Lift an Tür 1 zum Einsatz kommen.

Mitarbeiterschulung

Darüber hinaus wird eine regelmäßige Mitarbeiterschulung gefordert, zum einen um die Fahrerinnen und Fahrer für das Heranfahren an den Busbordstein zu schulen und zum anderen um Fahrgäste bei der Nutzung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe zu unterstützen.

Mehrzweckplatz

Das Land Niedersachsen hat im März 2017 eine Richtlinie zur Beförderung von E-Scootern in Bussen erlassen. Diese sieht vor, dass E-Scooter nur unter bestimmten Bedingungen im öffentlichen Nahverkehr transportiert werden. Die Busse im Stadtverkehr verfügen in der Regel über ausreichende Platzverhältnisse für die Beförderung von E-Scootern, jedoch sind nicht alle Fahrzeuge mit entsprechenden Rückhalteeinrichtungen ausgestattet. Bei den Regionalbussen ist insbesondere der ausreichend breite Mehrzweckplatz häufig nicht gegeben, so dass für E-Scooter-Nutzende eine Beförderung in Regionalbussen nicht zuverlässig gewährleistet werden kann (vgl. auch Kap. A.2.2). Der ZVBN wird in künftigen Ausschreibungen einen ausreichend großen Mehrzweckbereich gegenüber Tür 2 fordern, so dass die Beförderung von E-Scootern dann auch hier möglich sein wird. Gleichzeitig werden damit die Kapazitäten zur Beförderung von Mobilitätshilfen, Kinderwagen u.a. erweitert.

Außenansage

Die Möglichkeit der Außenansage von Liniennummer und Ziel am Bus wird geprüft. An Haltestellen, die von mehreren Linien bedient werden, erleichtert eine solche Ansage erheblich die Nutzung des ÖPNV.

Fahrzeugkonzept als Vergabegrundlage

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.

Soweit Fahrzeuge im ÖPNV gefördert werden, sollen die definierten und im Verkehrsverbund von den Unternehmen und Gebietskörperschaften beschlossenen Anforderungen ebenfalls zugrunde gelegt werden.

Die Verkehrsunternehmen (die Unternehmen der kreisfreien Städte sowie die Unternehmen der Region) legen das Fahrzeugkonzept bei der Erneuerung ihres Fahrzeugparks ebenfalls zugrunde.

Einzelmaßnahmen in den Städten

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen der Städte in diesem Handlungsfeld bzw. haben einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

Stadt Bremen

In Bremen 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 sichergestellt. Aktuell wird eine Verbesserung des barrierefreien, niveaugleichen Ein- und Ausstiegs durch technische Weiterentwicklung der Haltestellen getestet (vgl. Kap. C 4.1). Anschließend sollen Haltestellen und Fahrzeuge sukzessive angepasst werden. Das Fahrzeugalter der Busse der BSAG beträgt im Flottendurchschnitt über die Vertragslaufzeit max. 6,5 Jahre.

Alle Busse der BSAG entsprechen bei ihrer Beschaffung dem aktuellen technischen Stand hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Einhaltung der EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten. Die Flotte der Busse der BSAG wird sukzessiv umgestellt, von Diesel- auf Elektrobetrieb. Bis 2025 soll bereits ein Viertel der Busse von Diesel auf Elektro umgestellt werden.

Ferner erneuert die Stadt das System zur LSA-Ansteuerung, in das auch die Regionalbusse integriert sind. Aus der Erneuerung ergeben sich Möglichkeiten zur besseren Steuerung und Überwachung der Ansteuerung, um diese weiter zu optimieren.

Stadt Bremerhaven

Bei Ersatz von Linienfahrzeugen in Bremerhaven erfüllen die Fahrzeuge den Euro-VI-Standard. Zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit sollen neue Fahrzeugtechnologien einschließlich der notwendigen Infrastruktur eingesetzt werden. Die Stadtbusse wurden alle mit sogenannten CRT-Schadstofffiltern (Continously Regenerating Trap) ausgestattet. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen von Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen fortgeführt. Alle Fahrzeuge werden mit Klimaanlagen ausgestattet. Die Fahrzeuge haben eine Einstiegshilfe, um auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Einstieg zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist eine bedarfsgerechte Nachrüstung der Fahrzeuge mit folgender Technik vorgesehen:

- Ausrüstung weiterer Fahrzeuge mit WLan-Technik
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Echtzeitanzeigern

Stadt Delmenhorst

In Delmenhorst wird der barrierefreie Ein- und Ausstieg zu den Linienfahrzeugen sichergestellt. Alle neu zu beschaffenden Linienfahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge und grundsätzlich mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe gemäß der jeweiligen aktuellen politischen Beschlusslage ausgestattet (derzeit manuelle Rampe).

Alle Fahrzeuge sollen standardmäßig mit einer Rampe ausgestattet werden.

Optische Informationsanzeigen und akustische Haltestellenansagen in den Bussen sollen zur Standardausstattung werden.

Für die Emissionsstandards der Fahrzeuge gilt: Vom Unternehmen neu zu beschaffende Busse entsprechen mindestens dem Euro-VI-Standard hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Einhaltung der entsprechenden EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten.

Zur weiteren Reduzierung von Luftschadstoffen, zur Lärmminderung sowie zur Verbesserung des Klimaschutzes wird die Anschaffung alternativer Antriebsformen von der Stadt Delmenhorst unterstützt, sofern sich herausstellt, dass diese Technik zukunftsweisend ist.

Stadt Oldenburg

Im Stadtbusverkehr Oldenburg werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Alle Fahrzeuge haben an der zweiten Tür eine manuelle Klapprampe, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, insbesondere Rollstuhlfahrenden, einen problemlosen Einstieg zu ermöglichen.

Alle Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage ausgerüstet, um sowohl in der sommerlichen als auch in der winterlichen Jahreszeit für ein zeitgemäßes Raumklima und den entsprechenden Fahrgastkomfort in den Bussen zu sorgen.

Im Stadtbusverkehr werden ausschließlich umweltfreundliche Erdgasfahrzeuge eingesetzt, die Bioerdgas verwenden. Hierdurch wird der Stadtbusverkehr CO_2-neutral erbracht, die Emissionswerte positiv beeinflusst, ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Luftverunreinigung (Feinstaub) verringert. Das eingesetzte Bioerdgas wird aus pflanzlichen Reststoffen hergestellt. Darüber hinaus sollen zukünftig im gesamten Stadtgebiet Oldenburg nur noch Busse eingesetzt werden, die mindestens die Euro VI-Abgasnorm erfüllen.

Alle Fahrzeuge im Stadtgebiet werden mit Videoschutzanlagen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste ausgerüstet. Im Bedarfsfall werden Kamerabilder live zu einer Leitstelle geschaltet.

Zum Abbau von Zugangshemmnissen werden alle Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Oldenburg mit Geräten zur Akzeptanz elektronischer Ticketsysteme (MIA, BOB) ausgerüstet.

Ampeln und Kreuzungen werden mit einer Vorrangschaltung für ÖPNV-Fahrzeuge ausgestattet. Alle Nahverkehrsfahrzeuge im Stadtgebiet Oldenburg sind in der Lage diese Anlagen anzusteuern.

C 4.3 Fahrgastinformation

Grundsätze

Die Fahrgastinformation umfasst verschiedene Informationskanäle, die alleinig 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 ganz neue Arten der Fahrgastinformation, die den individuellen Bedürfnissen der Kunden gerecht werden.

Neben technischen Lösungen besitzt die Information an der Haltestelle sowie die persönliche Beratung der Fahrgäste durch verschiedene Einrichtungen (Bürgerbüros, Tourismusinformationen der Gemeinden, Service-Center der Verkehrsunternehmen, Mobilitätszentralen oder private Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen) nach wie vor einen hohen Stellenwert.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation bedeutet außerdem Nutzbarkeit für sensorisch eingeschränkte Fahrgäste und Information für Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Grundlage hierfür bildet das Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. Informationen sollen nicht nur optisch sondern auch akustisch 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.

Kundencenter

Die Kundencenter bzw. Service-Center sind die personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtungen der Verkehrsunternehmen. Sie verkaufen Tickets, geben oft umfangreiche internetgestützte Tarif- und Fahrplanauskünfte und bieten auch sonst eine Reihe von Serviceleistungen für ihre Kunden, wie zum Beispiel die Aufbewahrung von Fundsachen und das Beschwerdemanagement.

Bei ihrer Gestaltung ist auch künftig die barrierefreie Erreichbarkeit zu beachten, d.h. die Service-Center 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.

Einheitliche Qualitätsstandards in den Einrichtungen

Für alle Einrichtungen des Informations- und Vertriebsnetzes sollen einheitliche Qualitätsstandards entwickelt, umgesetzt und laufend kontrolliert werden:

- 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 Benutzerplattform ziehen, um so die Zugänglichkeit unabhängig vom Lieferanten oder Hersteller zu gewährleisten.

Information an Haltestellen und in Fahrzeugen

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).

Solldatenversorgung

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 ZVBN strebt in Zusammenarbeit mit dem VBN an, den Verkehrsunternehmen eine einheitliche, zukunftssichere Plattform zur Fahr- und Dienstplanung zur Verfügung zu stellen, die den heutigen und

künftigen Anforderungen an die Fahrgastinformation gerecht wird. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Schaffung der Basis für eine barrierefreie Fahrplanauskunft.

ÖPNV-Service im Internet und mobile Informationen

Mit der möglichst weitreichenden Vereinheitlichung der Internetinformationen soll insbesondere eine leichte Orientierung und bei Bedarf auch eine übersichtliche Verknüpfung zu weiterführenden Informationen sichergestellt werden. Ein weiteres Ziel ist die Ausweitung des Angebots in Social Media Kanälen wie Facebook und Twitter. Diese Informationen sollen auch über mobile Endgeräte zur Verfügung gestellt werden.

Information zur Barrierefreiheit

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.

Kommunale Internetseiten

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.

Die Fahrplanauskunft im Internet soll um Elemente wie Informationen über besondere Einrichtungen ("Points of Interest"), Vorverkaufsstellen etc. erweitert werden, um die Orientierung insbesondere auch für Ortsunkundige zu verbessern. Die Gestaltung berücksichtigt auch die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen und Blinden.

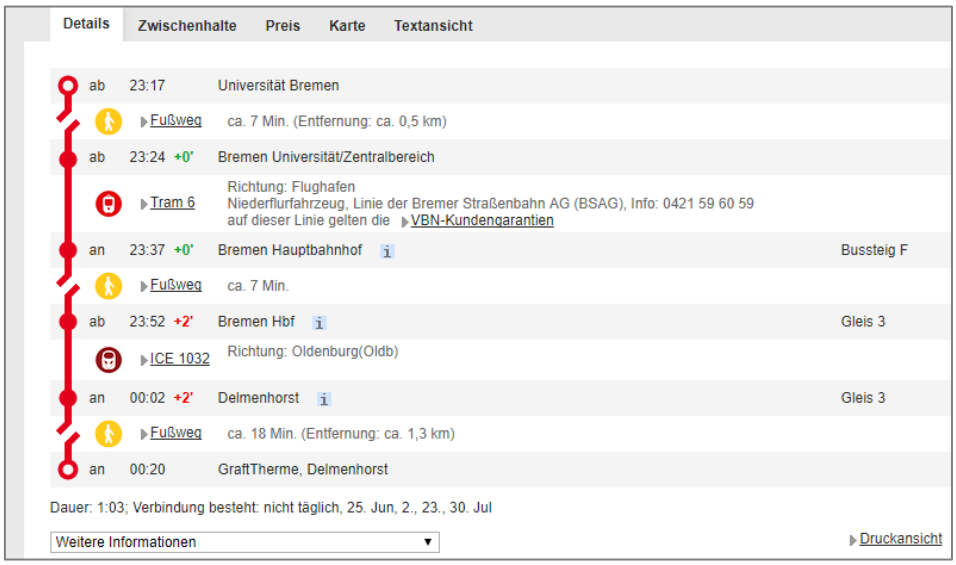


Abb. C-1:Betreiberübergreifende Echtzeitinformation (Quelle: VBN)

Dynamische Fahrgastinformation

An wichtigen Verknüpfungspunkten in der Region werden die Echtzeitdaten auch über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an die Fahrgäste weitergegeben. Der Ausbau mit DFI ist in der Region weitgehend abgeschlossen. Es wird geprüft, ob die Ausstattung weiterer Standorte über kostengünstigere Lösungen wie batteriebetriebene Anzeiger möglich ist.

Mobile Auskunft

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 der Echtzeitinformation bieten sie die Möglichkeit, die Fahrgäste laufend zu informieren.

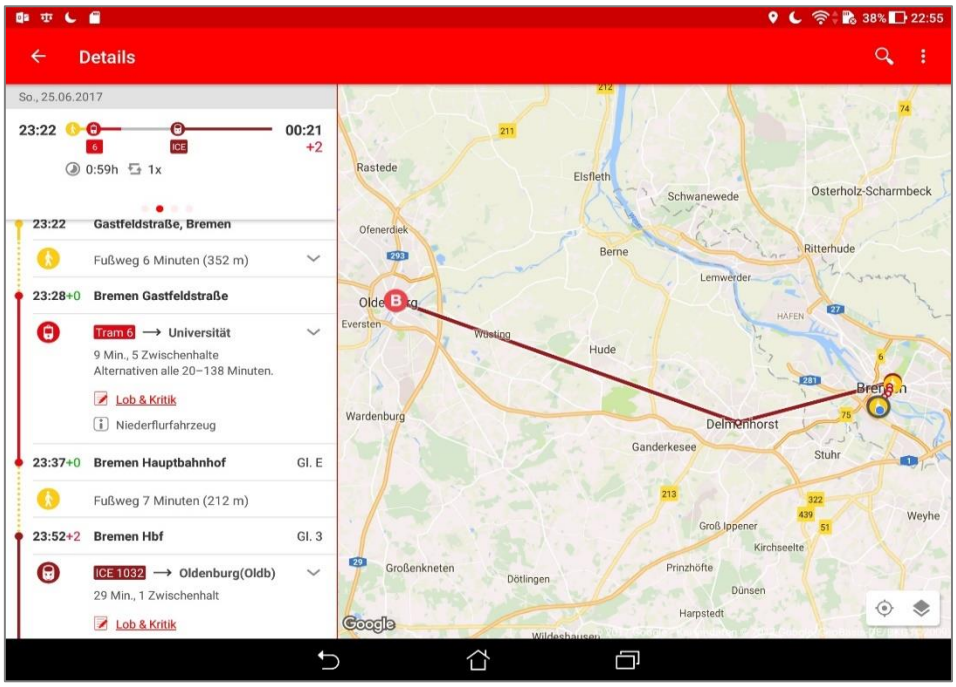


Abb. C-2: Fahrplanauskunft auf dem Smartphone/Tablet (Quelle: VBN)

Echtzeitinformation

Zur Verbesserung der Qualität der Echtzeitinformation sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Umfang der Echtzeitdaten soll kontinuierlich erweitert werden. Das heißt Informationen über den Stadtverkehr und den gesamten SPNV, inklusive des Fernverkehrs, sollen für die Kunden verfügbar werden. Im Regionalbusbereich sollen die verbleibenden Unternehmen integriert werden, so dass mittelfristig alle Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 in Echtzeit in der Fahrplanauskunft erscheinen. Die Verkehre der Bedienungsebene 3 sollen ebenfalls in einem nächsten Schritt 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 in weit stärkerem Maße Gebrauch gemacht werden.
- Vorgesehen sind ebenfalls Verbesserungen der Qualitätssicherung im Bereich Echtzeitinformation, um so den Kunden verlässliche und qualitativ hochwertige Informationen zu geben.
- 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.

Stationssteckbrief

Die Stationssteckbriefe des VBN sind mittlerweile vollständig in die Fahrplanauskunft im Internet integriert. Für die übrigen Haltestellen wird ein Basissteckbrief entwickelt, der wichtige Informationen zur Barrierefreiheit enthält.

Connect – Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen DELFI

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 wechseln zu müssen.

In weiteren Schritten wird die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitätsanbietern geprüft. Es sollen auch Verknüpfungen zu Carsharing oder Freizeitportalen geschaffen werden. Die Grundlage dafür bildet die Bereitstellung von Fahrplandaten als offene Daten, um auf diese Weise den Zugang zu Daten und die Entwicklung von innovativen Lösungen zu beschleunigen.

Die geplanten Entwicklungen, insbesondere im Bereich der mobilen Datenbereitstellung werden in eine Weiterentwicklung des Konzeptes zur Fahrgastinformation einfließen.

C 5 Bahnstationen 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 und 2 das Rückgrat für ein vertaktetes Angebot im hierarchisch abgestuften, differenzierten Liniennetz (vgl. Kap. C 2.1).

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.

C 5.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen

Stationsausbauprogramme

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 (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“) bis zu 15 weitere, bereits bestehende SPNV-Stationen grundhaft erneuert und barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Karte A-3), unabhängig von der Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste.

Allen Fahrgästen und somit auch den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (v.a. Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte, ältere Menschen und Alleinreisende mit Kinderwagen) soll ein bequemer, stufenloser Zugang zum SPNV ermöglicht werden. Damit folgt der Stationsausbau den Zielen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (vgl. hierzu auch Kap. C 1.2).

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 SO) stimmen, 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.

Grundsätze des Stationsausbaus

Die Grundsätze des Ausbaus sind im gesamten Verbandsgebiet einheitlich: Bahnsteige an elektrifizierten Strecken sollen auf 76 cm über Schienenoberkante (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.

Bei den Bahnsteiglängen soll ein hohes Maß an Flexibilität für den Fahrzeugeinsatz erreicht werden. Daher wurden in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Stationen an den elektrifizierten Strecken mit Bahnsteiglängen von 220 m ausgebaut. Dies gilt auch als Vorgabe für die noch auszubauenden Stationen im Verbundgebiet. Abweichungen kann es bei einzelnen Stationen geben, an denen zusätzlich auch Züge des Fernverkehrs halten. Dies betrifft

die noch auszubauenden Stationen Diepholz, Bad Zwischenahn, Westerstede-Ocholt und Augustfehn.

An den übrigen, nicht elektrifizierten Strecken werden die Stationen in der Regel mit Bahnsteiglängen von 140 m (optional auch 170 m) ausgebaut.

Ausstattungsstandard der Bahnstationen

Neben den Bahnsteigparametern spielt auch die Ausstattung der Bahnstationen für den Fahrgastkomfort eine wesentliche Rolle. Der ZVBN wird sich auch 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 Informationsvitrinen, Uhren, Lautsprechern, dynamischer Fahrgastinformation und Wegeleitsystemen eingehalten wird.

Abb. C-3: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Hude wurde auf dem Mittelbahnsteig ein Bahnsteigdach und damit ein verbesserter Schutz gegen Niederschläge errichtet. (Foto ZVBN)

Verbesserung und Bündelung der VBN-Informationen

Hinsichtlich der Bereitstellung von Fahrgastinformationen sind alle Bahnstationen im Verbundgebiet künftig mit DFI-Anzeigen 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 Vitrinen vorzusehen, in denen alle VBN-Informationen (v.a. Netzplan und Tarifinformationen) gebündelt dargestellt werden. Diese ergänzen den Abfahrts- sowie den Stationsplan.

Durchführung von Qualitätskontrollen an SPNV-Stationen

Neben dem grundhaften 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 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 sowie die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH – sowie den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern im Detail vorgestellt.

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 www.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.

Karte C-7 Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen – Gesamtbewertung, September 2015 (Quelle: Agentur BahnStadt)

Neuanlage von SPNV-Stationen in den Landkreisen

Neben dem grundhaften und barrierefreien Ausbau der bestehenden Bahnstationen spielt auch die Reaktivierung bzw. Neuanlage von SPNV-Stationen im Verbundgebiet eine wichtige Rolle.

Das Land Niedersachsen hat in den Jahren 2013-2015 landesweit die Reaktivierung von Bahnstrecken und SPNV-Stationen einer standardisierten Bewertung unterzogen. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnte jedoch für keine der untersuchten Streckenreaktivierungen innerhalb des Verbundgebiets eine positive Bewertung erzielt werden.

Allerdings wurde in Bezug auf die Neuanlage bzw. Reaktivierung von Bahnstationen an bestehenden SPNV-Strecken im Rahmen des von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH durchgeführten Verfahrens eine durchweg positive Bewertung für die Neuanlage von Stationen in *Jaderberg* (Gemeinde Jade, Landkreis Wesermarsch), *Kirchlinteln* (Gemeinde Kirchlinteln, Landkreis Verden) sowie *Cappel-Midlum* oder alternativ dazu in *Spieka* (Gemeinde Wurster Nordseeküste, Landkreis Cuxhaven) ermittelt.

Bei allen 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.

Der neue Haltepunkt Jaderberg soll voraussichtlich Ende des Jahres 2018 in Betrieb genommen werden.

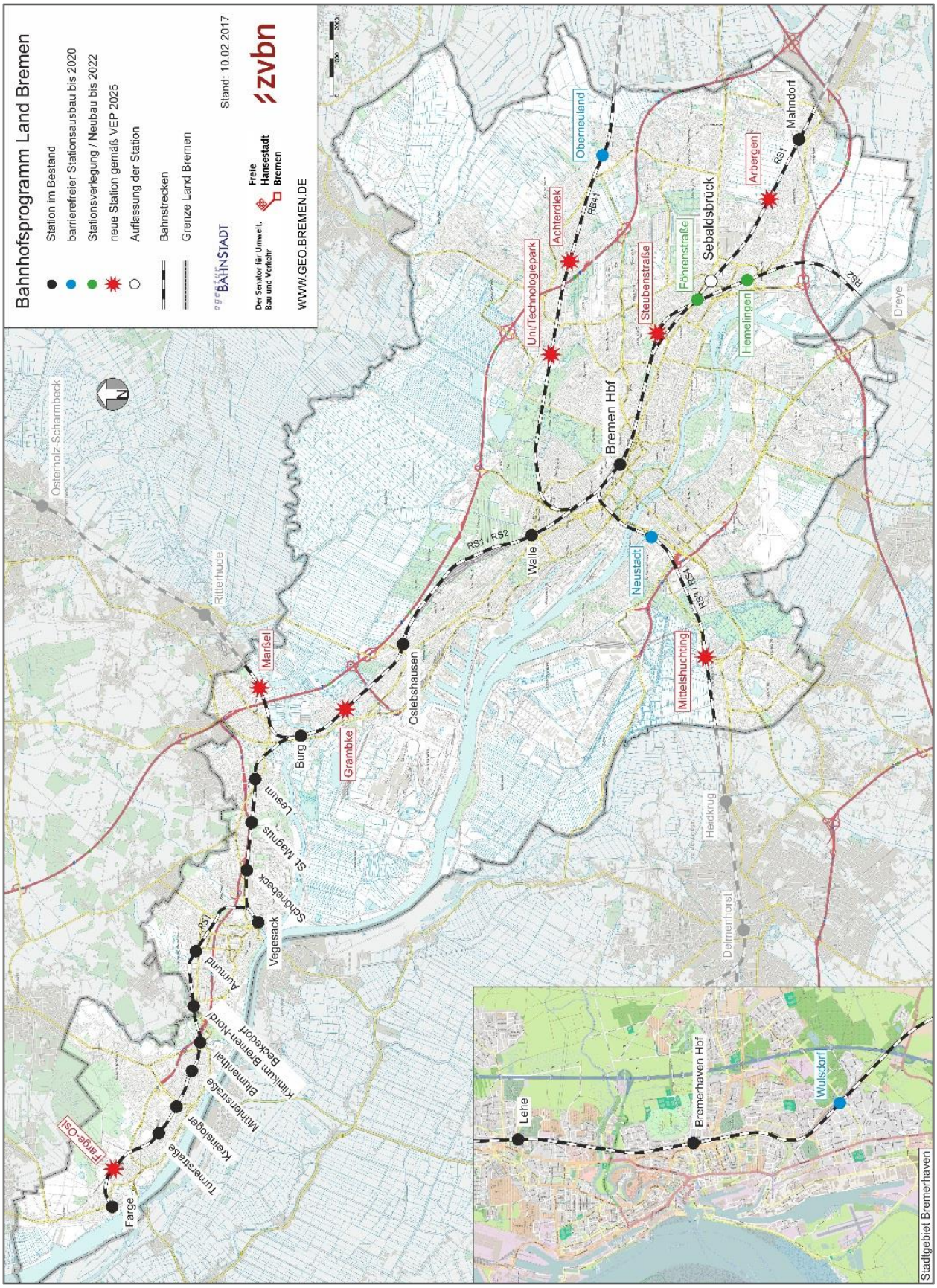
Für zwei weitere mögliche neue Haltepunkte - *Apen* (Gemeinde Apen, Landkreis Ammerland) und *Verden-Dauelsen* (Stadt und Landkreis Verden) - hat das Land Niedersachen auch hinsichtlich der Lage des Haltepunktes und des Bevölkerungspotenzials eine positive Bewertung abgegeben. Es sieht aber die Realisierungsmöglichkeit 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).

Neue SPNV-Stationen in Bremen

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 Oldenburg

In der Stadt Oldenburg wird die Möglichkeit der Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunkts in Ofenerdiek geprüft.



Karte C-8: Stationsausbau und potenzielle neue Bahnhaltepunkte im Land Bremen

C 5.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung

Bahnhofsumfeldgestaltung als ganzheitlicher Ansatz

Hinsichtlich eines attraktiven ÖPNV nehmen die Bahnhofsumfelder eine wichtige Rolle ein. Deren Entwicklung ist eine kommunale Aufgabe, die die attraktive Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen, Verknüpfungsbereichen sowie Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen umfasst (vgl. Kap. A 3.1.2).

Schwerpunktmaßnahmen für die kommenden Jahre

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 Sagehorn, Augustfehn, Westerstede-Ocholt und Lemförde, im Land Bremen sind es die Bremer Stationen Neustadt, Oberneuland, Hemelingen und Föhrenstraße sowie in Bremerhaven der Bahnhof Wulsdorf.

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).

Grundsätze für die Bahnhofsumfeldgestaltung

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.

Direkte Bahn-Bus-Verknüpfungen an den Bahnhöfen herstellen

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.

Eine optimale Bahn-Bus-Schnittstelle stellen sogenannte "Kombibahnsteige" dar, bei denen ein Umstieg zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn am selben Bahnsteig möglich ist (Beispiel Bahnhof Bremen-Burg).

Anzahl und Positionierung der Bushaltestellen

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.

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-4: Gutes Beispiel: In Bremen-Mahndorf wurde nicht nur die Verkehrs-station verschoben, sondern durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis unmittelbar an die Station heran sowie Anpassungen der Buslinienführungen eine direkte Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV hergestellt. (Foto ZVBN)

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen erforderlich

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 Informationsangebote zu beachten.

Ausstattung der Haltestellen

Grundsätzlich sollten die Bus- und Straßenbahnhaltestellen barrierefrei, modern und fahrgastfreundlich gestaltet und ausgestattet werden, unter Berücksichtigung folgender Planungsgrundsätze:

- Ausstattung der Bushaltestellen mit guter Beleuchtung, moderner Stele, einem der Frequentierung angemessenen Witterungsschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Informationsvitrinen (Abfahrtszeiten, Linien- und Ortspläne, 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).

B+R-Anlagen nahe der Bahnsteigzugänge platzieren

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. Jede Bahnstation im Verbundgebiet ist grundsätzlich mit einem Mindestangebot an überdachten Fahrradstellplätzen auszustatten. Konflikte mit anderen Fahrgästen sind zu vermeiden.

An größeren Bahnhöfen mit verschiedenen Anfahrmöglichkeiten aus dem Umfeld und mehreren Bahnsteigzugängen (z.B. bei Außenbahnsteigen oder bestehenden Personentunnel 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 Vandalismusprobleme von vornherein einzudämmen.

Dimensionierung von B+R-Anlagen

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.

Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich zu überdachen und müssen in der Dunkelheit gut beleuchtet sein. Auf Seiten- und Rückwände sollte im Regelfall verzichtet werden, da diese Angriffsflächen für Vandalismus bieten.

Zertifizierte Fahrradständer

Auch die Auswahl der Fahrradständer trägt erheblich zur Qualität und Nutzbarkeit von B+R-Anlagen bei. Daher müssen die Ständer vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zertifiziert sein. In der Regel sollte der Einbau von Fahrradbügeln mit Knieholm (Mindestabstand von 1,0 m zwischen zwei Bügeln) oder von sogenannten Hoch-/Tief-Einstellern (Abstand 0,5 m) zum Tragen kommen, die ein sicheres Anschließen der Räder am Rahmen ermöglichen und zudem ein Verbiegen der Vorderräder verhindern.

Abb. C-5: Gutes Beispiel: In Osterholz-Scharmbeck wurde am Bahnhofsvorplatz eine gut einsehbare Bike-and-ride-Anlage errichtet. Im abschließbaren Teil wurden zudem Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelecs/E-Bikes integriert. (Foto ZVBN)

Abschließbare Fahrradstellplätze

Da es einen Trend hin zu hochwertigeren Fahrrädern gibt, hat auch der Schutz vor Fahrraddiebstahl an Bahnhöfen weiter zugenommen. Demnach muss die Bereitstellung und Vermietung von abschließbaren Fahrradstellplätzen im Zweckverbandsgebiet zur Grundausstattung an den Bahnstationen gehören.

Der ZVBN empfiehlt den Bau von sogenannten B+R-Sammelschließanlagen (werden häufig auch als „Fahrradkäfig" bezeichnet). Dabei handelt es sich um überdachte, seitlich geschlossene und abschließbare Fahrradabstellanlagen mit einer Größenordnung von durchschnittlich 20 bis 60 Stellplätzen. Der Zugang für die Kunden erfolgt über 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).

Angemessene Stellplatzmieten

Die Höhe der Stellplatzmieten legen die Betreiber fest, wobei der ZVBN eine Deckelung von 50 bis maximal 60 Euro pro Stellpatz und Jahr empfiehlt, damit den Nutzern umweltfreundlicher Verkehrsmittel keine unangemessen hohen Kosten entstehen.

Fahrradstationen

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 am Bremer Hauptbahnhof, in Oldenburg Hbf, in Syke und seit einigen Jahren auch am Bahnhof Kirchweyhe eine Radstation.

Abb. C-6: Gutes Beispiel: Die Fahrradstationen am Hauptbahnhof von Oldenburg bieten neben der Fahrradaufbewahrung auch einen Reparaturservice sowie Vermietung und Verkauf von Fahrrädern an. Die Öffnungszeiten sind ausgedehnt, die Stellplatzmieten vergleichsweise gering. (Foto ZVBN)

Die Errichtung von Fahrradboxen zur Einzelnutzung wird inzwischen seitens des ZVBN nicht mehr empfohlen, da sie gegenüber den Sammelschließanlagen einige Nachteile aufweisen: ein größerer Flächenbedarf, höhere Investitionskosten, keine Mehrfachnutzung, schlechte Reinigungsmöglichkeiten, teilweise unsachgemäße Nutzung sowie eine größere Aufbruchgefahr.

Anlagen für E-Bikes

Nicht zu vergessen ist bei Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen die Berücksichtigung des zunehmenden Trends hin zu Elektrofahrrädern, den sogenannten E-Bikes bzw. Pedelecs. Demnach sind zukünftig auch Fahrradabstellanlagen an Bahnstationen vermehrt mit Ladestationen auszustatten und diese Stellplätze diebstahlsicher herzustellen.

Pilotprojekt Elektromobilität im Landkreis Osterholz

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 bzw. Pedelecs errichtet. Den Besitzerinnen und Besitzern von Fahrrädern mit Elektroantrieb stehen an den genannten Bahnhöfen nun 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.

Der ZVBN wird auch weiterhin die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs fördern, wobei die doch relativ kostenintensiven hochwertigen Schließfächer vorrangig an stärker frequentierten Stationen mit einem größeren Einzugsbereich zum Einsatz kommen sollen.

Abb. C-7: Gutes Beispiel: „E-Bike-Tankstelle“ in der B+R-Sammelschließanlage am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Die Nutzer von E-Bikes bzw. Pedelecs können eines von sechs Schließfächern mieten und dort während des Fahrradparkens den Akku aufladen sowie Fahrradhelm, Regenjacke oder ähnliche Utensilien aufbewahren. (Foto ZVBN)

Mit dem oben geschilderten Pilotprojekt zur Förderung der Elektromobilität ist das übergeordnete Ziel verbunden, dass die ÖPNV-Kunden bei einer Entfernung zwischen Wohnort und Bahnhof von mehreren Kilometern anstelle des Pkw das E-Bike bzw. Pedelec nutzen. Damit kann auch im Zubringerverkehr zum SPNV ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden und zudem auf kosten- und flächenintensive Pkw-Stellplätze verzichtet werden.

Pkw-Stellplätze an Bahnstationen (P+R-Anlagen)

Dennoch kommt auch weiterhin, vor allem in den ländlichen Regionen des Verbundgebietes, dem Pkw im Hinblick auf die Erreichbarkeit des SPNV eine wichtige Rolle zu. Daher gehören auch weiterhin die Pkw-Stellplätze an Bahnstationen, die sogenannten Park-and-ride-Anlagen (P+R), zur Grundausstattung. Allerdings sollte in groß- bzw. innerstädtischen Bereichen aufgrund einer in der Regel guten ÖPNV-Anbindung (Bus, Straßenbahn) der Anteil an Stellplätzen pro Fahrgastaufkommen deutlich geringer ausfallen.

Positionierung und Anbindung

Bei der Standortwahl ist nicht nur eine gute 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 hierbei jedoch, dass überlange Wege zum Bahnsteig vermieden werden. Konflikte mit anderen Fahrgästen sind zu vermeiden.

Größenordnung P+R Anlagen

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 Berufspendlern genutzt werden. Im Verbundgebiet trifft dies zum Beispiel auf die Bahnhöfe Augustfehn, Rastede, Lemförde, Diepholz, Verden und Rotenburg (Wümme) zu.

Abb. C-8: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Oldenbüttel wurden durch die Gemeinde Hambergen am neuen Außenbahnsteig (Fahrtrichtung Bremen) bahnsteignah P+R-Stellplätze angelegt, die von den Fahrgästen rege in Anspruch genommen werden. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen in städtisch geprägten Bereichen, vor allem in Mittel- und Oberzentren (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst ((Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen), Oldenburg), sollte dagegen das Angebot an P+R-Stellplätzen begrenzt werden, damit die Fahrgäste im Zubringerverkehr bevorzugt auf Bus, Straßenbahn und Fahrrad zurückgreifen.

Für die Errichtung der P+R-Stellplätze sollten zudem aus Platzgründen mehrgeschossige Anlagen (Parkhaus oder Parkpalette) ebenso in Betracht gezogen werden wie eine Parkraumbewirtschaftung.

Parkraumbewirtschaftung

In den nächsten Jahren sollte ohnehin vermehrt darüber nachgedacht werden, ob nicht auch an nachfragestarken Bahnstationen in der Region Parkgebühren für die Nutzung von Pkw-Stellplätzen erhoben werden sollten. Die Diskrepanz zwischen Radfahrenden, die an Bahnstationen für einen abschließbaren Stellplatz eine Miete entrichten müssen, und Autofahrenden, die dort kostenlos parken können, erscheint sowohl aus ökologischen wie auch aus wirtschaftlichen Gründen paradox, zumal Pkw-Stellplätze im Flächenverbrauch sowie hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten um ein Vielfaches schlechter abschneiden als Fahrradstellplätze. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass gerade an innerstädtisch gelegenen Bahnhöfen kostenlose Pkw-Stellplätze teilweise auch zweckentfremdet genutzt werden, so z.B. für Arztbesuche, Einkäufe oder sonstige Erledigungen.

Dennoch muss mit dieser Thematik sehr besonnen umgegangen und letztlich für jede SPNV-Station im Einzelfall entschieden werden. Zum einen muss bei Bewirtschaftung der ausgewiesenen P+R-Stellplätze eine unerwünschte Verdrängung der Parkplatzsuchenden in die umliegenden Siedlungsbereiche verhindert werden und zum anderen darf die Kostenpflicht für P+R-Stellplätze 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. Im Sinne eines intelligenten Mobilitätskonzeptes sollte versucht werden, der VBN-Stammkundschaft (Personen, die Monats-/Jahreskarten besitzen) den P+R-Stellplatz zu subventionieren oder gar kostenfrei anzubieten. Dazu müssten zwischen dem Verkehrsverbund und den für die Bewirtschaftung der Parkplätze zuständigen Gebietskörperschaften Kooperationen vereinbart werden.

Kurzzeit- und Behindertenstellplätze

Neben den "klassischen" P+R-Stellplätzen, die vor allem von regelmäßig verkehrenden Berufspendlern 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.

Nicht zu vergessen ist die Errichtung von Pkw-Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Diese sind nicht nur größer zu dimensionieren, sondern auch in ihrer Positionierung bevorzugt zu behandeln. Durch geeignete Materialwahl und Bordabsenkungen ist ein 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).

Auch Abstellmöglichkeiten für Motorräder und Mopeds werden an Bahnstationen zunehmend nachgefragt. Daher sollte die Bereitstellung separater Stellplätze für diese Kundengruppen bei der Bahnhofsumfeldgestaltung möglichst ebenfalls berücksichtigt werden.

Pkw-Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Im Rahmen des bereits oben erwähnten Elektromobilität-Pilotprojektes hat der ZVBN im Landkreis Osterholz neben den Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs auch Ladesäulen für E-Autos errichtet, die insbesondere den P+R-Nutzenden zur Verfügung stehen. 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. Mit dem Betrieb der Ladesäulen hat der ZVBN ein Unternehmen aus der Region beauftragt, das sich um die Registrierung der Kundschaft kümmert und auch im Störungsfall herangezogen werden kann.

Der ZVBN unterstützt mit der Förderung der Elektromobilität im Zubringerverkehr zum ÖPNV die Klimaschutzziele des Landes Niedersachsen. Demnach wird auch zukünftig die Errichtung von Pkw-Ladesäulen an SPNV-Stationen innerhalb des Verbundgebietes unterstützt. Der Betrieb muss durch die Akteure vor Ort (in der Regel Energieversorger) übernommen werden.

Abb. C- 9: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Lübberstedt wurde im Rahmen eines Pilotprojektes durch den ZVBN eine Elektroladesäule für Pkw errichtet. (Foto ZVBN)

Bahnhofsvorplatz

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. Es muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verkehrlichen Funktionen und städtebaulicher Qualität erzielt werden, da hier die Aufenthaltsqualität im Vergleich zu den anderen Flächen im Bahnhofsumfeld von größerer Bedeutung ist.

Bahnhofsvorplätze: Ausstattung und Fahrgastinformation

Beim Umbau bzw. bei der Modernisierung von Bahnhofsvorplätzen ist neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten und Begegnungsflächen für Fahrgäste vor allem die Bereitstellung eines umfangreichen 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.

Abb. C-10: Gutes Beispiel: Der Bahnhofsvorplatz Diepholz zeichnet sich durch eine attraktive Freiflächengestaltung und Bündelung von verkehrlichen Funktionen aus. (Foto ZVBN)

Abb. C-11: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Kirchweyhe ist der Vorplatz vor dem modernisierten Empfangsgebäude durch die Gemeinde Weyhe grundhaft neugestaltet worden und strahlt auch in der Dunkelheit Aufenthaltsqualität aus. (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.

Abb. C-12: Gutes Beispiel: Der DFI-Anzeiger am Bahnhofsvorplatz bzw. ZOB Delmenhorst informiert über die nächsten abfahrenden Bahnen und Busse. (Foto ZVBN)

Empfangsgebäude: Notwendiger Funktionswandel

Auch das Erscheinungsbild und die Nutzung von Bahnhofsgebäuden, im Fachjargon Empfangsgebäude genannt, prägen das Image von Bahnstationen in hohem Maße.

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.

Unterstützung der Vorhaben durch den ZVBN

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, barrierefreies WC) zu integrieren. Diese sind möglichst im Erdgeschoss und nahe der Bahnsteigzugänge zu platzieren, so dass sie von den Fahrgästen ohne große Umwege erreicht werden können.

Abb. C-13: Gutes Beispiel: Das Bahnhofsgebäude von Bassum ist in den letzten Jahren in Regie der Stadt Bassum grundhaft saniert und modernisiert worden. Neben einem Reisebüro mit Fahrkartenverkauf, einem Backshop mit Lounge, Warteraum und Toiletten konnten auch öffentliche Einrichtungen wie Volkshochschule und Musikschule integriert werden, so dass die Wiederbelebung des historischen Gebäudes bestens gelungen ist. (Foto ZVBN)

Neue Förderrichtlinie für Sanierung und Ausbau von Empfangsgebäuden

Das Land Niedersachsen gewährt für die Sanierung und den Ausbau von Bahnhofs-Empfangsgebäuden Zuwendungen, soweit das Vorhaben einen Mehrwert für die ÖPNV-Kundschaft bietet und es sich bei dem Bahnhof um einen Knotenbahnhof oder eine Station mit mehr als 500 Reisenden pro Tag handelt. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat dazu im März 2016 eine neue Förderrichtlinie in Kraft gesetzt.

Die Bereitstellung der Zuwendungen erfolgt durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Dort sind auch die Anträge zu stellen und Antragsberatungen durchzuführen.

Förderhöchstsätze angehoben

Über die grundsätzlichen Fördermöglichkeiten für Bahnhofsumfeldmaßnahmen wird im Teil D „Finanzierung“ des Nahverkehrsplans informiert. An dieser Stelle sei aber bereits erwähnt, dass das Land Niedersachsen die Höchstsätze der zuwendungsfähigen Bauausgaben für die Errichtung von Bushaltepositionen sowie P+R- und B+R-Stellplätzen seit Anfang 2016 zu Gunsten der Antragsteller und Vorhabenträger angehoben hat und damit auf die realen Baukostenentwicklungen entsprechend reagiert hat.

Neue Förderung für Elektromobilität

Seit dem Jahr 2014 wird in Niedersachsen auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Pkw und Fahrräder im Bereich von P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen gefördert. Das Verkehrsministerium hat eine entsprechende Richtlinie auf den Weg gebracht und dabei Förderhöchstgrenzen für die jeweiligen Ladesäulen festgesetzt.

Qualitätserhebungen für Bahnhofsumfelder

Im Jahr 2016 wurde im Auftrag des ZVBN erstmalig auch die Qualität von Bahnhofsumfeldern, für die im Allgemeinen die Städte und Gemeinden verantwortlich sind, nach einem einheitlichen Untersuchungsschema begutachtet. Dabei wurden pilothaft alle zehn Bahnhofsumfelder im Landkreis

Diepholz von Lemförde im Süden bis Dreye im Norden (Bahnstrecke Osnabrück – Bremen) vor Ort erhoben, getrennt nach 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. Zum einen wurde die Qualität geprüft, zum anderen die Auslastung sämtlicher P+R- und B+R-Anlagen an jeder einzelnen Station ermittelt, um zusätzlich Kenntnisse über einen möglichen Erweiterungsbedarf zu erlangen.

Nach und nach sollen in den nächsten Jahren auch die Bahnhofsumfelder der weiteren niedersächsischen Stationen innerhalb des Verbundgebietes untersucht und bewertet werden, um einerseits eine Übersicht über die Qualität der Verknüpfungsanlagen an allen SPNV-Stationen zu erhalten und andererseits die Notwendigkeit für eine Vergrößerung (oder ggf. auch Reduzierung) der bestehenden Stellplatzanlagen besser einschätzen zu können.

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

Zusammenfassung: Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre

Grob zusammengefasst lässt sich sagen, dass für die kommenden Jahre folgende Schwerpunkte den Handlungsbedarf im Bereich der Bahnhofsumfeldgestaltung bestimmen werden:

- Aus- und Neubau von Verknüpfungsanlagen als Folge von Stationsausbaumaßnahmen,
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen gemäß Vorgaben Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Modernisierung der Wetterschutzeinrichtungen,
- Bedarfsgerechte Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen,
- Qualitätsverbesserung der B+R-Anlagen durch Erweiterung des Angebotes an witterungsgeschützten und abschließbaren Stellplätzen sowie
- Modernisierung und Wiederbelebung von Empfangsgebäuden.

Im folgenden Kapitel wird der konkrete Handlungsbedarf für jeden Landkreis bzw. alle kreisfreien Städte detailliert aufgezeigt.

C 5.3 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.

Maßnahmen im bremischen Teil des Verbundgebietes des SPNV-Aufgabenträgers und der Stadtgemeinden

Stadt Bremen
Bf Bremen Föhrenstraße (oben/unten)

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 jeweils 220 m langen Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 76 cm über SO) an beiden Streckenästen errichtet und durch den Einbau von Aufzügen und Rampen barrierefrei gestaltet.

Stadt Bremen
Bf Bremen-Hemelingen

Auch der Bahnhof Bremen-Hemelingen wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ barrierefrei ausgebaut, entweder in bestehender Lage oder weiter südlich an der Straßenunterführung Hannoversche Straße, dann in Form eines Neubaus von zwei Außenbahnsteigen. Die Bahnsteige werden ebenfalls in einer Länge von 220 m und einer Höhe von 76 cm über SO errichtet, so dass ein niveaugleicher Einstieg in die dort verkehrenden Züge der Regio-S-Bahnlinie RS2 ermöglicht wird.

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.

Mit der Inbetriebnahme dieser beiden neuen Stationen wird die nahe gelegene, bestehende Station Bremen-Sebaldsbrück (an der RS1 gelegen) aufgelassen.

Stadt Bremen
Bahnhöfe Bremen-Neustadt und Bremen-Oberneuland

Verkehrsstation: Weiterhin werden im Stadtgebiet von Bremen innerhalb des gleichen Ausbauprogramms auch die bestehenden Bahnhöfe Neustadt (Richtung Delmenhorst) und Oberneuland (Richtung Hamburg) barrierefrei ausgebaut und erhalten dabei ebenfalls 220 m lange und 76 cm hohe Bahnsteige.

In Bremen-Neustadt wurde der Bahnsteigzugang bereits aus dem Empfangsgebäude heraus an die Nordseite des Gebäudes verlegt, so dass das in Privatbesitz befindliche Gebäude modernisiert und anderweitig genutzt werden kann. Der stufenlose Bahnsteigzugang soll durch Einbau eines Aufzuges in der Personenunterführung gewährleistet werden.

Bahnhofsumfeld: Auch im Bahnhofsumfeld von Neustadt und Oberneuland sind im Zuge der Stationsmodernisierungen durch die Stadtgemeinde Bremen zeitgemäße Fahrradstellplätze sowie einige Pkw-Stellplätze – zumindest als Kurzzeitstellplätze zum Bringen und Abholen von Fahrgästen – vorzusehen.

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.

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 neue, barrierefreie SPNV-Stationen erweitert werden: Die geplanten Standorte sind:

- Arbergen,
- Farge Ost,
- Grambke,
- Horn/Achterdiek,
- Marßel,
- Mittelshuchting,
- Steubenstraße,
- Uni/Technologiepark.

Alle aufgeführten Standorte bedürfen hinsichtlich der baulichen und betrieblichen Umsetzung sowie ihrer städtebaulichen Einbindung weitergehender Untersuchungen. Aufgrund eines umfangreichen Planungs- und Genehmigungsvorlaufs kann eine mögliche Umsetzung ausgewählter neuer SPNV-Stationen erst im Laufe des nächsten Jahrzehntes erfolgen.

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.

Stadt Bremerhaven
Hbf Bremerhaven

Bahnhofsumfeld: Der Bremerhavener Hauptbahnhof – einschließlich des Empfangsgebäudes – ist in den letzten Jahren durch die DB AG umfassend modernisiert und barrierefrei ausgebaut worden. Seitens der Stadt Bremerhaven sollte mittelfristig die Modernisierung und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geprüft werden. Eine mögliche Neuorganisation des Busverkehrs und der Haltestellen ist in diesen Zusammenhang zu beurteilen.

Stadt Bremerhaven
Bf Bremerhaven-Lehe

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe ist die Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen abgeschlossen. Durch Aufstellung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern auf dem Vorplatz des Bahnhofs Lehe und an der Haltestelle Eisenbahnstraße wurde die Fahrgastinformation verbessert. Über eine verbesserte Busanbindung wird nach Abschluss des VEP entschieden.

Stadt Bremerhaven
Bf Bremerhaven-Wulsdorf

Verkehrsstation: Der Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf soll durch die Erhöhung des Mittelbahnsteigs auf 76 cm über SO sowie den Einbau eines Aufzugs zur Straßenüberführung Vieländer Weg barrierefrei ausgebaut werden.

Bahnhofsumfeld: Im Zuge des Stationsausbaus sind auch Verbesserungen im Bahnhofsumfeld Wulsdorf anzustreben. Dazu zählen die Errichtung von witterungsgeschützten und abschließbaren B+R-Stellplätzen, die Anlage von P+R- und Kurzzeitstellplätzen sowie die Schaffung einer neuen bahnsteignahen Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr (neue Buslinie oder umfangreiche Linienverlängerung).

Maßnahmen im niedersächsischen Teil des Verbundgebietes des SPNV-Aufgabenträgers und der Gebietskörperschaften

Stadt Delmenhorst
Bf Delmenhorst

Verkehrsstation: Am Bahnhof Delmenhorst fehlen der durchgängige Blindenleitstreifen im Bahnhofsgebäude zu den Aufzügen, von den Treppenaufgängen zu den Bahnsteigen sowie der taktile Hinweis auf die Bahnsteige an den Handläufen der Treppenaufgänge. Diese sind zu ergänzen.

Bahnhofsumfeld: Der Neubau einer B+R-Anlage inklusive abschließbarer Stellplätze auf der Nordseite des Bf Delmenhorst wird geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Fahrräder im Bereich der B+R-Anlagen geprüft.

Stadt Delmenhorst
Hp Heidkrug

Verkehrsstation: Der Haltepunkt Heidkrug wird im Rahmen des RS2-RS4-Programms in bestehender Lage barrierefrei ausgebaut (Erhöhung der Seitenbahnsteige auf 76 cm über SO, barrierefreie Rampen als Zugang).

Bahnhofsumfeld: Die Errichtung zusätzlicher B+R-Stellplätze, wenn möglich als Sammelschließanlage, wird angestrebt. In diesem Zusammenhang wird auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Fahrräder im Bereich der B+R-Anlagen geprüft.

Stadt Oldenburg
Hbf Oldenburg

Verkehrsstation Hauptbahnhof Oldenburg: Eine Sanierung der Bahnsteighallendächer ist erforderlich. Dabei ist eine denkmalgerechte Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen historischen Situation umzusetzen.

LK Ammerland

Verkehrsstation: Der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Rastede (Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven) und Bad Zwischenahn (Oldenburg – Emden) wird voraussichtlich im Jahr 2018 abgeschlossen.

Bahnhöfe Augustfehn und Westerstede-Ocholt;

Die Attraktivität aller Bahnstationen im Landkreis Ammerland muss insgesamt nachhaltig verbessert werden. So sollen in den nächsten Jahren die Stationen Augustfehn und Westerstede-Ocholt (Strecke Oldenburg – Emden) im Rahmen des Ausbauprogramms „Niedersachsen ist am Zug! 3“ durch Bahnsteigerhöhungen und stufenlose Bahnsteigzugänge barrierefrei ausgebaut werden.

Neuer Hp Apen

Die Wiedereröffnung eines SPNV-Haltepunktes in Apen (Strecke Oldenburg – Emden) wird seitens des Landkreises Ammerland in den nächsten Jahren angestrebt. Eine diesbezügliche Voruntersuchung wurde im Auftrag der Gemeinde Apen bereits erarbeitet.

Neue Verknüpfungsanlagen
Bf Augustfehn und Hp Apen

Bahnhofsumfeld: Im Zuge des Stationsausbaus Bahnhof Augustfehn ist – in Abhängigkeit von den künftigen Bahnsteiglagen – durch die Gemeinde Apen eine Ergänzung der bestehenden Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R) vorzunehmen. Die Bahn-Bus-Verknüpfung ist ggf. durch eine Verlegung der Bushaltestellen auf die Bahnhofsnordseite neu zu organisieren.

Soweit der neue Bahnhaltepunkt Apen zur Realisierung kommt, sind auch dort bahnsteignahe Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze anzulegen.

LK Diepholz
Regio-S-Bahn-Stationen

Verkehrsstationen: Alle im Landkreis Diepholz gelegenen Verkehrsstationen entlang der Regio-S-Bahnlinie RS2 wurden in den letzten Jahren mit 220 m langen und 76 cm hohen Bahnsteigen grundhaft ausgebaut. Während die großen Stationen, an denen zusätzlich auch die Regionalexpresszüge der Linie RE9 halten, konsequent stufenfrei umgebaut worden sind, trifft dies bei

den kleineren Regio-S-Bahnstationen Dreye, Barrien und Bramstedt nicht zu. Dort ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige bislang nicht gegeben. Aus Sicht des Landkreises Diepholz und des ZVBN bleibt die Nachrüstung stufenloser Bahnsteigzugänge an den genannten Stationen eine mittelfristige Zielsetzung.

Bf Diepholz und Lemförde

Die Bahnhöfe Diepholz und Lemförde sind Bestandteil des Stationsausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 3". Während der Bahnhof der Kreisstadt Diepholz bereits im Jahr 2017 durch den grundhaften Ausbau des Haus- und Mittelbahnsteiges modernisiert worden ist, soll der Bahnhof Lemförde bis voraussichtlich 2022 barrierefrei ausgebaut werden (Bahnsteiglängen 220 m, Bahnsteighöhen 76 cm über SO und stufenfreie Bahnsteigzugänge von der bestehenden Personenunterführung).

Bahnhofsumfelder

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.

Bf Kirchweyhe

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.

Bf Bassum

Am Bahnhof Bassum sind die beidseitig angeordneten Bushaltestellen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Weiterhin ist die Errichtung zusätzlicher überdachter und auch abschließbarer Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Hp Bramstedt

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 Diepholz

Am Bahnhof Diepholz ist der Bau von weiteren P+R-Stellplätzen vorgesehen. Auch die Sanierung und Modernisierung des Empfangsgebäudes mit Integration fahrgastbezogener Nutzungen stellt eine wesentliche Zielsetzung zur Aufwertung des Bahnhofs Diepholz dar.

Bf Lemförde

In Lemförde bedarf das gesamte Bahnhofsumfeld einer grundhaften Neugestaltung. Seitens der Gemeinde ist geplant, im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Stationsausbau neue, barrierefreie Bushaltestellen sowie überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze zu errichten. Darüber hinaus ist die Park-and-ride-Anlage zu erweitern und der Bahnhofsvorplatz gestalterisch aufzuwerten.

Bf Twistringen

Auch am Bahnhof Twistringen ist die Bushaltestelle zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Weiterhin wird die Neuanlage einer Bike-and-ride-Sammelschließanlage empfohlen. Außerdem sollte perspektivisch über eine Neuordnung der P+R-Stellplätze nachgedacht werden, soweit die Flächen im Bereich der ehemaligen Ladestraße dafür zur Verfügung stehen.

Bf Syke

In Syke ist im Bereich des westlichen Bahnhofszugangs der Neubau einer zeitgemäßen Bike-and-ride-Anlage mit der Integration abschließbarer Stellplätze vorzusehen. Weiterhin sind die Bushaltestellen am Bahnhofsvorplatz zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

LK Oldenburg

Verkehrsstationen: Im Landkreis Oldenburg sind bis Ende 2017 alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Wildeshausen plant die Stadt Wildeshausen zur Ergänzung des bestehenden B+R-Angebotes den Neubau einer B+R-Sammelschließanlage. Außerdem soll eine Ladesäule für Elektroautos aufgestellt werden.

LK Osterholz

Verkehrsstationen: Im Landkreis Osterholz sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

Bahnhofsumfelder: An den Bahnhöfen Ritterhude, Oldenbüttel und Lübberstedt sind die Bushaltestellen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Weitere Verbesserungen und Anpassungen des P+R-/B+R-Angebotes an den Bahnhöfen Oldenbüttel und Lübberstedt werden geprüft.

LK Verden
Bf Ottersberg

Verkehrsstation: Der Bahnhof Ottersberg ist in den letzten Jahren im Rahmen des Ausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 2" grundhaft ausgebaut worden.

Bahnhofsumfeld: Der bereits zuvor bestehende Personentunnel erschließt nunmehr den Mittelbahnsteig, ist aber im Zuge des Stationsausbaus nicht modernisiert worden. Die Unterführung liegt in kommunaler Zuständigkeit und bedarf dringend einer grundlegenden Sanierung und gestalterischen Aufwertung.

Bf Sagehorn

Verkehrsstation: Der Bahnhof Sagehorn kann aufgrund unangemessen hoher Kosten nicht in bestehender Lage ausgebaut werden. Stattdessen wird die Verschiebung der Verkehrsstation in Richtung Westen mit Neuanlage von zwei Außenbahnsteigen sowie einer Fußgängerbrücke mit beidseitigen Aufzügen geplant. Das Vorhaben soll im Rahmen des gemeinsam vom Bund und den Ländern finanzierten Zukunftsinvestitionsprogramms bis Ende des Jahrzehnts realisiert werden.

Bahnhofsumfeld: Mit der Verschiebung der Verkehrsstation Sagehorn um ca. 600m in Richtung Westen müssen auch sämtliche Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen, P+R-, B+R-Anlagen) im Bereich der neuen Außenbahnsteige angelegt werden.

Neue Haltepunkte Kirchlinteln und Verden-Dauelsen

Der Landkreis Verden setzt sich für die Errichtung von zwei neuen SPNV-Stationen ein: Den Haltepunkt Kirchlinteln an der Strecke Bremen – Langwedel – Soltau sowie eine neue Bahnstation im Ortsteil Verden-Dauelsen an der Strecke Bremen – Verden – Hannover. Für die Errichtung beider 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.

In Kirchlinteln laufen bereits die Planungen für die Neuanlage eines Bahnhaltepunktes mit einem Außenbahnsteig auf der ortszugewandten Seite am Bahnübergang Kreepener 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 personell besetzten Fahrkartenverkaufs an den Bahnhöfen Achim und Verden von besonderer Bedeutung.

Bf Verden

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Verden wird von 2017 bis voraussichtlich 2019 der Bahnhofsvorplatz (Westseite) mit den Verknüpfungsanlagen grundhaft modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Im Vordergrund steht dabei der Bau eines modernen Busbahnhofs mit Witterungsschutz für Fahrgäste und dynamischer Fahrgastinformation. Darüber hinaus sollen überdachte Fahrradstellplätze, u.a. auch als Sammelschließanlage, sowie eine Parkpalette für Park-and-ride-Nutzer errichtet werden.

Bf Langwedel und Etelsen

Verkehrsstationen: Die Bahnhöfe Langwedel und Etelsen sind in den letzten Jahren barrierefrei ausgebaut worden.

Bahnhofsumfelder: Der Flecken Langwedel beabsichtigt an beiden Stationen die Bahnhofsumfelder funktional und gestalterisch aufzuwerten. Dazu sollen jeweils auf der Südwestseite bahnsteignah P+R- und B+R-Anlagen errichtet werden. In Etelsen werden zusätzlich neue Stellplätze auf der Nordostseite errichtet.

Bf Achim

Mit dem Rahmenplan "Nördliche Innenstadt" hat der Rat der Stadt Achim seine prinzipielle Bereitschaft signalisiert, den Bf Achim zu einem Mobilitätsstandort mit ausgebautem Park-and-Ride, Bike-and-ride, Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, Carsharing, Bündelung der Buslinien, verbesserter Anbindung der Busse etc. weiter zu entwickeln.

LK Wesermarsch

Verkehrsstationen: Im Landkreis Wesermarsch sind in den letzten Jahren alle bestehenden Bahnstationen barrierefrei ausgebaut worden. Zudem wurde im Braker Ortsteil Kirchhammelwarden ein weiterer SPNV-Halt eingerichtet.

Neuer Hp Jaderberg

In Jaderberg (Gemeinde Jade) hat das Land Niedersachsen die Wiederinbetriebnahme einer SPNV-Station an der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven empfohlen. Der Landkreis Wesermarsch und die Gemeinde Jade befürworten das Vorhaben. Die Planungen zur Neuanlage der Verkehrsstation ist von der DB Station&Service angelaufen, der Baubeginn ist für Ende 2017 terminiert. Zum Fahrplanwechsel 2018/19 ist die Betriebsaufnahme vorgesehen.

Bahnhofsumfeld: Die Planung und der Bau der erforderlichen Verknüpfungsanlagen (Bushaltestelle sowie P+R- und B+R-Anlagen) an der neuen Verkehrsstation Jaderberg wird aktuell von der Gemeinde Jade durchgeführt.

Bf Nordenham

Bahnhofsumfeld: Die Stadt Nordenham plant zur Abrundung der bereits in den letzten Jahren durchgeführten Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes den Bau überdachter und (zum Teil) abschließbarer Fahrradstellplätze.

Das Empfangsgebäude Bf Nordenham ist zu entwickeln und ggf. mit einer personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtung auszustatten.

Bf Rodenkirchen

Der Bahnhof Rodenkirchen wurde im Rahmen des Stationsausbaus durch die Deutsche Bahn AG in Richtung Norden verschoben. Die Gemeinde Stadland plant den Bau bahnsteignaher Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze), die Realisierung soll bis 2018 abgeschlossen werden.

C 6 Qualitätsmanagement im VBN

Verfahren zur Qualitätssicherung

Zurzeit wird das im Jahr 2011 von den Verbundgremien beschlossene Qualitätsmanagement im VBN hinsichtlich seiner bisherigen Bestandteile und Verfahrensweisen (vgl. hierzu Kapitel A 5) mit dem Ziel überprüft, im Jahr 2019 das Qualitätsmanagement im VBN mit ggf. angepassten Bestandteilen und Verfahrensweisen fortzusetzen.

C 7 Tarif und Vertrieb

Tarifstruktur und Ticketsortiment

Um insbesondere tarifbedingte Zugangshemmnisse abzubauen, sind die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen) sowie das Ticketsortiment kontinuierlich zu überprüfen und in ihrer Anwendbarkeit für die Kunden weiter zu vereinfachen. Zu berücksichtigen sind dabei die Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs.

Bezogen auf die angebotenen Tickets ist insbesondere anzustreben,

- lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen,
- tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten,
- die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen,
- die Vorteile des einheitlichen und durchgängigen VBN-Tarifs stärker zu bewerben,
- verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote anzubieten (z.B. für Schülerinnen und Schüler/Jugendliche, ältere Menschen, Touristen).

Tarifkooperationen

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen, der Regularien des Niedersachsentarifs, der Fahrgastzahlen sowie möglicherweise anfallender Durchtarifierungsverluste ist mit den an das VBN-Gebiet angrenzenden Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünden regelmäßig zu prüfen, ob die Schaffung oder Vertiefung von tariflichen Kooperationen sinnvoll ist.

Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Ausgestaltung und Anwendung der tariflichen Kooperationsformen für die Kunden möglichst einfach gestaltet werden.

Ticketvertrieb

Im VBN gibt es bislang (Stand Mai 2017) 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 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, internet- sowie smartphonegestützter Ticketangebote und -vertriebswege weiter voranzutreiben. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen. Beim Einsatz unterschiedlicher Fahrkartenautomaten ist darauf zu achten, dass die Bedienabläufe möglichst weitreichend vereinheitlicht werden.

Nahverkehrsplan
2018 – 2022

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

zvbn
zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

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-4
D 4 SPNV-Haltestellen D-4
D 5 Fahrweg D-5
D 6 Fahrgastinformation, -beratung und Vertrieb D-6
D 7 Tarif D-6

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

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 oder kreisangehöriger Gemeinden notwendig sind, werden mit den von den Verkehrsleistungen berührten Verbandsgliedern und kreisangehörigen Gebietskörperschaften 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.

Förderung durch den ZVBN

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 Verkehrsanbot auch eine Förderung durch den ZVBN möglich. Gefördert werden insbesondere:

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

Förderung durch Niedersachsen

Sofern eine Regionalbuslinie auch die Anforderungen des Landes Niedersachsen an eine sogenannte „Landesbedeutsame Buslinie“ erfüllt, ist seit 2017 auch eine Förderung des Verkehrsangebotes durch das Land Niedersachsen möglich (vgl. Fördererlass unter https://www.lnvg.de/foerderung/).

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

Seit 2015 wird im Land Niedersachsen wieder die Beschaffung von ÖPNV-Linienbussen gefördert. Dies geschieht auf Basis einer Förderrichtlinie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge bis zu einem Alter von fünf Jahren. Zwingende Voraussetzung ist die Niederflurigkeit der Fahrzeuge für die Schaffung der Barrierefreiheit. *Niedersachsen*

Dabei werden nicht nur dieselbetriebene Busse gefördert, sondern auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z.B. Elektro-, Hybrid- und Erdgasantriebe. Der Fördersatz beträgt für Neufahrzeuge 40 % und für Gebrauchtfahrzeuge 20 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, die mittels Höchstbeträgen begrenzt sind.

Ebenfalls gefördert wird die Beschaffung von Fahrzeugen für BürgerBusse mit 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Nähere Einzelheiten zur Fahrzeugförderung in Niedersachen finden sich unter https://www.lnvg.de/foerderung/.

Durch das Land Bremen erfolgt eine Fahrzeugförderung mit bis zu 75 %. *Bremen*

D 3 ÖPNV-Haltestellen

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. *Niedersachsen*

Nähere Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen an ÖPNV-Haltestellen finden sich unter https://www.lnvg.de/foerderung/ .

Im Land Bremen können Haltestellenmaßnahmen auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) gefördert werden. *Bremen*

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). *ZVBN*

D 4 SPNV-Haltestellen

Maßnahmen an SPNV-Haltestellen können ebenfalls durch die Länder und den ZVBN gefördert werden.

Das Land Niedersachsen fördert Maßnahmen mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben insbesondere in nachstehenden Bereichen: *Niedersachsen*

- Reaktivierung und Neueinrichtung von SPNV-Haltestellen,
- Modernisierung von Empfangsgebäuden,
- Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und SPNV,
- Bike-and-ride-Anlagen und
- Park-and-ride-Anlagen.

Die Förderung umfasst auch die Erstellung von Planungsleistungen sowie gegebenenfalls erforderlichen Grunderwerb.

Die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen erfolgt im Grundsatz in Abstimmung zwischen der DB AG, 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-Halterstellen finden sich unter https://www.lnvg.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 Finanzierungsbeteiligungen Dritter (z.B. DB AG) gefördert werden.

ZVBN

Ergänzend zur Förderung der beiden Länder 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.

D 5 Fahrweg

Ausbau und Verlängerung von Straßenbahnlinien

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

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

Beide Bundesländer fördern Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (z.B. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen).

Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV mit maximal 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben (nähere Einzelheiten unter https://www.lnvg.de/foerderung/).

Bremen

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 und Vertrieb

Förderung durch den ZVBN

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

- VBN-Infovitrinen an SPNV-Haltestellen, an zentralen ÖPNV-Haltestellen und an Orten mit hohem Publikumsverkehr,
- Einrichtung von Mobilitätszentralen,
- Fahrgastberatung und Fahrgastinformationen z.B. in Bürgerbüros und
- Verbesserung der elektronischen Fahrplanauskunft (insbesondere in den Bereichen Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und Nutzung mobiler Endgeräte).

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). Zur Verbesserung der Datenqualität plant der ZVBN gemeinsam mit dem VBN ein mandantenfähiges System zur Fahr- und Dienstplanung.

Förderung Echtzeitinformation durch Niedersachsen und Bremen

Die Länder Niedersachsen und Bremen fördern insbesondere Projekte zur Realisierung und Weiterentwicklung von Echtzeitinformationen. Gefördert werden Investitionen in echtzeitfähige Drucker, RBL- oder ITCS-Hintergrundsysteme, dynamische Fahrgastinformationsanzeiger und Apps für die Darstellung auf mobilen Ausgabegeräten. Nähere Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen durch Niedersachsen finden sich unter https://www.lnvg.de/foerderung/.

Für die Umsetzung der in Kapitel C 7 dargestellten Maßnahmen im Bereich des Vertriebs sind insbesondere mit den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen Möglichkeiten einer finanziellen Förderung zu klären.

D 7 Tarif

Rahmenvertrag zum 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 entstehenden Mindererträge aus. Hierbei ist hervorzuheben, dass Änderungen des Verbundtarifs und des Verbundraumes nach den Regelungen der Verträge der Zustimmung des ZVBN bedürfen.

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

E 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 2018 bis 2022.

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	Abstimmung mit den SPNV-Aufgabenträgern hinsichtlich der von den Verbandsgliedern vorgeschlagenen SPNV-Maßnahmen und Klärung der Umsetzungsmöglichkeiten	C 2.5
2.	Zukünftiges Verkehrsangebot	Möglichst weitreichende Umsetzung der für die einzelnen Verbandsglieder definierten Zielnetze im straßengebundenen ÖPNV	C 2.6
3.	Zukünftiges Verkehrsangebot	Überprüfung welche Regionalbuslinien zu landesbedeutsamen Buslinien aufgewertet werden können und ggf. Umsetzung	C 2.3
4.	Barrierefreiheit im ÖPNV	Erarbeitung eines Konzeptes zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in den Bereichen Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation, Fortschreibung der Qualitätskonzepte	C 4 – C 5
5.	Haltestellen	Fortsetzung der Modernisierung der ÖPNV-Haltestellen unter besonderer Berücksichtigung der von den Verbandsgliedern genannten Maßnahmen	C 4.1
6.	Fahrzeuge	Umsetzung der im Fahrzeugkonzept enthaltenen Anforderungen insbesondere im Rahmen der Vergabeverfahren sowie bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen	C 4.2
7.	Bahnstationen	Möglichst weitreichende Umsetzung der für die einzelnen Verbandsglieder dargestellten Maßnahmen	C 5
8.	Fahrgastinformation	Kontinuierliche Weiterentwicklung der Echtzeitfahrgastinformation sowie der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung	C 4.3
9.	Fahrgastinformation	In Anlehnung an die Stationssteckbriefe für Bahnhaltepunkte Erarbeitung von Steckbriefen für bedeutsame ÖPNV-Haltestellen	C 4.3
10.	Qualitätsmanagement	Überprüfung des im Jahr 2011 von den Verbundgremien beschlossenen Qualitätsmanagement im VBN hinsichtlich seiner bisherigen Bestandteile und Verfahrensweisen	C 6
11.	Tarif und Vertrieb	Kontinuierliche Überprüfung der Struktur des VBN-Tarifs und des Ticketsortiments	C 7
12.	Tarif und Vertrieb	Erarbeitung und sukzessive Umsetzung eines VBN-Vertriebskonzeptes unter besonderer Berücksichtigung bargeldloser, internet- sowie handy- bzw. smartphonegestützter Ticketangebote und -vertriebswege sowie deren Anbindung an ein zentrales Hintergrundsystem	C 7

Nahverkehrsplan
2018 – 2022

Anlagen

Teile A, C

Stadt Bremen

Stadt Bremerhaven

Stadt Delmenhorst

Stadt Oldenburg

Landkreis Ammerland

Landkreis Diepholz

Landkreis Oldenburg

Landkreis Osterholz

Landkreis Verden

Landkreis Wesermarsch

zvbn
zweckverband verkehrsverbund
bremen/niedersachsen

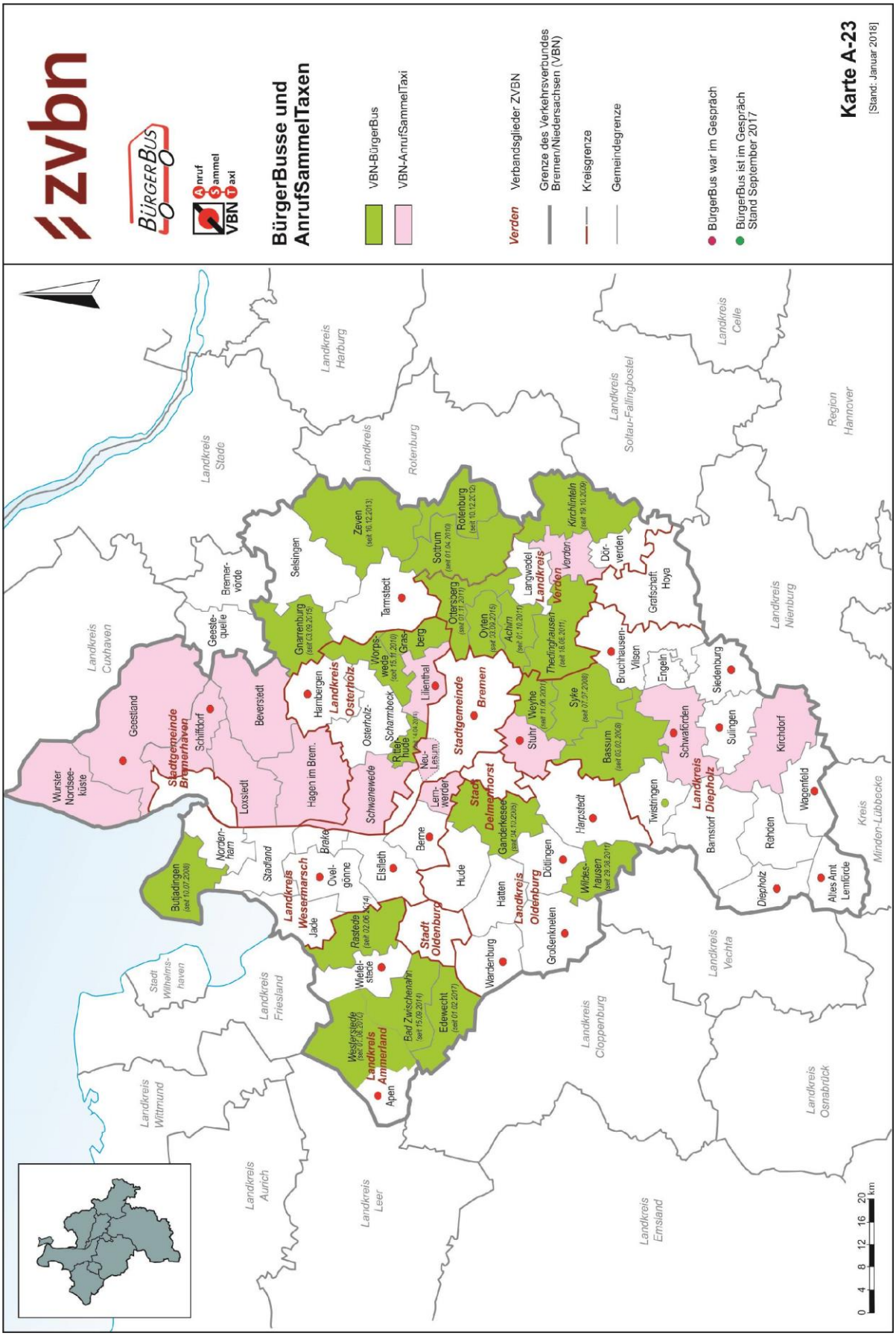
Verzeichnis der Anlagen

Teil A

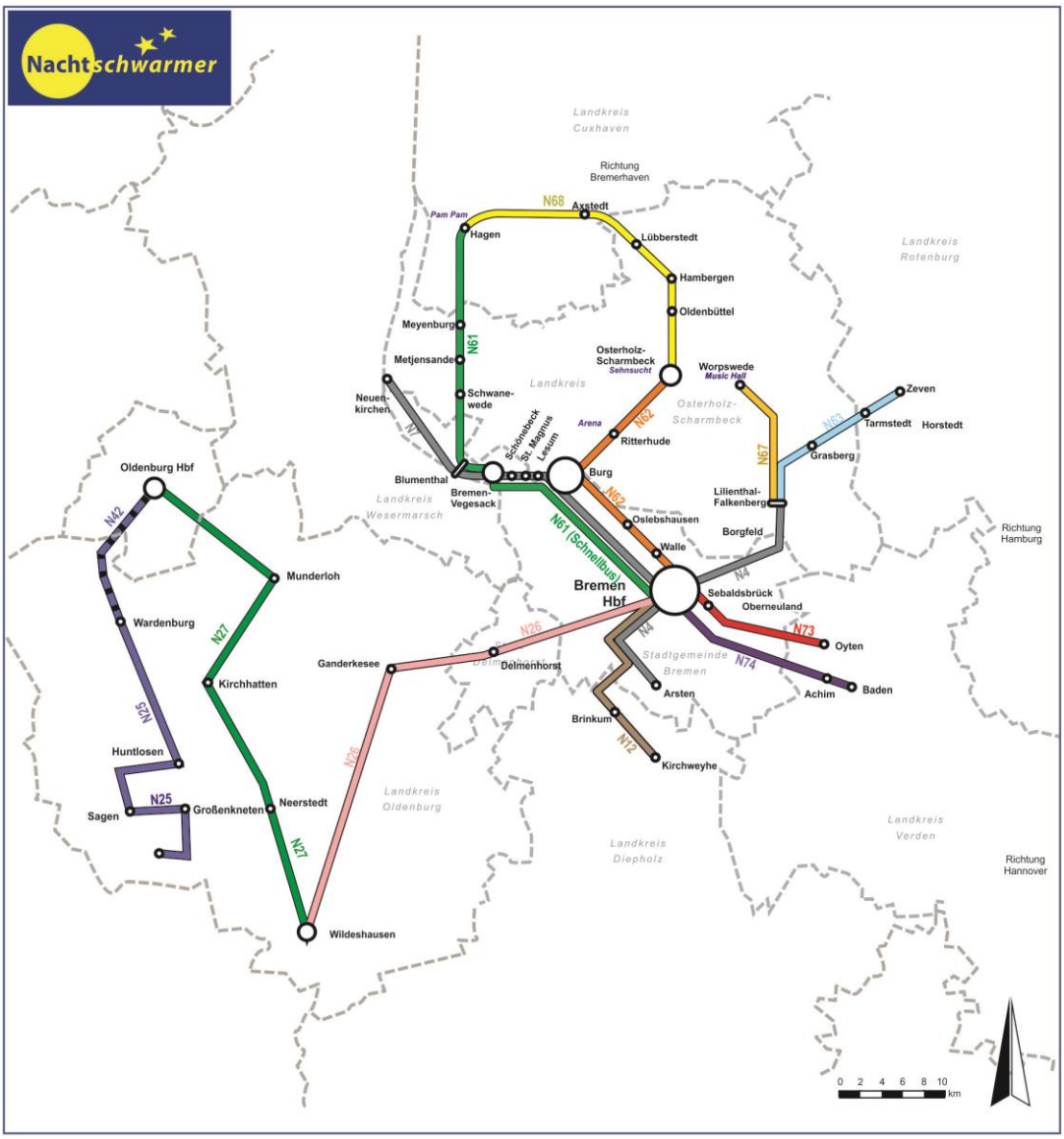
Karte A-23: BürgerBusse und AnrufSammelTaxen Anl-3
Karte A-24: VBN-Nachtschwärmer Anl-4

Teil C

Karte C-9: Planung ÖPNV/SPNV Raum Bremen Anl-5
Teil C: Bilanz der Einzelmaßnahmen: Stadtgemeinde Bremen Anl-6


zvbn
BürgerBus
Anruf Sammel Taxi VBN
BürgerBusse und AnrufSammelTaxen
VBN-BürgerBus
VBN-AnrufSammelTaxi
Verden Verbandsglieder ZVBN
Grenze des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN)
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
BürgerBus war im Gespräch
BürgerBus ist im Gespräch Stand September 2017
Karte A-23
[Stand: Januar 2018]
Landkreis Cuxhaven
Landkreis Stade
Landkreis Harburg
Landkreis Rotenburg
Landkreis Soltau-Fallingbostel
Landkreis Celle
Region Hannover
Landkreis Nienburg
Landkreis Vechta
Landkreis Cloppenburg
Landkreis Osnabrück
Landkreis Emsland
Landkreis Leer
Landkreis Aurich
Landkreis Wittmund
Landkreis Friesland
Stadt Wilhelmshaven
Kreis Minden-Lübbecke
Wurster Nordseeküste
Geestland
Stadtgemeinde Bremerhaven
Schiffdorf
Beverstedt
Loxstedt
Hagen im Brem.
Bremervörde
Geestequelle
Selsingen
Zeven (seit 16.12.2013)
Gnarrenburg (seit 03.09.2015)
Hemsbergen
Landkreis Osterholz
Tarmstedt
Worpswede (seit 15.11.2010)
Grasberg
Lilienthal
Osterholz-Scharmbeck
Schwanewede
Ritterhude
Neu-Lesum
Stadtgemeinde Bremen
Ottersberg (seit 01.01.2017)
Oyten (seit 03.09.2015)
Sottrum (seit 01.04.2010)
Rotenburg (seit 10.12.2012)
Langwedel
Landkreis Verden
Achim (seit 01.10.2011)
Thedinghausen (seit 15.06.2011)
Kirchlinteln (seit 19.10.2009)
Dörverden
Grafschaft Hoya
Bruchhausen-Vilsen
Engeln
Siedenburg
Syke (seit 01.07.2008)
Weyhe (seit 11.06.2011)
Stuhr
Bassum (seit 02.02.2008)
Schwaförden
Sulingen
Kirchdorf
Landkreis Diepholz
Barnstorf
Twistringen
Wagenfeld
Rahden
Diepholz
Alles Amt Lemförde
Herzstedt
Wildeshausen (seit 29.08.2011)
Lemwerder
Stadt Delmenhorst
Ganderkesee (seit 04.10.2005)
Berne
Hude
Hatten
Landkreis Oldenburg
Dötlingen
Großenkneten
Wardenburg
Stadt Oldenburg
Edewecht (seit 01.02.2017)
Bad Zwischenahn (seit 15.08.2014)
Westerstede (seit 01.08.2017)
Landkreis Ammerland
Apen
Wiefelstede
Rastede (seit 02.06.2014)
Landkreis Wesermarsch
Jade
Ovelgönne
Elsfleth
Brake
Stadland
Nordenham
Butjadingen (seit 10.07.2008)

VBN-Nachtschwärmer



N67 VBN-Nachtschwärmer-Linie mit Liniennummer

N4 Nachtlinie Stadt Bremen mit Anbindung in die Region

N42 VBN-Nachtschwärmer-Linie ab Wardenburg. Bis Wardenburg Nachtexpress Oldenburg

Pam Pam Diskothek/ Veranstaltungszentrum

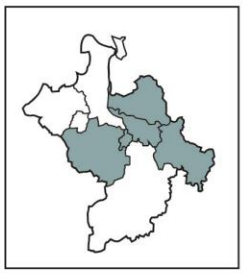
Ausgewählte Zwischenhalte

Verknüpfung

Hinweis: Die Nachtlinien des Landkreises Ammerland (NachtEule) und der Stadt Oldenburg (Nachtexpress) werden hier nicht dargestellt.

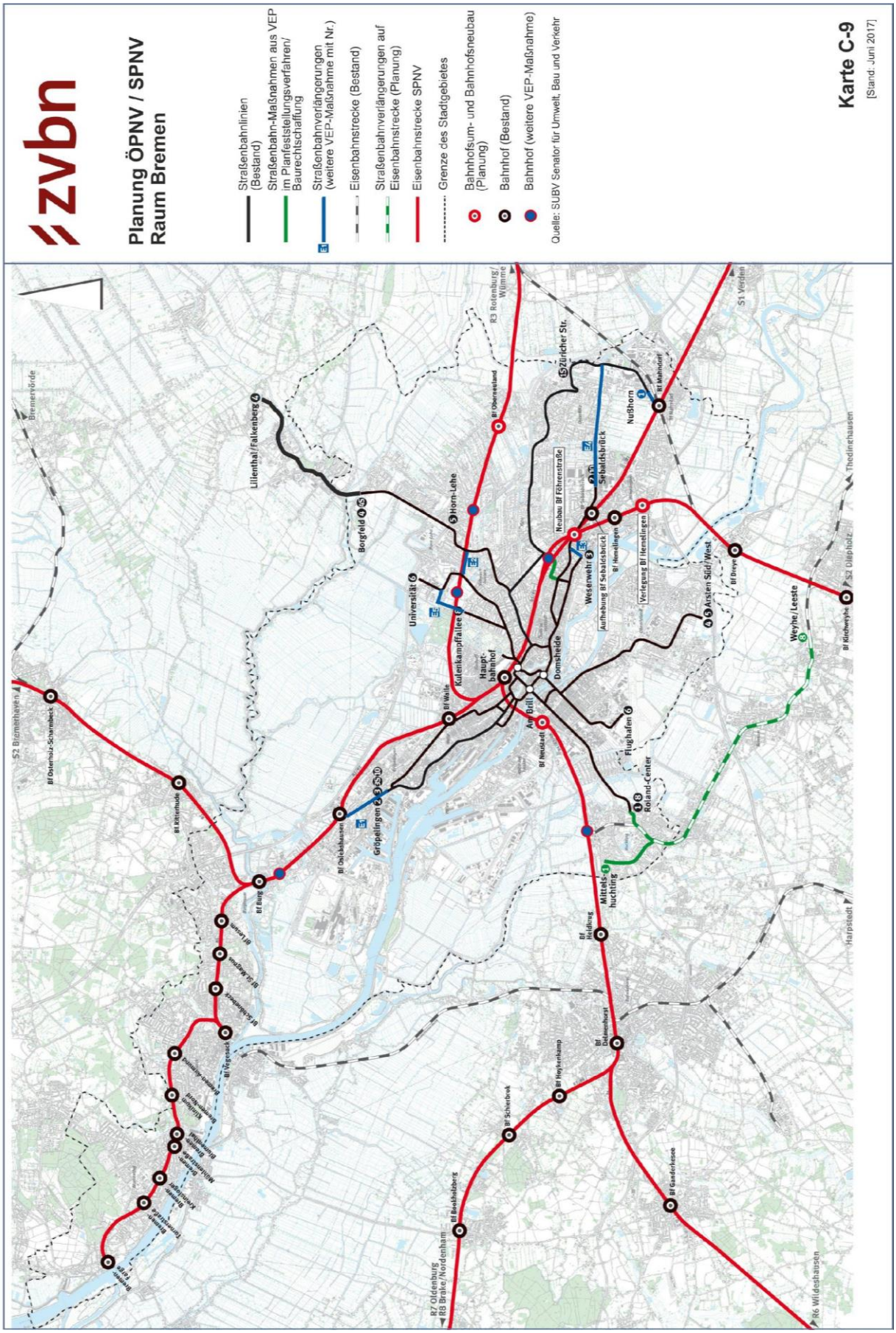
Die Linienverläufe sind schematisiert dargestellt.

Quelle: Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN)



Karte A-24

[Stand: Januar 2018]


zvbn
Planung ÖPNV / SPNV
Raum Bremen
Straßenbahnlinien (Bestand)
Straßenbahn-Maßnahmen aus VEP im Planfeststellungsverfahren/ Baurechtschaffung
Straßenbahnverlängerungen (weitere VEP-Maßnahme mit Nr.)
Eisenbahnstrecke (Bestand)
Straßenbahnverlängerungen auf Eisenbahnstrecke (Planung)
Eisenbahnstrecke SPNV
Grenze des Stadtgebietes
Bahnhofsum- und Bahnhofsneubau (Planung)
Bahnhof (Bestand)
Bahnhof (weitere VEP-Maßnahme)
Quelle: SUBV Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Karte C-9
[Stand: Juni 2017]
Lilienthal/Falkenberg
Borgfeld
Horn-Lehe
Universität
Kulenkampffallee
Hauptbahnhof
Domsheide
Am Brill
Weserwehr
Neubau Bf Fähranstraße
Aufhebung Bf Sebaldsbrück
Verlegung Bf Hemelingen
Sebaldsbrück
Zürcher Str.
Nußhorn
Airsten Süd/West
Weyhe/Leeste
Flughafen
Roland-Center
Mittelshuchting
Gröpelingen
Bf Oberneuland
Bf Mahndorf
Bf Kirchweyhe
Bf Hemelingen
Bf Walle
Bf Oslebshausen
Bf Burg
Bf Kattenesch
Bf Vegesack
Bremerhaven
Bremerförde
Thedinghausen
Harpstedt
Bf Gandersheuse
Bf Heidkamp
Bf Schierbrok
Bf Bookholzberg
R7 Oldenburg
R8 Brake/Nordenham
R6 Wildeshausen
S1 Verden
S2 Bremerhaven
S2 Diepholz
R3 Rotenburg/Wümme

Teil C – Bilanz der Einzelmaßnahmen: Stadtgemeinde Bremen

Bilanzierung: Maßnahmen, die bis zur Beschlussfassung des NVP abgeschlossen waren, oder bereits im Bau befindliche Maßnahmen..... Anl-6

Prüfaufträge..... Anl-8

Weitere Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025..... Anl-8

Maßnahmen, die bis zur Beschlussfassung des NVP abgeschlossen waren, oder bereits im Bau befindliche Maßnahmen

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal Falkenberg

Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal erfolgte am 1.8.2014. Die Fahrzeit zwischen Lilienthal und Domsheide hat sich durch den Wegfall der Umsteigenotwendigkeit um bis zu 10 Minuten gegenüber vorher verkürzt. Alle Fahrten werden mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt, mehr als 18.000 Einwohner haben eine Direktverbindung in die Bremer City erhalten. Der Regiobus bedient als Teil des Linienbündels Osterholz auch weiterhin die Relation Lilienthal – Bremen-Universität – Hauptbahnhof, und tangiert an zentraler Stelle den Ortskern von Lilienthal.

Buslinien Bremen Stadt

Die neu eingerichtete Linie 20 in die Überseestadt wurde aktuell bis zur Hafenkante verlängert und aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minutentakt verdichtet.

Nach weiteren Betriebsansiedlungen im Gewerbegebiet Hansalinie wurde die Linie 42 an ihren Linienenden bis zur Bordeauxstraße bzw. zum Weserwehr verlängert und ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Hierdurch wurde die Möglichkeit genutzt, die Linie durch den Hemelinger Ortskern bis zum Weserwehr zu führen und neben der Anbindung des Bahnhofs Sebaldsbrück (vorheriges Linienende) zusätzliche Anschlüsse an die Straßenbahnlinien 2 und 10 (Föhrenstraße) sowie an die Straßenbahnlinie 3 (Weserwehr) herzustellen. Die Fahrgastentwicklung der Linie wird kontinuierlich überprüft, um auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können.

Neuordnung der Buslinien in Bremen-Nord

Die Fahrgastnachfrage hat sich durch die Einführung eines 15 Minutentaktes auf der

RS 1 in der Hauptnachfragezeit zwischen Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof sowie durch die tarifliche Einbeziehung Bremen-Nords in den Stadttarif weiter in Richtung Regio-S-Bahn orientiert. Hierdurch hat sich die Belastung der Busse auf den Hauptachsen deutlich entspannt.

In der Folge hat die BSAG das Busangebot seit Dezember 2016 moderat an die veränderte Nachfrage angepasst:

- Die Linien 91/92 ersetzen die Linien 96/97 in Blumenthal (15-Minutentakt).
- Die Linie 87 wurde durch Bus-Einzelfahrten zwischen Blumenkamp und Vegesack sowie durch Anruflinientaxifahrten ersetzt.
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit auf der Linie 98 durch Taktverkürzung auf einen 15-Minuten-Takt und durch Verkürzung des Fahrweges (Führung über Aumunder Feldstraße). Die Linie 99 konnte so durch die neue Linie 98 ersetzt werden.
- Die Linie 95 ersetzt in der Eggestedter Straße die Buslinien 96/97 auf dieser Teilstrecke der genannten Linien.

Die im ÖDLA vereinbarten Qualitätsstandards hinsichtlich des Platzangebotes in den Fahrzeugen werden von der BSAG auf allen Linien in Bremen-Nord eingehalten.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Blumenthal

Im Rahmen der Neugestaltung des Busnetzes in Bremen-Nord war der Umbau der Umsteigeanlage am Bahnhof Bremen-Blumenthal vordringlich. Hierbei werden die Bushaltestellen mit direktem Zugang zum Bahnsteig der RS 1 angeordnet und so die Umsteigewege gegenüber der Bestandssituation erheblich verkürzt. Ein wichtiges Ziel ist die Verlagerung der Umsteigerpotenziale zur Regio-S-Bahn aus bzw. in Richtung Farge/Blumenthal und Schwanewede vom Verknüpfungspunkt Bf. Vegesack auf den Verknüpfungspunkt Bf. Blumenthal. Hierdurch kann eine weitere Entlastung der parallel laufenden Buslinien erreicht werden. Die Maßnahme wird im Oktober 2017 abgeschlossen.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Mahndorf

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zum Bahnhof Mahndorf wurde im April 2013 eröffnet. Seit Dezember 2011 hält dort bereits die Regio-S-Bahnlinie 1. Ende 2013 kam der Regional-Express Norddeich-Bremen-Hannover hinzu und Ende 216 die RB Bremen-Uelzen (Heidesprinter Erixx). Der Schienenverkehr ist weiterhin mit den Buslinien 37, 38, 39, 40, 41 und 44 am Bahnhof Mahndorf verknüpft. Die angrenzende P+R und B+R-Anlage berücksichtigt 211 Pkw-Stellplätze sowie 206 Fahrradstellplätze.

Durch die Inbetriebnahme der Straßenbahn und den Halt zusätzlicher Züge hat sich die Bedeutung des Bahnhofs als Verknüpfungspunkt im ÖV deutlich erhöht. Zwischen 2009 und 2015 hat sich das Fahrgastaufkommen allein nur im SPNV an diesem Haltepunkt mehr als verdoppelt.

ÖPNV-Anbindung Überseestadt

Die Überseestadt war im innenstadtnahen Bereich durch die Straßenbahnlinie 3 mit den Haltestellen Eduard-Schopf-Allee, Europahafen und Konsul-Smidt-Straße bereits gut erschlossen. Im weiteren Verlauf der Konsul-Smidt-Straße gab es nur eine vorläufige Anbindung über die verlängerten Linienäste der Buslinie 26 zur Silbermannstraße bzw. zum Schuppen 1. Ab Winterfahrplan 2012/13 wurde eine direkte Buslinie 20 vom Hauptbahnhof

in die Überseestadt eingesetzt, die über die Haltestelle Am Wall die Innenstadt anbindet und im Zuge der Linie 3 und der Konsul-Smidt-Straße (seit 2017 zusätzlich über die Hafenkante) zur Hochschule für Künste geführt wird. Von dort verkehrt die Linie über den Bahnhof Walle bis zum Hohweg. Dadurch besteht seither für die Fahrgäste der Überseestadt eine direkte Anbindung sowohl an den Hauptbahnhof als auch an den Bahnhof Walle. Der Betrieb wurde mit einem 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ aufgenommen; in der SVZ verkehrt die Linie im Stundentakt. Mit zunehmender Besiedlung der Überseestadt und steigender Nachfrage wurde das Fahrtenangebot zwischenzeitlich in der HVZ auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Die Linie 20 hat somit die vorherige Bedienung der Überseestadt durch die Buslinie 26 übernommen und im Bereich Bf. Walle/Hohweg das Angebot der Linie 28 ersetzt.

Auf Basis des „Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt“ wird ein stufenweiser Ausbau des ÖPNV angestrebt und nach politischer Beschlussfassung in Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen umgesetzt (siehe hierzu auch unter „Weitere Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025“).

Neue Haltestelle Hochschulring/BAB-Zubringer Universität

Die EVB-Busgesellschaft und der Technologiepark Universität haben die Stadtgemeinde Bremen gebeten, hier die Einrichtung eines Bushaltpunktes für die Regiobuslinien 630/670 zu prüfen. Die Maßnahme wurde nach positivem Prüfergebnis inzwischen umgesetzt.

Prüfaufträge

Barrierefreie Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen

Für bereits weitgehend barrierefrei gestaltete Haltestellen der Straßenbahnlinien 1, 4 und 6 im Bereich der unabhängig geführten Streckenabschnitte (Osterholz, Arsten und Huchting) sowie an der Bushaltestelle Karl-Carstens-Brücke der Buslinie 22 soll die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verbessert werden. Hierfür müssen die Zugangsrampen baulich angepasst werden und ggf. der Einbau von Aufzügen geprüft werden.

Weitere Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen

Die Straßenbahn soll von der heutigen Endstelle Gröpelingen bis zum Bahnhof Oslebshausen verlängert und mit den dort dann endenden Buslinien von/nach Bremen-Nord sowie mit der Regio-S-Bahn verknüpft werden. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad unter Priorität III im VEP enthalten.

E.2 Straßenbahnverbindung Horn

Die Gleistrasse soll die Strecken der heutigen Linien 4 und 6 miteinander verbinden. Eine neue Linie 5 könnte dann die Fahrzeit zwischen Horn und der Innenstadt verkürzen. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad unter Priorität III im VEP enthalten.

E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße

Mit Blick auf die Gleisverbindung über die Stresemannstraße und einer unter Maßnahme E.4 im VEP empfohlenen Verlängerung der Straßenbahn nach Osterholz kann sich ein verkehrlicher Nutzen im Netzzusammenhang ergeben. Eine Gleisverbindung in der Malerstraße ermöglicht die Weiterführung der Linie 3 vom Weserwehr nach Sebaldsbrück. Eine Umsetzung wird im oberen Finanzierungspfad mit Priorität III empfohlen.

E.4 Straßenbahn nach Osterholz (Weserpark bzw. Bf. Mahndorf)

Die Freihaltung der Trasse, entlang der Osterholzer Heerstraße, wurde im Rahmen des VEP untersucht, nachdem das Projekt zunächst aus dem sog. „Großvorhabenprogramm“ des Bundes herausgenommen wurde. Diese Untersuchung hatte eine Aufnahme der Maßnahme mit Priorität II im oberen und mittleren Finanzierungspfad des Handlungskonzepts des VEP zum Ergebnis (VEP Maßnahme E.4). Der Verkehrswert der Maßnahme steht im Zusammenhang mit E.3:

E.5 Neue Straßenbahn zur Universität

Die Straßenbahnlinie 8 soll zur Universität verlängert werden. Ziel ist eine effizientere und bessere Erschließung des Uni-Campus und des Technologieparks durch eine zusätzliche Straßenbahnanbindung. Ob die Linie 8 oder eher die Linie 6 mit dem SPNV verknüpft werden sollte ist noch nicht entschieden. Die Maßnahme wurde im oberen und mittleren Finanzierungspfad unter Priorität III in den VEP aufgenommen.

E.8a Fähre Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt

Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Woltmershausen und der Überseestadt sowie zur Waterfront im VBN Tarif. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad mit Priorität I enthalten. Weiterhin erfolgt eine Betrachtung und Prüfung der Maßnahme im „Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt“ (Auftrag SWAH).