

Nahverkehrsplan

2023 – 2027

Teil C

Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

Stadt Bremen

Stadt Bremerhaven

Stadt Delmenhorst

Stadt Oldenburg

Landkreis Ammerland

Landkreis Diepholz

Landkreis Oldenburg

Landkreis Osterholz

Landkreis Verden

Landkreis Wesermarsch

Stand 07/2025 nach Teilfortschreibungen

Umlaufbeschluss Verbandsversammlung

07.07.2023 Landkreis Verden

Umlaufbeschluss der Verbandsversammlung

24.07.2024 Landkreis Ammerland

Beschluss der Verbandsversammlung

03.06.2025 Landkreis Osterholz

Umlaufbeschluss der Verbandsversammlung

24.06.2025 Landkreise Oldenburg und Diepholz



zweckverband verkehrverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Teil C

C 1 Ziele	C-4
C 1.1 Grundsätze.....	C-4
C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit	C-5
C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot	C-6
C 1.4 Qualität des ÖPNV	C-8
C 1.5 Tarif und Vertrieb.....	C-8
C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen	C-9
C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot.....	C-10
C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes	C-10
C 2.2 Produkte.....	C-12
C 2.3 Die VBN-BürgerBusse	C-12
C 2.4 Bedienungsangebot in den Gebietskörperschaften	C-15
C 2.4.1 Stadtgemeinde Bremen	C-15
C 2.4.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven	C-25
C 2.4.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst.....	C-30
C 2.4.4 Zielnetz Stadt Oldenburg	C-34
C 2.4.5 Zielnetz Landkreis Ammerland	C-39
C 2.4.6 Zielnetz Landkreis Diepholz.....	C-44
C 2.4.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg	C-57
C 2.4.8 Zielnetz Landkreis Osterholz	C-66
C 2.4.9 Zielnetz Landkreis Verden	C-72
C 2.4.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch	C-81

C 3 Linienbündelung	C-86
C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung	C-86
C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften	C-90
C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen	C-90
C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven.....	C-93
C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst	C-94
C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg	C-95
C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland	C-96
C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz	C-99
C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg	C-102
C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz.....	C-105
C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden	C-107
C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch	C-108
C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation	C-109
C 4.1 Haltestellen	C-112
C 4.1.1 Barrierefreiheit	C-112
C 4.1.2 Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften	C-113
C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	C-119
C 4.3 Fahrgastinformation.....	C-120
C 5 SPNV im Verbundgebiet	C-126
C 5.1 Bahnstationen im Verbundgebiet.....	C-126
C 5.1.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen	C-126
C 5.1.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung	C-131
C 5.1.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld	C-143
C 5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz	C-150
C 6 Barrierefreiheit	C-154
C 6.1 Definition Ausnahmen vollständige Barrierefreiheit	C-154
C 6.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit.....	C-154
C 7 Qualitätsmanagement im VBN	C-157
C 8 Tarif und Vertrieb	C-157
C 9 Vermarktung	C-158

C 1 Ziele

C 1.1 Grundsätze

Die Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll in allen Teilen des Zweckverbandsgebietes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen zeit- und raumbezogenen Verkehrsbedürfnisse gewährleistet und weiterentwickelt werden. Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung beinhaltet neben einer angemessenen räumlichen und zeitlichen Erschließung sowie einer umfassenden Fahrgastinformation und -beratung insbesondere auch die Umsetzung der im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen geltenden Qualitätskonzepte, das Qualitätsmanagement im VBN sowie die Anwendung des VBN-Tarifs (vgl. Kap. A 4–5).

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

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

Vorrang für den ÖPNV

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

ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung

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

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

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

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

Barrierefreiheit

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

*Rahmenvorgaben für
Vergabeverfahren*

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

C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit

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

Barrierefreiheit im PBefG

Das Behindertengleichstellungsgesetz definiert Barrierefreiheit wie folgt: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 Behindertengleichstellungsgesetz).

*Definition der
Barrierefreiheit*

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

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

Design für alle

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

Nahverkehrsplan als Rahmenplan

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

Gutachten vollständige Barrierefreiheit

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

C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot

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

Differenziertes Liniennetz

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

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

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

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

- dass das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot der einzelnen Teilverkehrssysteme und Verkehrsträger untereinander nach einem Gesamtkonzept sowie unter Einbeziehung technischer Verkehrsmanagement- und -informationssysteme abgestimmt und verknüpft wird. Hierbei sind die Umsteigezeiten und -anlagen (beispielsweise ZOB oder Park-/Bike-and-ride-Anlagen) nachfragegerecht und kundenfreundlich zu gestalten.
- dass zentrale Orte mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dabei sollen aufkommensstarke Orte, insbesondere die Ober- und Mittelzentren, möglichst direkt miteinander verbunden werden.
- dass die Vertaktung der Verkehre weiter vorangetrieben wird,
- dass das SPNV-Angebot von den zuständigen Aufgabenträgern gesichert und weiter ausgebaut wird,
- dass der Verkehrsfluss des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen beschleunigt wird,
- dass bei hauptsächlich auf den schulorientierten Verkehr ausgerichteten Linienverkehren das Angebot nach Möglichkeit so gestaltet wird, dass weitere Fahrgäste gewonnen werden können und
- dass neben den Verbindungen zwischen den Zentren auch eine flächendeckende Erschließung des Raumes erreicht werden soll. Neben den Linien der Bedienungsebene 2 sollen hier auch bedarfsorientierte Angebote zum Einsatz kommen.

Sicherstellung des differenzierten Liniennetzes und Verknüpfung der Verkehrsträger

Hinsichtlich der zeitlichen Vorgaben für die Angebotsgestaltung der SPNV-Linien wird das Ziel verfolgt, dass Oberzentren im Verbandsgebiet sowie die benachbarten Oberzentren montags bis sonntags durch ein schnelles, mit dem Schwerpunkt auf Verbindungsfunktion erschließendes SPNV-Produkt (vgl. Kap. A 3.1.1, Regionalexpresslinien) im Stundentakt untereinander verbunden werden (vgl. dazu auch SPNV-Plan Bremen 2015²). Die Verbindung zwischen den an den SPNV-Strecken gelegenen Mittelzentren und den Oberzentren im Verbandsgebiet soll montags bis sonntags mindestens durch im Stundentakt verkehrende langsamere SPNV-Produkte (Regionalbahnlinien, Regio-S-Bahn) erfolgen.

Zeitliches Angebot im SPNV

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

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

C 1.4 Qualität des ÖPNV

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

Qualitätskonzepte und Qualitätsmanagement

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

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

Fahrgastinformation

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

C 1.5 Tarif und Vertrieb

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

Tarif und Vertrieb

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

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

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

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

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

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen

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

Kooperation

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes

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

*Differenzierung des
vorherigen Konzeptes*

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

Das Konzept des differenzierten Liniennetzes beinhaltet die folgenden Elemente:

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

*Schienerpersonen-
nahverkehr*

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

Stadtverkehr

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

Bedienungsebene 1+

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

Bedienungsebene 1

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

Bedienungsebene 2

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

Bedienungsebene 3

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

Nachtverkehr

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

C 2.2 Produkte

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

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

Einheitliche Produkte

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

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

C 2.3 Die VBN-BürgerBusse

Bundesweit verkehren über 400 BürgerBusse. In Niedersachsen sind es über 60, davon 24 im Gebiet des VBN (Stand August 2025). Die VBN-BürgerBusse ergänzen das bestehende ÖPNV-Angebot in zeitlicher und/oder räumlicher Hinsicht. BürgerBusse sollen eine vertaktete innergemeindliche Erschließung und Anschlüsse an weiterführende Bus- und Bahnlinien bieten. Die Fahrplangestaltung berücksichtigt diese Erschließungs- sowie Zu- und Abbringerfunktion. Die fahrplan- und fahrzeugtechnische Auslegung des Betriebes berücksichtigt besonders mobilitätseingeschränkte und ältere Personen.

*Zielsetzung BürgerBus:
Ergänzen, nicht ersetzen*

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

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

BürgerBusfahrzeug

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

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

Fahrgastnachfrage

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

Siedlungsstruktur

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

Finanzierung

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

Netzergänzung

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

Tarif + Corporate Design

Im Verbundgebiet bieten die derzeit 24 BürgerBusvereine auf 52 Linien ein Fahrplanangebot (vgl. Tabelle C-1).

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

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

Gemeinde	Linie	Verlauf	Landkreis
Weyhe	116	Jeebel - Melchiorshausen	Diepholz
	117	Sudweyhe - Erichshof	
Twistringen	155	Twistringen - Heiligenloh - Twistringen	Diepholz
	156	Twistringen - Bockelskamp - Twistringen - Abbenhausen - Twistringen	
Bassum	181	Bassum - Nordwohde	Diepholz
	182	Bassum - Helldiek - Bassum	
	183	Bassum - Neubruchhausen	
	184	Bassum - Bramstedt	
Syke	185	Syke - Ristedt - Syke	Diepholz
	186	Syke - Okel - Syke	
Ganderkesee	221	Schierbrok - Delmenhorst	Oldenburg
	222	Rethorn - Delmenhorst	
	223	Rethorn - Ganderkesee - DEL-Klinikum - Bookholzberg	
Wildeshausen	281	Wildeshausen - Katenbäker Berg	Oldenburg
	283	Wildeshausen - Blumenweg	
Rastede	347	Nethen - Rastede - Wahnbek	Ammerland
Westerstede	359	Westerstede - Westerstede	Ammerland
Edewecht	393	Edewecht - Klein Scharrel - Edewecht - Bad Zwischenahn	Ammerland
Bad Zwischenahn	394	Petersfehn - Bad Zwischenahn	Ammerland
Butjadingen	405	Eckwarden - Burhave - Waddens - Nordenham	Wesermarsch
Stadland	415	Heliosklinik - Reitland - Rodenkirchen	Wesermarsch
Grasberg/ Worpswede	612	Grasberg - Hüttenbusch - Grasberg	Osterholz
	616	Grasberg - Neu-Rautendorf - Grasberg	
Ritterhude	654	Ritterhude - Werschenrege - Ihlpohl - Platjenwerbe - Bremen-Lesum	Osterholz
Kirchlinteln	781	Kirchlinteln - Heins - Kirchlinteln	Verden
	782	Kirchlinteln - Brammer - Kirchlinteln	
	783	Kirchlinteln - Bendingbostel - Kirchlinteln	
	784	Kirchlinteln - Odeweg - Kirchlinteln	
Thedinghausen	785	Thedinghausen - Riede - Uesen	Verden
	786	Blender - Mosum - Thedinghausen	
Ottersberg	788	Otterstedt - Posthausen	Verden
	789	Otterstedt - Sagehorn	
Achim	791	Achim - Uphusen - Achim	Verden
	792	Achim - Uesen - Achim	
	793	Achim - Embsen - Achim	
	794	Achim - Uesen - Baden - Badenermoor	
Oyten	796	Oyten - Sagehorn - Oyten-Süd - Oyten	Verden
	797	Oyten - Schaphusen - Sagehorn - Oyten	
	798	Oyten - Oyten-Süd - Oyten	
Rotenburg(Wümme)	802	Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Straße - Bahnhof	Rotenburg
	803	Bahnhof - Saturnstraße - Moorstraße	
Sottrum	851*	Sottrum - Stuckenborstel - Sottrum	Rotenburg
	852*	Sottrum - Winkeldorf - Sottrum	
	854	Sottrum - Böttersen - Sottrum	
	856*	Sottrum - Ahausen - Sottrum	
Zeven	863	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt - Zeven	Rotenburg
	864	Zeven - Elsdorf - Heesedorf - Gyhum - Nartum	
Gnarrenburg	845	Gnarrenburg - Augustendorf - Glinstedt - Karlishöfen - Findorf - Kuhstedt	Rotenburg
	846	Gnarrenburg - Brillit - Klenkendorf - Fahrendorf - Bremervörde	
Visselhövede	881	Visselhövede - Neuenkirchen - Visselhövede	Rotenburg
	884	Visselhövede - Egenbostel - Visselhövede	
	885	Visselhövede - Vogelpark Walsrode - Visselhövede	
	*	Der BürgerBus Sottrum führt auf dieser Linie einzelne Fahrten durch	

Tabelle C- 1: Übersicht BürgerBuslinien im VBN

C 2.4 Bedienungsangebot in den Gebietskörperschaften

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

C 2.4.1 Stadtgemeinde Bremen

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

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

Angebotsausbau Nebenverkehrszeit, Sonntag, Expressbus GVZ

Angebotsstufe 1

- Die Hauptlinien 1, 4, 6, 24, 25, 26/27 weisen derzeit in der Nebenverkehrszeit (NVZ) montags bis freitags ab 9:00 Uhr bis 12:30 Uhr oder 15:00 Uhr ein gegenüber den Hauptverkehrszeiten verringertes Angebot auf (10-Minutentakt statt 7,5- bis 5- Minutentakt). Diese Angebotslücke wird geschlossen, sodass auf diesen Linien zwischen 6:15 Uhr und 18:45 Uhr mindestens ein 7,5- Minutentakt (+33 %) angeboten wird (Linien 26 und 27 jeweils alle 15 Minuten).
- An Sonn- und Feiertagen wird nach 10:00 Uhr bis Betriebsschluss in Bremen-Stadt ein 20-Minuten-Grundtakt auf den Hauptlinien angeboten, weitere Linien fahren darauf abgestimmt. Am Nachmittag kommt es teilweise zu sehr starken Besetzungen. Das Angebot ist im bundesweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Daher wird der Grundtakt von 12:00 bis 19:00 Uhr auf 15 Minuten (+33 %) verdichtet. Anschluss- und Tangentiallinien fahren darauf abgestimmt.
- Die Besetzung der Linie 63 ist zu den Schichtwechselzeiten im GVZ außergewöhnlich hoch. Es gibt viele Direktfahrer zwischen Hauptbahnhof und GVZ. Daher wird eine neue Expressbuslinie zwischen Hauptbahnhof und GVZ über B6 und A281 mit zunächst 8 Fahrten Montag bis Freitag eingerichtet. Im GVZ werden dabei alle Haltestellen bedient. Weitere Einzelfahrten in Randzeiten werden auf der Linie 63 entsprechend der Nachfrage und der Schichten im GVZ ergänzt.
- Die Verkehrsleistung der BSAG wird um 518.000 Fahrplankilometer pro Jahr verglichen mit heute erhöht (+2,5 %).
- Die Umsetzung der Angebotsstufe 1 soll im Frühjahr 2026 erfolgen.

⁵ Eine ausführliche Darstellung des Prozesses und der Ergebnisse findet sich unter <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586> und <https://bau.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung-des-vep-343552>

Einführung leistungsfähiges Prioritätsnetz mit Metrobuslinien

Angebotsstufe 2

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

zum Ausbau vorgesehene Strecken sein als auch Stadtbereiche bedienen und direkt mit der Innenstadt verbinden, die auch langfristig nicht das ausreichende Potenzial für eine Straßenbahn bieten. Dies unterstützt die „Autofreie Innenstadt“ und kann mittelfristig eingerichtet werden. Die Metrobuslinien erhalten besondere Linienkennungen, die sie von anderen Busverkehren auf den ersten Blick unterscheidbar machen.

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

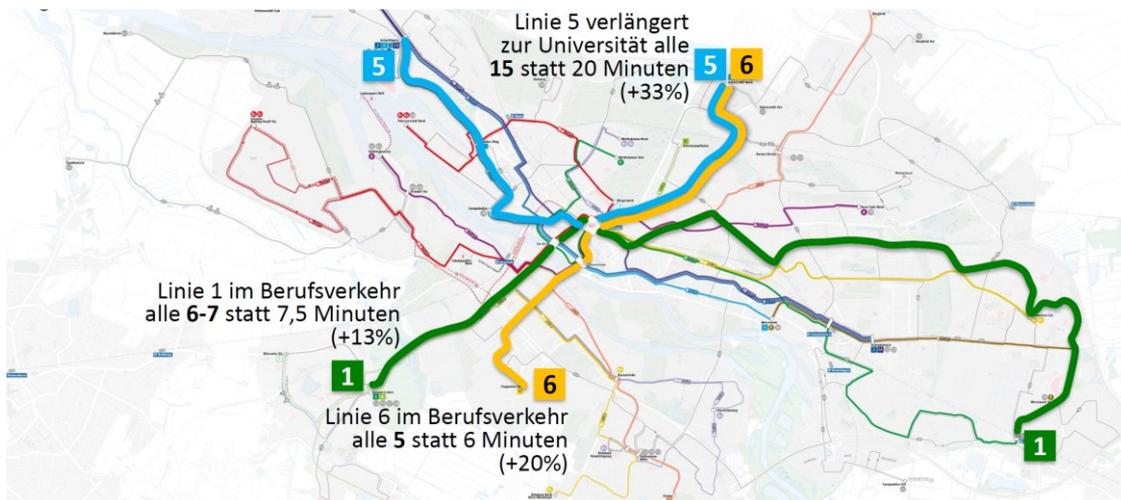


Abb. C-1: Angebotsmaßnahmen Straßenbahnnetz Angebotsstufe 2

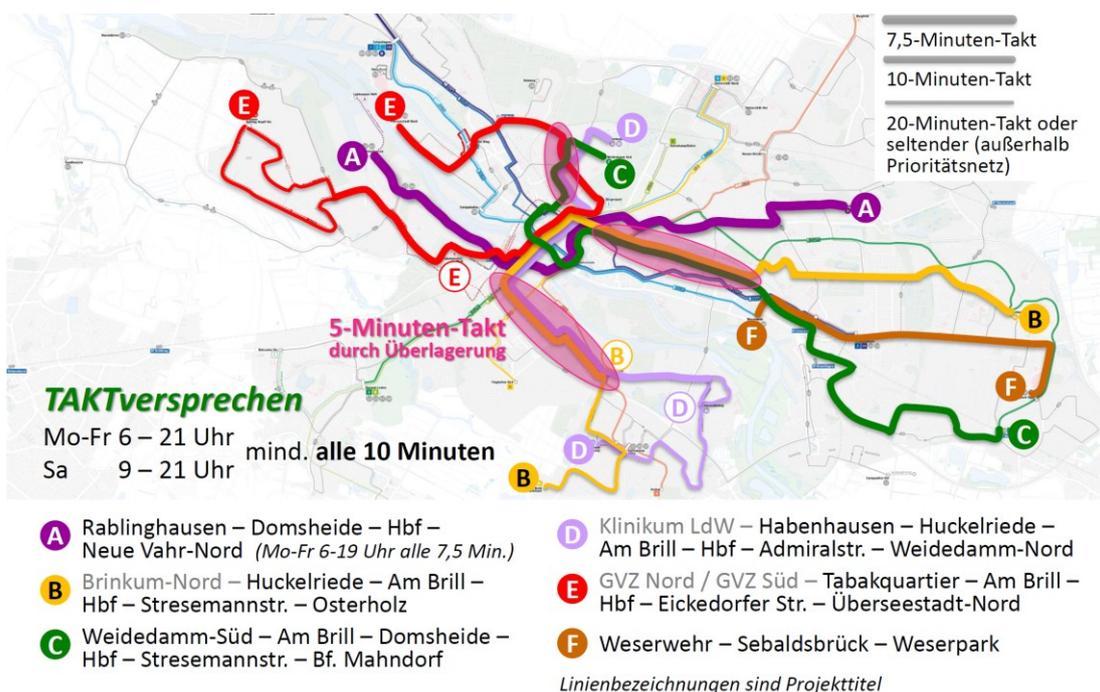


Abb. C-2: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Stadt

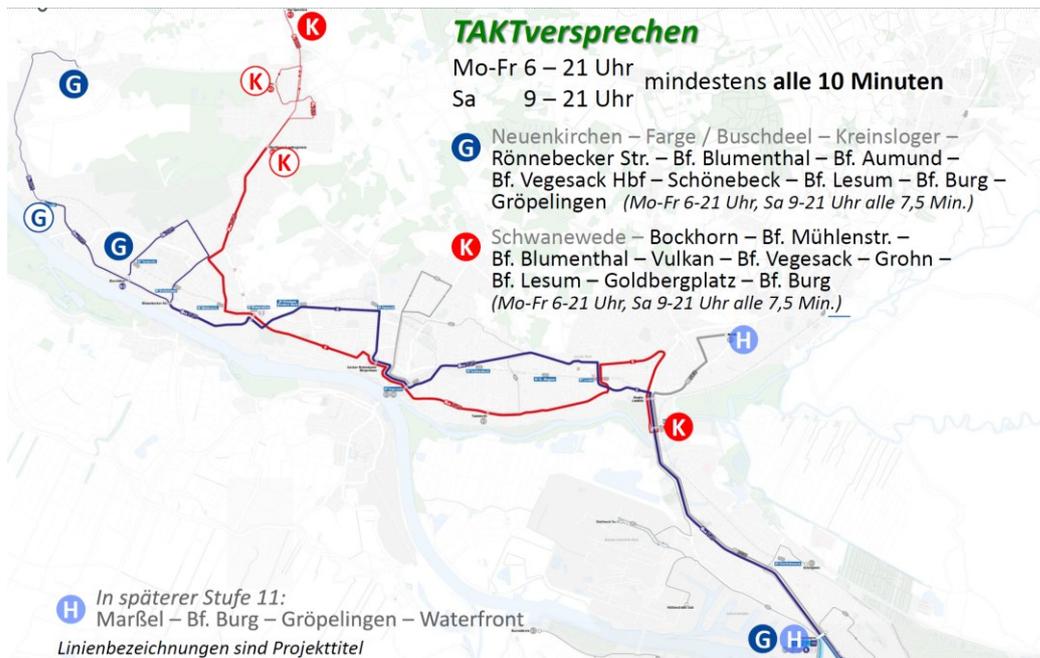


Abb. C-3: Angebotsmaßnahmen Busnetz Angebotsstufe 2 Bremen Nord

Kreuz, quer und zum Job: Quer- und Gewerbelinien

Angebotsstufe 3

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

Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien

Angebotsstufe 4

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

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

Überall hin und weg: Starke Quartiersanbindungen

Angebotsstufe 5

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

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

Jederzeit flexibel unterwegs: Abend- und Nachtverkehr

Angebotsstufe 6

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

Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

Angebotsstufe 7

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

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

Für Kultur, Shopping, Events: Mehr Angebot am Samstag

Angebotsstufe 8

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

Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West

Angebotsstufe 9

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

Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd

Angebotsstufe 10

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

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

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

Angebotsstufe 11

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

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

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

Maßnahmen im Straßenbahnnetz

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

Verlängerung Bremen-Mittelshuchting und Weyhe

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

Querverbindung Ost

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

Straßenbahn in die Überseestadt

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

Stadt-Regionales Verkehrskonzept

⁶ BASt – Publikationen – Leitfaden "Qualitätsmanagement für Lichtsignalanlagen"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Führung Regionalbuslinien

Bedienungsstandards

Fahrzeugeinsatz

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

Qualität

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

*Fahrgastinformation
und Service*

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

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

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

Beschleunigungsmaßnahmen

Dabei werden die folgenden Ziele verfolgt:

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

C 2.4.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven

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

Verkehrsentwicklungsplan

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

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

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

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

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

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

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

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

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

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

Bedarfsgesteuerte Verkehre

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

Nachtverkehr

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

Beschleunigungsmaßnahmen

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

Straßenbahn

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

Fahrgastinformation

Im Fokus ist dabei vor allem

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

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

Barrierefreiheit

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

Haltestellen

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

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

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

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

Fahrpersonal

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

Wesersprinter

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

Regionalbus

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

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

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

**Taktzeiten Stadtbusverkehr Bremerhaven
Stand Fahrplan 2022**

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

SVZ	Schwachverkehrszeit
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVZ	Nebenverkehrszeit

ALT	Anrufzentrale, verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung zum VBN-Tarif
mit ALT	Einzelne Fahrten werden als ALT angeboten
BA	Betriebsanfang
HB	verkehrt nur an Schultagen im Land Bremen
E	Einsatzwagen Montag bis Freitag an Schultagen
EKZ	Einkaufszentrum
Hbf	Hauptbahnhof

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

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

C 2.4.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst

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

Allgemeine Ziele

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

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

Für den Nahverkehrsplan leiten sich daraus folgende Ziele ab:

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

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

*Klimaschutz**Fahrgastinformation und Marketing*

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

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

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

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

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

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

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

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

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

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

Nachtverkehre

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

BürgerBus

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

*Schienerpersonen-
nahverkehr*

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

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

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

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

C 2.4.4 Zielnetz Stadt Oldenburg

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

*Allgemeine Ziele:
Strategieplan Mobilität*

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

*Verbindung von
Stadt und Region*

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

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

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

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

Busbeschleunigung

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

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

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

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

*SPNV-Haltepunkt
Ofenerdiek*

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

Hinweis zur vorangegangenen Tabelle C-4: Abkürzungen

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

* *Hauptverkehrszeit*

** *Nebenverkehrszeit*

*** *Schwachverkehrszeit*

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

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

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

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

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

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr
– Ebene 3*

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

Nachtverkehr

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

*Schienerpersonen-
nahverkehr*

C 2.4.5 Zielnetz Landkreis Ammerland

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

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

Regionalbus – Ebene 1+

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

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

Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde (BE1+)

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

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

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

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

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

Linie 380 Westerscheps – Edeweicht – Oldenburg (BE1 +)⁷

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

Die Linie 440 ist der Bedienungsebene 1 im Landkreis Ammerland zugeordnet. Die Zielvorgaben für die Linie 440 stehen im Kapitel C 2.4.10 Landkreis Wesermarsch.

Regionalbus – Ebene 1

Die Linie 910 (Oldenburg – Husbäke – Friesoythe) wird dem Landkreis Cloppenburg zugeordnet.

⁷ Sofern der Landkreis Cloppenburg die Finanzierung der Verkehrsleistung der Linie 380 im Landkreis Cloppenburg übernimmt, verkehrt die Linie über Westerscheps hinaus bis nach Barßel im Stundentakt.

Folgende vier Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 360 Barßel – Ocholt – Westerstede (BE2)

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

Linie 366 Augustfehn – Apen – Westerstede (BE2)

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

Linie 370 Rastede – Wiefelstede – Bad Zwischenahn (BE2)

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

Linie 375 Bad Zwischenahn – Edewecht – Jeddelloh II (BE2)

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

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

*Bedienungsebene 3
schulorientierter Verkehr*

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

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

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Ammerland durch die drei Nachtlinien N31, N32 und N34 (vgl. Karte A-15). Diese verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Dadurch wird ein Angebot (drei bis vier Fahrten pro Nacht) zwischen allen Landkreisgemeinden mit dem Oberzentrum Oldenburg und dem Diskothekenstandort 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 Edeweicht.

Nachtverkehre

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

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

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

BürgerBus

Das Angebot der Linie 377 „Meerbus“ wird eingestellt.

Besonderheiten

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

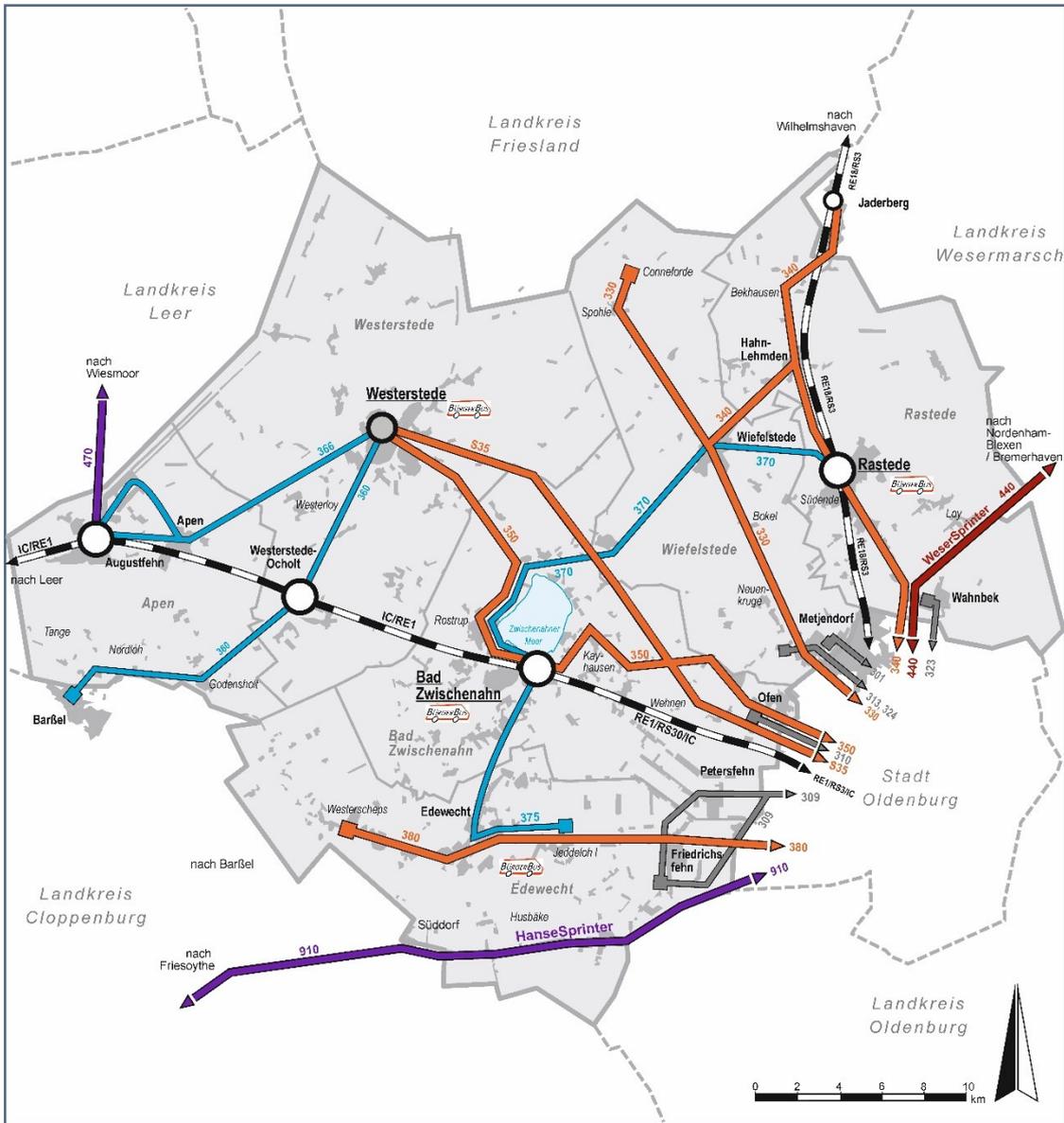
*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

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

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

**Landkreis Ammerland
Zielnetz**



- | | | | |
|--|---|-----------------------------|-----------------------------------|
| | SPNV-Linie mit Bahnhof | | Linie benachbarter Aufgabenträger |
| | SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 | | Stadtbuslinie |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 | | BürgerBus |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1+ | Verwaltungseinheiten | |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1 | Westerstede | Mittelzentrum |
| | Buslinie der Bedienungsebene 2 | Edewecht | Grundzentrum |
| | | <i>Süddorf</i> | Ort |

Karte C-1

[Stand: April 2024]

C 2.4.6 Zielnetz Landkreis Diepholz

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

Mit der Verlängerung der BSAG-Linie 8⁸ von Bremen Huchting über Moordeich – Stuhr – Brinkum nach Leeste wird der Landkreis Diepholz zukünftig auch direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Umsetzung im Jahr 2027 erfolgt. Mit der Inbetriebnahme der Linie 8 erfolgt die Einstellung der Stadtbuslinie 55 der BSAG.

Verlängerung der BSAG-Linie 8 von Bremen bis Leeste

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

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

Bahnhof/Haltepunkt	P+R	B+R
Moordeich	Ja	Ja
Moordeich-Hespenstraße	Nein	Ja
Moordeich-Biotop	Nein	Ja
Stuhr-Rathaus	Ja	Ja
Stuhrbaum-Gewerbegebiet	Nein	Ja
Brinkum	Ja	Ja
Brinkum-Hallenbad	Nein	Ja
Brinkum-Studtriede	Nein	Ja
Bahnhof Erichshof	Ja	Ja
Erichshof-Ost	Nein	Ja
Bahnhof Leeste	Ja	Ja
Hagener Straße	Nein	Ja

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

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

- Moordeich
- Brinkum-Hallenbad
- Bahnhof Erichshof
- Bahnhof Leeste

Dafür ist die Schaffung barrierefrei gestalteter Bushaltestellen vorzugsweise direkt, wenigstens aber in einer Entfernung von maximal 250 m zu den genannten vier Haltepunkten der Linie 8 vorzusehen.

⁸ Die Planfeststellung für die Linie 8 erfolgte nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Der Betrieb erfolgt entsprechend der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Liniengenehmigung für den Teil Huchting – Leeste steht noch aus. Die Linie 8 ist Bestandteil des Linienbündels Straßenbahn der Stadtgemeinde Bremen.



Abb. C-4: Linienverlauf Linie 8 auf dem Gebiet des Landkreises Diepholz

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn werden die Regionalbuslinien 101, 102, 120, 121, 113 und N12 neben der überregionalen und innergemeindlichen Verkehrsaufgabe auch Zu- und Abbringerfunktionen zur Straßenbahn übernehmen. Daher wird das Verkehrsangebot dieser Linien an die neue Aufgabe angepasst. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Linie 101: Ausweitung des Verkehrsangebotes entsprechend der Bedienungsebene 1 auf der gesamten Linienlänge sowie Prüfung der Möglichkeit eines neuen Endpunktes in Brinkum oder Erichshof mit Verknüpfung zur BSAG-Linie 8, in Abhängigkeit der Umlaufplanung
- Linie 102: Prüfung der Möglichkeit eines neuen Endpunktes in Bremen Huckelriede, in Abhängigkeit der Umlaufplanung sowie des Vorhandenseins von Überliegerplätzen und der Auslastung der Straßenbahnlinie 4
- Linie 120: Einstellung der Fahrten über Hörden und Erhalt des Linienweges über Erichshof mit dem Anspruch der Bedienungsebene 1
- Linie 121: Verlängerung der Linie bis Bahnhof Leeste mit dem Anspruch der Bedienungsebene 1 sowie Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede, in Abhängigkeit der Umlaufplanung sowie des Vorhandenseins von Überliegerplätzen und der Auslastung der Straßenbahnlinie 4 sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsangebot der Linie 750
- Linie 113: Verlängerung der Linie bis Brinkum, Marktplatz bei gleichzeitig neuem Endpunkt Bahnhof Moordeich als Verknüpfungspunkt zur Linie 8
- Linie N12: Anpassung des Verkehrsangebotes als zeitliche Ergänzung zum Nachtangebot der BSAG-Linie 8
- Ausweitung bzw. Einführung des Verkehrsangebotes zwischen dem Bahnhof Moordeich und dem Bereich Moordeich Schule sowie dem Wohnquartier Weberstraße
- Aufbau eines Nachtangebotes auf einigen der oben genannten Linien

Die aus dem Landkreis Oldenburg sowie aus der Stadt Delmenhorst einbrechenden Regionalbuslinien 226, 227, 204, 214 bleiben in ihrem Linienweg erhalten. Eine Verknüpfung zur Linie 8 findet entsprechend dem Linienweg unmittelbar an einem der vier oben genannten Verknüpfungspunkte oder alternativ an einer barrierefreien Haltestelle in deren unmittelbarer Umgebung statt. Der Anspruch des barrierefreien Ausbaus umfasst auch die auf Bremer Gebiet liegenden Bushaltestellen „Varreler Landstraße“ sowie den nördlichen Mast „Henstedter Straße“.

Die Samtgemeinde Thedinghausen des Landkreises Verden setzt sich für eine Reaktivierung der BTE-Strecke Leeste – Kirchweyhe – Thedinghausen ein (siehe Kapitel 2.4.9). Die Gemeinde Weyhe im Landkreis Diepholz hat in ihrem Verkehrsentwicklungsplan eine Prüfung für eine spätere Weiterführung der Straßenbahn Linie 8 über Leeste bis zum Bahnhof Kirchweyhe und nach Sudweyhe verankert.

Im Landkreis Diepholz werden die fünf Regionalbuslinien 102, 150, 123, 137 und 138 der Bedienungsebene 1+ zugeordnet. Dabei handelt es sich bei den vier Linien 123, 137, 138 und 150 um landesbedeutsame Buslinien. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Linie 102 Bremen – Stuhr – Syke (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem Mittelzentrum Stuhr, der Gemeinde Weyhe und dem Mittelzentrum Syke Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8 Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt, alternierend zweistündig ein Schnellbus und zweistündig ein Regionalbus
	Sa	Stundentakt, alternierend zweistündig ein Schnellbus und zweistündig ein Regionalbus
	So- / Feiertag	Zweistundentakt mit ebenfalls alternierenden Angeboten von Schnellbus und Regionalbus
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	BSAG-Linie 8
	Bassumer Straße	BSAG-Linie 8
	Brinkum Marktplatz	Linien 101, 120, 226, 113
	Bf Syke	SPNV sowie Linie 150

Landesbuslinie 150 Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Syke und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen sowie mit der Samtgemeinde Hoya im Landkreis Nienburg Die Linie ist eine Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Zweistundentakt zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya
	Sa	Stundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Zweistundentakt zwischen Bruchhausen-Vilsen und Hoya
	So- / Feiertag	Zweistundentakt zwischen Syke und Bruchhausen-Vilsen, Einzelne Fahrten bis Hoya
Verknüpfungen	Bf Syke	SPNV sowie Linie 102

Landesbuslinie 123 Bassum – Schwaförden – Sulingen (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Sulingen mit der Stadt Bassum unter Anbindung der Samtgemeinde Schwaförden Die Linie ist eine Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Bassum	SPNV
	Sulingen ZOB	Linien 137, 138, 133

Landesbuslinie 137 Sulingen – Diepholz (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit dem Mittelzentrum Sulingen unter Anbindung der Samtgemeinden Rehden und Kirchdorf Die Linie ist eine Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Diepholz	SPNV
	Sulingen ZOB	Linien 123, 138, 133

Landesbuslinie 138 Sulingen – Siedenburg – Nienburg (BE1+)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtgemeinde Siedenburg sowie mit der Stadt Nienburg (außerhalb des Verbundgebiets) Die Linie ist eine Landesbuslinie	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Stundentakt
Verknüpfungen	Bf Nienburg	SPNV und Fernverkehr
	Sulingen ZOB	Linien 123, 137, 133

Im Landkreis Diepholz werden die fünf Regionalbuslinien 101, 120, 121, 133 und 170 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
- Ebene 1*

Linie 101 Bremen – Brinkum – Bassum (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Mittelzentrum Stuhr und der Stadt Bassum Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8 Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	BSAG-Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	Linien 102, 120, 226, 113
	Bf Bassum	SPNV sowie Linie 123

Linie 120 Bremen – Brinkum – Kirchweyhe (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem Mittelzentrum Stuhr sowie der Gemeinde Weyhe Entfall des Streckenabschnittes über Hörden mit Inbetriebnahme der Linie 8 Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr; Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf Erichshof	BSAG-Linie 8
	Bf Leeste	BSAG-Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	Linien 101, 102, 226, 113
	Bf Kirchweyhe	SPNV sowie Linie 121

Linie 121 Bremen – Dreye – Kirchweyhe – (Leeste) (BE 1)

Streckenführung	<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Gemeinde Weyhe sowie innergemeindliche Erschließungsfunktion innerhalb der Gemeinde Weyhe</p> <p>Verlängerung der Linie über Kirchweyhe Bf. hinaus bis Bf. Leeste mit Inbetriebnahme der Linie 8</p> <p>Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8</p> <p>Prüfung eines neuen Endpunktes in Huckelriede mit Inbetriebnahme der Linie 8 in Abstimmung mit dem Verkehrsangebot der Linie 750</p>	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bremen Hbf	SPNV und Fernverkehr, Stadtverkehr
	Huckelriede	Stadtverkehr
	Bf. Dreye	SPNV und Linie 750
	Bf Leeste	BSAG-Linie 8
	Bf Kirchweyhe	SPNV sowie Linie 120

Linie 133 Sulingen – Wagenfeld – Rahden (BE 1)

Streckenführung	<p>Verbindung des Mittelzentrums Sulingen mit der Samtgemeinde Kirchdorf und der Gemeinde Wagenfeld sowie der Stadt Rahden (außerhalb des Verbundgebietes)</p>	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Sulingen und Kirchdorf; Zweistundentakt zwischen Kirchdorf und Rahden mit Verstärkerfahrten
	Sa	Stundentakt zwischen Sulingen und Kirchdorf; Zweistundentakt zwischen Kirchdorf und Rahden mit Verstärkerfahrten
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Sulingen ZOB	Linien 123, 137, 138
	Wagenfeld, Fliederweg	Linie 170
	Bf Rahden	SPNV

Linie 170 Diepholz – Wagenfeld – Ströhen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit der Samtgemeinde Rehden und Gemeinde Wagenfeld	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Ströhen und Rehden mit Verknüpfung auf die Linie 137 Durchbindung von Fahrten in der HVZ nach Diepholz
	Sa	Stundentakt zwischen Ströhen und Rehden mit Verknüpfung auf die Linie 137
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Rehden, Kreis-sparkasse	Linie 137
	Wagenfeld, Fliederweg	Linie 133
	Bf Diepholz	SPNV sowie Linie 129 und 125

Leistungsverbesserungen auf Linien der Bedienungsebene 2 sollen das Verkehrsangebot der Bedienungsebenen 1+ und 1 sinnvoll um innergemeindliche Verkehrsfunktionen ergänzen sowie eine Anbindung an den SPNV und/oder weitere Regionalbuslinien herstellen. Im Landkreis Diepholz werden die sieben Regionalbuslinien 113, 105, 125, 129, 152, 158 und 177 der Bedienungsebene 2 zugeordnet.

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Die Realisierung von Leistungsverbesserungen auf diesen Linien zur Erreichung des nachfolgend beschriebenen Verkehrsangebotes setzt eine Antragstellung der jeweiligen Gemeinden beim Landkreis Diepholz im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur innerörtlichen Erschließung im Landkreis Diepholz“ und einen finanziellen Eigenanteil der Gemeinden voraus.

Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

Linie 113 (Bremen) – Moordeich – Heiligenrode – Seckenhausen – (Brinkum) (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion Mit Inbetriebnahme der Linie 8 Verlängerung der Linie über Seckenhausen hinaus bis Brinkum, Marktplatz und neuer Endpunkt Bf Moordeich Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bassumer Str.	Linie 8
	Bf Moordeich	Linie 8
	Brinkum, Marktplatz	102, 101, 120, 226

Linie 105 Bassum – Syke/Affinghausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen den Ortsteilen Affinghausen und Sudwalde in der Gemeinde Schwaförden mit der Stadt Bassum sowie dem Mittelzentrum Syke	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Vier Fahrten je Richtung
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Bassum	SPNV
	Bf Syke	SPNV

Linie 125 Twistringen – Barnstorf – Diepholz (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Stadt Twistringen, die SG Barnstorf und das Mittelzentrum Diepholz. Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV sowie ersetzendes Angebot für RS2 zwischen Twistringen – Barnstorf – Diepholz	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt freitags in den Abend- und Nachtstunden
	Sa	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt in den Abend- und Nachtstunden
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Twistringen	SPNV
	Bf Barnstorf	SPNV
	Bf Diepholz	SPNV

Linie 129 Brockum – Lembruch – Diepholz (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinde Lemförde sowie das Mittelzentrum Diepholz Zu- und Abbringer zum SPNV Touristische Funktion zur Anbindung des Sees Dümmer	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Diepholz	SPNV
	Bf Lemförde	SPNV

Linie 152 Bruchhausen-Vilsen – Schwaförden – Sulingen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinden Schwaförden und Bruchhausen-Vilsen Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und den Samtgemeinden Schwaförden und Bruchhausen-Vilsen Zu- und Abbringer zu den Landesbuslinien 137, 138, 150 sowie zur Linie 133	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bruchhausen-Vilsen, ZOB	Linie 150
	Sulingen ZOB	Linien 137, 138, 133

Linie 158 Sulingen – Ehrenburg – Twistringen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinde Schwaförden Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und der Samtgemeinde Schwaförden sowie der Stadt Twistringen Eine angemessene ÖPNV-Anbindung des zukünftigen Zentralkrankenhauses für den Landkreis Diepholz am Standort in Twistringen wird sichergestellt. Zu- und Abbringer zu den Landesbuslinien 137, 138 sowie zur Linie 133 Zu- und Abbringer zum SPNV	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Twistringen	SPNV
	Sulingen, ZOB	Linien 137, 138, 133

Linie 177 Bruchhausen-Vilsen – Asendorf – Uepsen – (Siedenburg) (BE 2)

Streckenführung	Verlängerung der Linie über Uepsen hinaus bis Siedenburg Verbindung mit innergemeindlicher Erschließungsfunktion für die Samtgemeinden Bruchhausen-Vilsen und Siedenburg Verbindung zwischen den beiden Samtgemeinden Zu- und Abbringerfunktion zu den Landesbuslinien 138 und 150	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtung zum Stundentakt vormittags und nachmittags
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bruchhausen-Vilsen, ZOB	Linie 150
	Siedenburg, Siemer	Linie 138

Im Landkreis Diepholz sind 46 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Diepholz soll die Flächenerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Dabei können Linien bei entsprechendem Bedarf hinsichtlich einzelner Fahrten aufgestockt werden. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.6.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Diepholz wird durch die Linie N12 Bremen – Brinkum – Kirchweyhe des VBN-Nachtschwärmer-Netzes ergänzt (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot ist an den zukünftigen Fahrplan der Linie 8 anzupassen. Der Aufbau eines Nachtangebotes auf weiteren Linien mit Zu- und Abbringerfunktion zur BSAG-Linie 8 ist anzustreben.

Nachtverkehre

Bedarfsgesteuerte Verkehre im Landkreis Diepholz in Form von AnrufSammelTaxen (AST) oder AnrufLinienTaxen (ALT) übernehmen die Aufgaben der innergemeindlichen Erschließung in Bereichen ohne bzw. mit sehr geringem Linienverkehrsangebot. Soweit Gemeinden bedarfsgesteuerte Verkehre initiieren wollen, setzt deren Realisierung eine Antragstellung der jeweiligen Gemeinde beim Landkreis Diepholz im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur innerörtlichen Erschließung im Landkreis Diepholz“ und einen finanziellen Eigenanteil der Gemeinde voraus.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Die bedarfsgesteuerten Verkehre sind genehmigungspflichtig im Sinne des PBefG und werden Bestandteil der jeweiligen Linienbündel.

Bei Neuvergabe bzw. Wiedererteilung der Genehmigung basiert der anzuwendende Tarif für AnrufSammelTaxen auf dem jeweiligen VBN-Tarif plus einem individuell gestalteten AST-Zuschlag. Eine Vereinheitlichung dieser AST-Zuschläge für die AnrufSammelTaxen im Landkreis Diepholz wird angestrebt. Für VBN-Zeitkarteninhaber sind Rabatte zu gewähren.

Derzeit gibt es im Landkreis Diepholz AnrufSammelTaxen in den Gemeinden Schwaförden und Kirchdorf. Derzeit wird der Aufbau von zwei weiteren AST in den Städten Syke und Sulingen mit Inbetriebnahme 2025 angestrebt. 2024 wurde das AST Stuhr dauerhaft von der Beförderungspflicht entbunden. Die Gemeinde und ZVBN prüfen derzeit die Integration eines neuen AST.

In den folgenden Gebietskörperschaften besteht Interesse an einer grundsätzlichen Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten und Finanzierbarkeit eines AST-Angebotes unter dem Vorbehalt der Bewertung und Zustimmung der zuständigen politischen Gremien: Samtgemeinden Barnstorf, Bruchhausen-Vilsen (Fortentwicklung des BruVI-Mobils), Rehden, Lemförde, in der Stadt Twistringen.

Im Landkreis Diepholz verkehren BürgerBusse in der Gemeinde Weyhe sowie in den Städten Bassum und Syke. Dabei handelt es sich um die Linien 116, 117, 181, 182, 183, 184, 185 und 186. Voraussichtlich am 1. August 2025 wird der Bürgerbus Twistringem mit den Linien 155 und 156 seinen Betrieb aufnehmen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBusse

Zur besseren Anbindung des Landkreises Vechta an den Nah- und Fernverkehr in Diepholz werden Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung von/nach Vechta begrüßt und durch den LK Diepholz unterstützt.

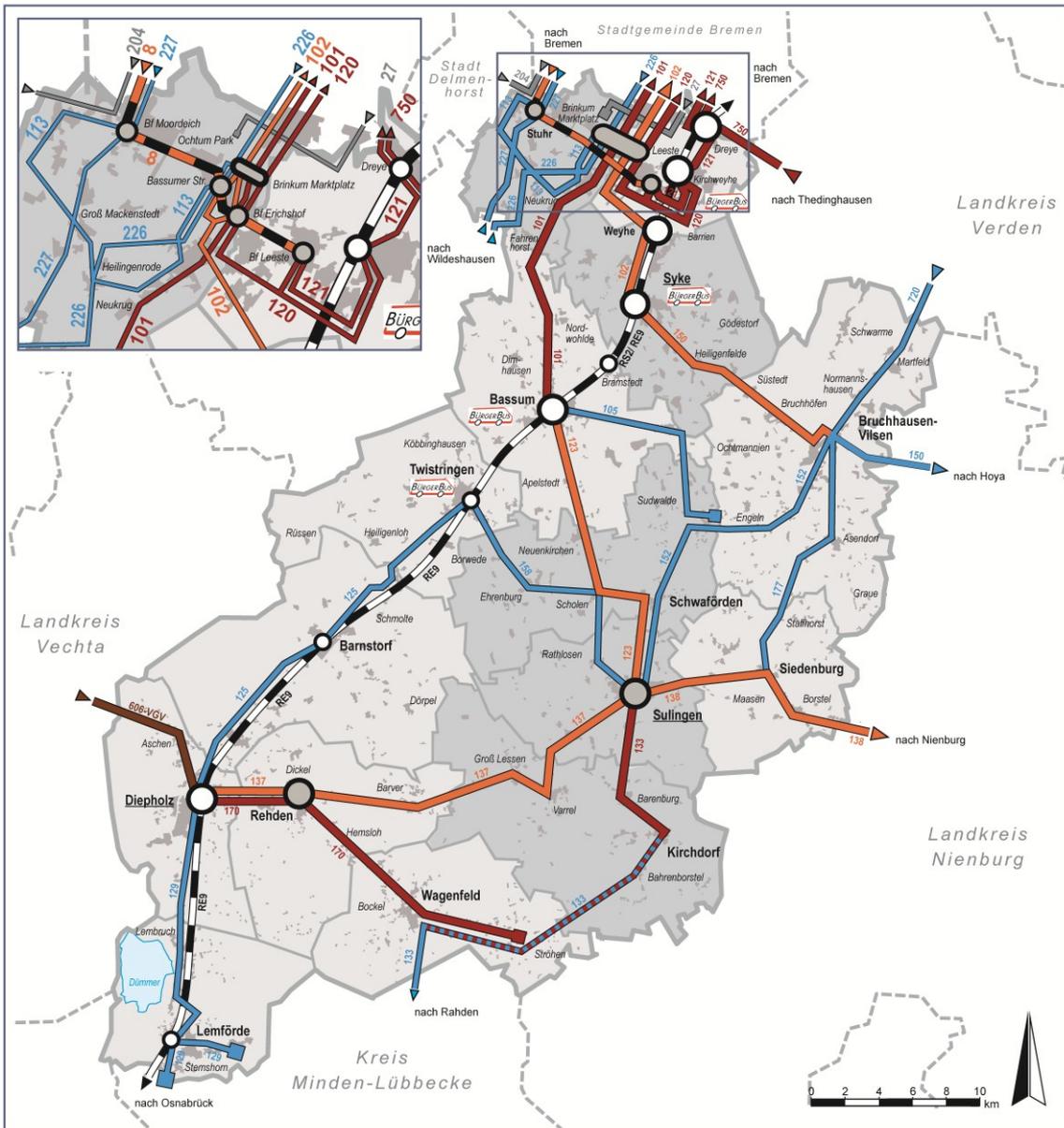
Einbrechende Verkehre

Eine verbesserte Anbindung der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen an das Mittelzentrum Verden durch Angebotsausweitungen auf der Linie 720 (Verden – Thedinghausen/Bruchhausen-Vilsen) soll angestrebt werden.

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

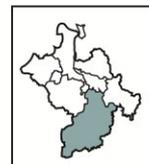
Schienerpersonen-nahverkehr

**Landkreis Diepholz
Zielnetz**



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | SPNV-Linie mit Bahnhof | | Buslinie der Bedienungsebene 1+ angrenzender Aufgabenträger |
| | SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 | | Linie 8 |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 | | Stadtbuslinie |
| | Verknüpfungspunkt von Buslinien und der Linie 8 | | Angebotsverdichtung auf Bedienungsebene 2 |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1+ | | BürgerBus |
| | Buslinie der Bedienungsebene 1 | | VBN-AnrufSammelTaxi |
| | Buslinie der Bedienungsebene 2 | | |

- Verwaltungseinheiten
- | | |
|---------------------|---------------|
| Diepholz | Mittelzentrum |
| Wagenfeld | Grundzentrum |
| Neuenkirchen | Ort |



Karte C-2
[Stand: Juli 2025]

C 2.4.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg

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

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Oldenburg in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

- Finanzielle Unterstützung von BürgerBussen durch den Landkreis Oldenburg unter der Voraussetzung einer gemeindlichen Kofinanzierung *Finanzierung*
- Abstimmung einer finanziellen Unterstützung von neuen ÖPNV-Angeboten durch die kreisangehörigen Gemeinden
- Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten unter Federführung der Gemeinde Hatten *Infrastruktur*
- Unterstützung der Gemeinden bei der Ausweitung von B+R Angeboten an den Bahnhöfen im Landkreis
- Geplant zum Herbst 2025: *Angebot und Qualität*
 - Verdichtung des Fahrplanangebotes des HunteSprinters Linie 270 und Einführung einer Linienwegflügelung zwischen Kirchhatten und Oldenburg abwechselnd über Munderloh/A28 (mit Dötlingen) bzw. Sandkrug/A29 (ohne Dötlingen).
- Geplant zum 14.12.2025:
 - Anpassung bzw. Verlängerung der Linie 271 Wildeshausen – Dötlingen über Ostrittrum bis zum Bahnhof Huntlosen, um dort Anschlüsse an die Züge von/nach Oldenburg herzustellen. Am Liniende in Wildeshausen wird die Linie über den Bahnhof hinaus zum Krankenhaus Johanneum verlängert.
 - Verbessertes Angebot auf der Linie 220 zwischen Ganderkesee und Bf Bookholzberg zwecks Herstellung regelmäßiger Zuganschlüsse am Bf Bookholzberg mit den Zügen von und nach Oldenburg sowie zur Anbindung von Gewerbegebieten
 - Einrichtung einer neuen Linie 225 Sandhatten – Kirchhatten – Altmoorhausen – Lintel zum Bf Hude um dort Anschlüsse an die Züge von/nach Oldenburg und Bremen herzustellen
 - Einrichtung eines durchgängig vertakteten Fahrplanangebotes Montag bis Samstag auf der Linie 240 Ganderkesee – Delmenhorst, sowie Verlängerung der Linie 240 über Falkenburg und Dingstede nach Kirchhatten zwecks Anschlusses in Ganderkesee an die Züge von/nach Bremen und zur Anbindung des Jobcenters in Kirchhatten
 - Einstellung der ALT-Angebote zwischen Sandhatten – Kirchhatten – Munderloh und zwischen Dötlingen – Wildeshausen. Diese werden durch die vorgenannten Linienenerweiterungen überflüssig.

- Fahrplanseitige Ausrichtung aller Linien- und Mobilitätsangebote mit Kontakt zum HunteSprinter auf die Fahrplanzeiten der Linie 270
- Prüfung auf Linienwegverlagerung der Linie 226 über Bremen Airport-Stadt sowie auf Linienwegverlängerung zur Universität Bremen, in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften
- Prüfung auf Anpassung der Taktlage der Linie 226 zwecks Anschlusses an die RB 58 in Wildeshausen
- Prüfung auf Verlängerung zur Anbindung der Gewerbegebiete Hockensberg und Simmerhausen auf der Linie 260 Wildeshausen-Ahlhorn-Großenkneten
- Prüfung auf Erschließung des Metropark Hansalinie in Ahlhorn mittels ALT.
- Prüfung auf Verlängerung einzelner Stadtbuslinien aus Delmenhorst in den Landkreis Oldenburg in Abstimmung mit der Stadt Delmenhorst (z. B. Delmenhorst – Adelheide – Groß Ippener – Harpstedt)
- Prüfung auf Einrichtung einer Linie für Pendelnde zwischen Wildeshausen – Aldrup – Twistringen/Bassum mit Zuganschluss in Wildeshausen und Bassum oder Twistringen
- Prüfung von Angebotsverbesserungen im Rahmen bedarfsorientierter Angebote (AST, ALT, On-Demand)

Die folgende Linie wird der Bedienungsebene 1+ zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene1+*

Linie 270 „Huntesprinter“ Oldenburg – Wildeshausen (BE 1+) ⁹

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Wildeshausen auf wechselnden Linienwegen. Zwischen Kirchhatten und Oldenburg fährt die Linie abwechselnd über Sandkrug (ohne Dötlingen) und die A29 bzw. über Munderloh (mit Dötlingen) und die A28. Anbindung der Gemeinden Hatten und Dötlingen.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Halbstundentakt zwischen Wildeshausen und Kirchhatten bzw. innerhalb der Stadt Oldenburg von ca. 5:30 bis 22:30 Uhr. Bedeutet für die zwischen Kirchhatten und Oldenburg abwechselnd bedienten Streckenabschnitte einen durchgängigen Stundentakt.
	Sa	Durchgängiger Stundentakt zwischen Wildeshausen und Kirchhatten bzw. innerhalb der Stadt Oldenburg bis 00:30 Uhr. Bedeutet für die abwechselnd bedienten Streckenabschnitte einen 2h-Stundentakt. Zusätzlich werden in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Spätfahrten bis 03:45 Uhr angeboten.
	Sonn- und Feiertag	Durchgängiger Stundentakt zwischen Wildeshausen und Kirchhatten bzw. innerhalb der Stadt Oldenburg bis 22:30 Uhr. Bedeutet für die abwechselnd bedienten Streckenabschnitte ein 2-Stundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30
	Bf Wildeshausen	Verknüpfung mit den von und nach Bremen verkehrenden Linien 226/227.
	Hatten	Verknüpfung mit der Linie 225

⁹ Geplante Umsetzung der Verbesserung zum 14.8. 2025

Die folgende Linie wird der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
- Ebene 1*

Linie 280 Oldenburg – Wardenburg (BE 1)

Streckenführung	Schnelle Anbindung der Gemeinde Wardenburg an das Oberzentrum Oldenburg via Klinikum Oldenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Stundentakt
	Sa	Durchgängiger Stundentakt
	Sonn- und Feiertag	Durchgängiger Zweistundentakt
Verknüpfungen	Hbf/ZOB Oldenburg	Einbindung in Taktknoten zur Minute :30
Hinweis	Täglich Mo-So taktverdichtendes Fahrplanangebot durch die Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 320	

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
- Ebene 2*

Linie 220 Rethorn – Ganderkese (BE 2) ¹⁰

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen den Gemeindehauptorten Ganderkese und Bookholzberg mit Anbindung der Ortschaften Rethorn und Gruppenbühren.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtungen zum Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt als Anruflinientaxi
	Sonn und Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Bookholzberg	Anschluss zur Regio-S-Bahn
	Bf Ganderkese	Anschluss zur Regionalbahn
	Rethorn/Bookholzberg	Verknüpfung mit den Linien 222 und 223 von/nach Delmenhorst und Elmelo

¹⁰ Geplante Umsetzung der Verbesserung: zum 14.12.2025

NEU: Linie 225 Sandhatten – Hude (BE 2) ¹¹

Streckenführung	Verbindung zwischen Hude und Huntlosen über Kirchhatten/Sandhatten und mit Erschließung der Gewerbegebiete Altmoorhausen und Munderloh	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtungen zum Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sonn- und Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Hude	Verknüpfung mit der von und nach Bremen und Oldenburg verkehrenden Zuglinie RS 3
	Hatten	Verknüpfung mit der Linie 270

Linie 226 Wildeshausen – Bremen Hbf (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen mit Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt. Die 226 bindet die Ortslagen Fahrenhorst, Heiligenrode, Seckenhausen und Brinkum (Gemeinde Stuhr) an den Hbf Bremen an	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Überwiegend Stundentakt. Zwischen Harpstedt und Wildeshausen Mo-Fr Verdichtung zum 30´-Takt in den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen zum Stundentakt
	Sonn- und Feiertag	Zweistundentakt zwischen Harpstedt und Wildeshausen mit Anruflinientaxi
Verknüpfungen	Bf Wildeshausen	Mo-So regelmäßige Anschlüsse am Bf Wildeshausen an die Zuglinie RB 58 von/nach Bremen und Osnabrück sowie zur 270 „Huntesprinter“ nach Oldenburg
	Brinkum Bassumer Str.	Nach Inbetriebnahme der BSAG-Linie 8: Verknüpfung zur Linie 8
	Hbf Bremen	Verknüpfung mit dem Fern-, Nah- und Stadtverkehr

¹¹ Geplante Einrichtung der Linie: zum 14.12.2025

Linie 227 Wildeshausen – Kirchseelte – Bremen–Huchting (BE2)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen mit Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt und insbesondere der Gemeinde Stuhr Die 227 erschließt die Ortslagen Heiligenrode, Groß-Mackenstedt und Moordeich (Gemeinde Stuhr) und bindet sie in Bremen–Huchting an das Netz des städtischen ÖPNV an	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Acht vertaktete Fahrten je Richtung bis Kirchseelte, zwei Fahrten verkehren weiter bis Wildeshausen
	Sa	Kein Angebot
	Sonn- und Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bremen Roland–Center	Verknüpfung zum Stadtverkehr

Linie 240 Kirchhatten – Delmenhorst (BE 2) ¹²

Streckenführung	Verbindung zwischen Kirchhatten und Delmenhorst mit Erschließung Ganderkesees zwecks verbesserter Anbindung des Klinikums und des Hanse–Wissenschaftskollegs in Delmenhorst	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Zweistundentakt mit einzelnen Verdichtungen zum Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten Der Fahrplan der Linie 240 bietet zusammen mit der Linie 223 (BürgerBus Ganderkesee) auf der gemeinsam bedienten Relation Ganderkesee Bahnhof – Delmenhorst Klinikum ein aufeinander abgestimmtes, verdichtetes Fahrplanangebot
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sonn- und Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Delmenhorst	Verknüpfung mit der von und nach Bremen verkehrenden Zuglinie RS 4
	Bf Ganderkesee	Verknüpfung mit der von und nach Bremen verkehrenden Zuglinie RB 58

¹² Geplante Umsetzung der Verbesserung: zum 14.12.2025

Linie 260 Großenkneten – Wildeshausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung zwischen Großenkneten und Wildeshausen mit Anbindung der Ortslagen/Orte Sage, Ahlhorn, Steinloge, Aumühle und dem Kreishaus in Wildeshausen	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sonn- und Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Wildeshausen Bahnhof	Verknüpfung mit der von und nach Bremen und Osnabrück verkehrenden Zuglinie RB 58

Linie 271 Bf Huntlosen – Wildeshausen (BE 2) ¹³

Streckenführung	Verbindung zwischen Huntlosen und Wildeshausen zur Erschließung der Gemeinden Dötlingen und Großenkneten. Die 271 bietet am Bf Huntlosen passgenaue Anschlüsse an den RE 18 von/nach Oldenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt mit Verdichtungen zum Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Durchgängiger Zweistundentakt
	Sonn- und Feiertag	Zweistundentakt (ggflls. saisonal April – Oktober)
Verknüpfungen	Neerstedt, Sportplatz	Verknüpfung mit dem HunteSprinter von und nach Oldenburg

Die Oldenburger Stadtbuslinien 314, 320 und 315/325 verbinden die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungen, Wardenburg, Sandkrug und Hatterwüstring mit der Stadt Oldenburg. Alle Stadtbuslinien bieten an allen Verkehrstagen durchgängige Taktverkehre an. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist das Angebot verdichtet.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Im Zusammenhang mit der Linienwegflügelung der Linie 270 werden Gespräche mit der Stadt Oldenburg angestrebt, mit dem Ziel, das Fahrtenangebot auf den gemeinsam bedienten Abschnitten aufeinander abzustimmen.

Die Delmenhorster Stadtbuslinie 207 bedient von montags bis sonntags vier Haltestellen im Ortsbereich Ganderkesee/Elmeloh im Stundentakt. Bei einer weiteren von der 207 bedienten Haltestelle steht nur einer der beiden Fahrtrichtungsmasten auf dem Gebiet der Gemeinde Ganderkesee.

Insgesamt 52 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreiskommunen Wardenburg, Hatten, Hude, Großenkneten, Dötlingen, Ganderkesee, Wildeshausen und Harpstedt ausgelegt. Als Fahrziel dieser Schulverkehre nimmt die Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

¹³ Geplante Umsetzung der Verbesserung: zum 14.12.2025

Auch auf das in der Stadt Oldenburg befindliche Landkreisgymnasium (Graf-Anton-Günther-Gymnasium) ist ein großer Teil des schulorientierten Verkehrs ausgerichtet.

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

Das Angebot wird durch die (Werksbus)Linien 237 und 238 ergänzt. Diese sind auf die Schichtzeiten des Mercedes-Benz-Werkes in Bremen abgestimmt.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die Nachtlinien N25 und N26 (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Diese verbinden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verschiedene Oldenburger Landkreismunicipalitäten mit den Oberzentren Bremen und Oldenburg, mit dem Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst und dem Mittelzentrum Wildeshausen sowie mit der Gemeinde Wardenburg.

Nachtverkehr

An Wochenenden bietet die Linie 270 „HunteSprinter“ zwischen Oldenburg und Wildeshausen Fahrten auch bis in die frühen Morgenstunden.

Zusätzlich verkehren die Nachtexpresslinien N41 zwischen Oldenburg und Sandkrug/Hatterwüstring sowie die N25 zwischen Oldenburg und Ahlhorn (vgl. Karte A-13). Letztere als gemeinsames Angebot zwischen Stadtverkehr Oldenburg und Regionalbusverkehr Landkreis Oldenburg.

Im Landkreis Oldenburg verkehrt ein Anruflinientaxi (ALT) auf der Linie 226 ausschließlich an Sonn- und Feiertagen. Auf der Linie 220 verkehrt ab Dezember 2025 ausschließlich samstags ein Anruflinientaxi.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden ist zu überprüfen, ob und in welcher Form ein zukünftiger Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist.

Im Landkreis Oldenburg verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Ganderkesee und Wildeshausen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich in den Kapiteln A 3.2.8 und C 2.4.

BürgerBus

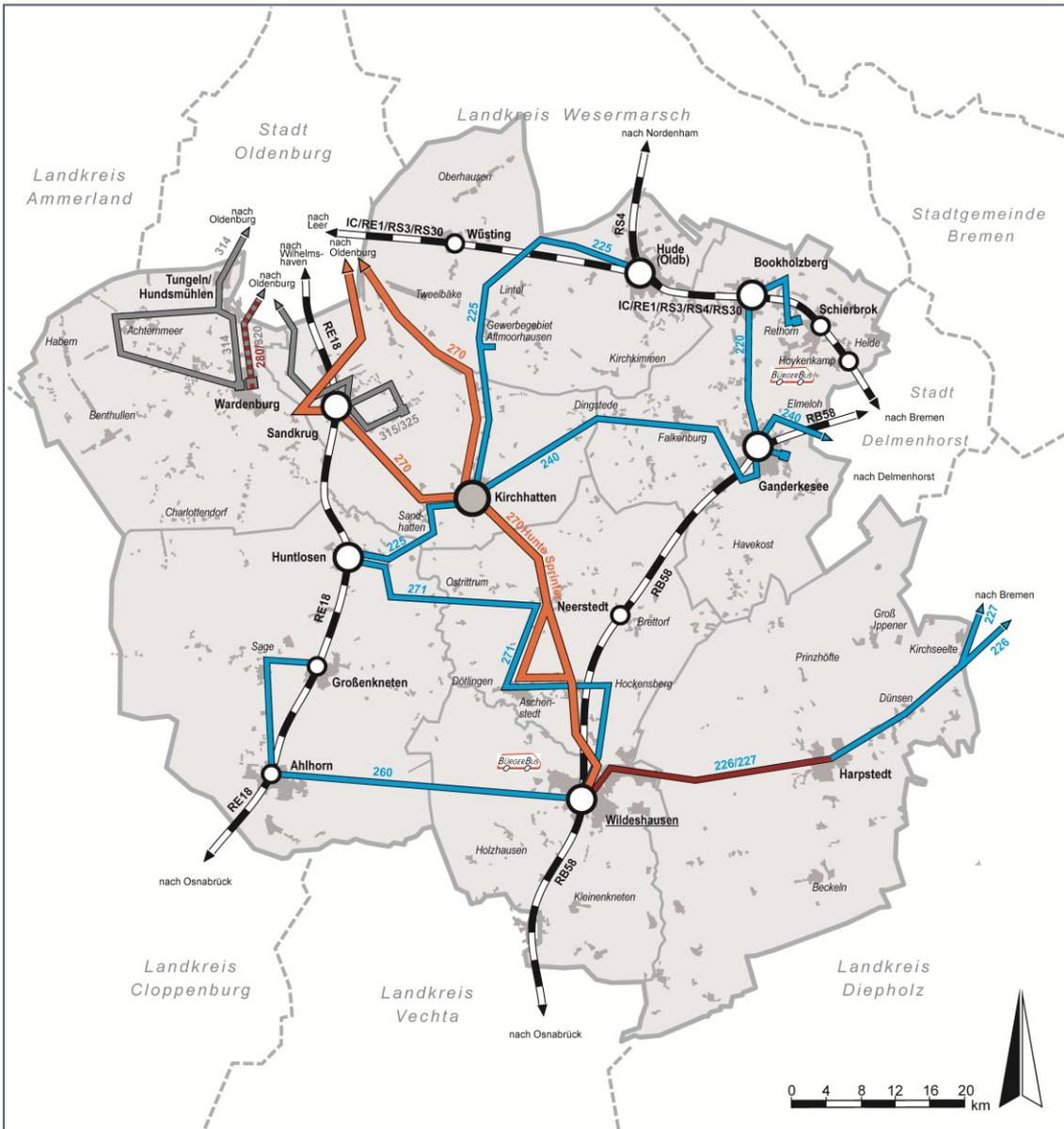
Mit vier Fahrtenpaaren Montag bis Freitag verbindet die Linie 918 Friesoythe, Bösel und Petersdorf im Landkreis Cloppenburg mit der Gemeinde Wardenburg. Dort werden Anschlüsse an die nach Oldenburg weiterfahrenden Linien 280 bzw. 320 hergestellt. Die im Bündel Oldenburg-West befindliche Linie 264 bedient auf einzelnen Fahrten auch Haltestellen außerhalb des VBN im Landkreis Vechta. Zudem verkehren die Linien 600 und 930, die dem Zuständigkeitsbereich der an das Zweckverbandsgebiet angrenzenden Gebietskörperschaften zugeordnet sind, im Landkreis Oldenburg. Da diese Linien im Landkreis Oldenburg nur sehr wenige Haltestellen bedienen bzw. auch nur wenige Fahrten anbieten, ist ihre verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Oldenburg sehr gering.

Sonstige Verkehre

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

Schienepersonen-nahverkehr

**Landkreis Oldenburg
Zielnetz**



	SPNV-Linie mit Bahnhof		Stadtbus/ Buslinie der Bedienungsebene 1	
	SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2		Stadtbuslinie	
	Verknüpfungspunkte von Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2		BürgerBus	
	Buslinie der Bedienungsebene 1+	Verwaltungseinheiten		
	Buslinie der Bedienungsebene 1	Wildeshausen	Mittelzentrum	Karte C-3 [Stand: Juni 2025]
	Buslinie der Bedienungsebene 2	Wardenburg	Grundzentrum	
		Brettorf	Ort	

C 2.4.8 Zielnetz Landkreis Osterholz

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

Im Landkreis Osterholz werden die zwei Regionalbuslinien 630 und 670 der Bedienungsebene 1+ zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Landesbuslinie 630 Bremen – Lilienthal – Grasberg – Zeven¹⁴ (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Lilienthal und Grasberg im Landkreis Osterholz und den Samtgemeinden Tarmstedt und Zeven im Landkreis Rotenburg Die Linie verkehrt als Landesbuslinie.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr mit Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der HVZ
	Sa	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr
	So- / Feiertag	Stundentakt von 8:00 bis 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Nah- und Fernverkehr
	Lilienthal Falkenberg	Straßenbahnlinie 4 sowie Buslinien 670, 668 und 632

Landesbuslinie 670 Bremen – Lilienthal – Worswede – Osterholz-Scharmbeck (BE 1+)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen, den Gemeinden Lilienthal und Worswede sowie dem Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck. Die Linie verkehrt zwischen Bremen Hbf und Worswede, Insel als Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung. Angestrebt ist der Status als Landesbuslinie für die Gesamtstrecke.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 23:00 Uhr mit Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der HVZ
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 21:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So- / Feiertag	Stundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Nah- und Fernverkehr
	Lilienthal Falkenberg	Straßenbahnlinie 4, 4S sowie Buslinien 630, 668 und 632
	Worswede Insel	Linie 640
	Bf Osterholz-Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz-Takt; RE8, RE9 und RS2

¹⁴ Die Genehmigung für die Linie 630 ist zwischen den Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Folgende Linien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

Linie 680 (Bremen–Gröpelingen –) Bremen–Burg – Ritterhude – Osterholz–Scharmbeck – Hambergen (– Gnarrenburg) (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Gemeinde Ritterhude, Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck und Gemeinden Hambergen und Vollersode im Landkreis Osterholz sowie der Gemeinde Gnarrenburg im Landkreis Rotenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen 6:00 und 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt; Halbstundentakt zwischen Bremen–Burg und Osterholz–Scharmbeck; Fahrten zwischen Gröpelingen und Burg außerhalb der Hauptverkehrszeit. Einzelne Fahrten verkehren weiter bis nach Gnarrenburg
	Sa	Stundentakt zwischen Bremen und der Samtgemeinde Hambergen von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt; einzelne Fahrten verkehren weiter bis nach Gnarrenburg
	So– / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8:00 und 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz–Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz–Takt; RE8, RE9 und RS2
	Bf Oldenbüttel	RS2
	Bf Bremen Burg	RS1 und RS2 sowie Stadtverkehr Bremen
	Bremen Gröpelingen	Stadtverkehr Bremen

Linie 650 Schwanewede–Neuenkirchen – Schwanewede – Osterholz–Scharmbeck (BE 1)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinde Schwanewede mit dem Gewerbepark A 27 und dem Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt; dazu eine zusätzliche Fahrt zu Schichtbeginn und –ende des Gewerbepark A27
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So– / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8 und 22 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz–Scharmbeck	Einbindung in den Osterholz–Takt; RE8, RE9 und RS2

Linie 660 Bremen-Burg – Ihlpohl – Garlstedt – Hagen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung des Oberzentrums Bremen mit den westlichen Teilen der Gemeinden Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck sowie der Gemeinde Hagen im Bremischen im Landkreis Cuxhaven	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	Sa	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt zwischen 8:00 und 22:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Osterholz-Scharmbeck	Über Verknüpfung mit der Linie 650 Einbindung in den Osterholz-Takt; RE8, RE9 und RS2
	Ihlpohl, Tankstelle	S60
	Bf Bremen-Burg	RS1 und RS2 sowie Stadtverkehr Bremen

Im Landkreis Osterholz werden die drei Regionalbuslinien S60, 640 und 677 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Die Linie 840 bricht aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zur Anfahrt des Bahnhofs Oldenbüttel ein. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus-Ebene 2*

Linie 640 Worswede – Gnarrenburg (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinde Worswede mit der Gemeinde Gnarrenburg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	drei Fahrtenpaare
Verknüpfungen	Worswede Insel	670

Linie 677 Bremen-Vegesack – Schwanewede – Meyenburg (BE 2)

Streckenführung	Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Schwanewede	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr sowie eine Spätfahrt
	Sa	Zweistundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt
Verknüpfungen	Bf Bremen Vegesack	RS1 sowie Stadtverkehr Bremen

Linie S60 Schwanewede – Ihlpohl – Bremen Hbf (BE 2)

Streckenführung	Direktverbindung der Innenstadt des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Schwanewede	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Je drei Fahrtenpaare morgens und nachmittags
	Sa	Stundentakt zwischen 7 und 20 Uhr sowie eine Spätfahrt
	So- / Feiertag	
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Nah- und Fernverkehr
	Schwanewede, Hospitalstraße	94, 650
	Ihlpohl, Tankstelle	660

Im Landkreis Osterholz gibt es den sogenannten Osterholz-Takt. Dieser ist ausgerichtet auf den Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Hier treffen sich alle Hauptlinien und bilden einen Umstiegs-knoten untereinander sowie zum SPNV. Der Landkreis finanziert das Grundangebot gemäß dem Bedienungsebenenkonzept.

Osterholz-Takt

Im Landkreis Osterholz werden 34 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots der Bedienungsebene 3 und somit dem schulorientierten Verkehr zugeordnet.

*Bedienungsebene
Schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

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

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

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osterholz durch drei Linien des VBN-Nachtschwärmer-Netzes sowie drei Linien des Nachtnetzes Bremen. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Linien:

Nachtverkehre

- N4 Bremen–Arsten – Lilienthal–Falkenberg (Nachtstraßenbahn)
- N7 Bremen – Bremen–Vegesack – Schwanewede–Neuenkirchen
- N8 Bremen–Vegesack – Schwanewede–Mitte
- N63 Lilienthal–Falkenberg – Grasberg – Zeven
- N67 Lilienthal–Falkenberg – Worpswede
- N68 Bremen Hbf – Ritterhude – Osterholz–Scharmbeck – Hambergen – Wallhöfen

Die BSAG erweitert ihr bestehendes Nachtlinienangebot um die Linie N8, welche im Frühjahr 2026 starten soll und die täglich Schwanewede–Mitte mit Bremen–Nord verbindet.

In der Gemeinde Schwanewede wird durch die Gemeinde ein AnrufSammel-Taxi (AST) angeboten.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Osterholz verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Grasberg, Wopswede und Ritterhude. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.3.

BürgerBusse

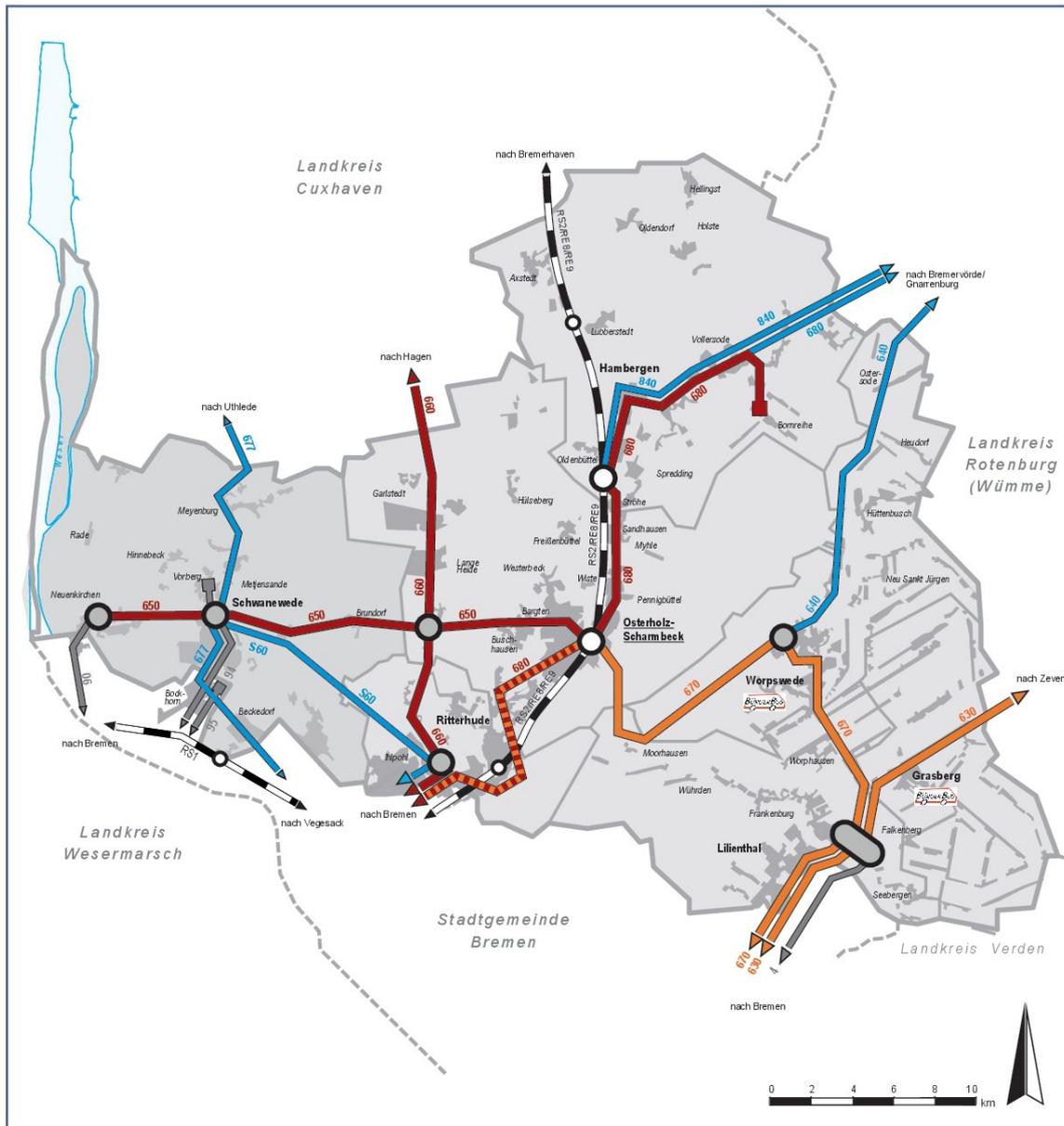
Das Angebot der Bremer Stadtbuslinien und der Straßenbahn, die auch das Gebiet des Landkreises Osterholz bedienen, wird im Kapitel C 2.4.1 beschrieben. Über die Linie 4 und 4S nach Lilienthal-Falkenberg ist der Landkreis direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

*Schienenpersonen-
nahverkehr*

**Landkreis Osterholz
Zielnetz**



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

-  Buslinie der Bedienungsebene 2
-  Stadtbuslinie / Straßenbahn
-  BürgerBus
-  VBN-AnrufSammelTaxi

Verwaltungseinheiten

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

Karte C-4

[Stand: März 2025]

C 2.4.9 Zielnetz Landkreis Verden

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

Die Linien 711 und 712 werden der Bedienungsebene Stadtbus zugeordnet. Diese Linien verkehren Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 20:30 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6:00 und 14:00 Uhr im 30-Minutentakt, bis 21:00 Uhr im Zweistundentakt. An Sonn- und Feiertagen ist das Verkehrsangebot auf die Zeit zwischen 14:00 und 20:00 Uhr begrenzt.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Das in der nachfolgenden Übersicht dargestellte Verkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Die Einrichtung eines Nachtangebots an Wochenenden soll geprüft werden.

Übersicht Taktzeiten Stadt Verden				
Linie	Linienverlauf	montags- freitags	samstags	sonn- und feiertags
		Minutentakt	Minutentakt	Minutentakt
		6:00 – 20:30	6:00 – 21:00	14:00 – 20:00
711	Verden ZOB – Dauelsen – Verden ZOB	30	30	120
712	Verden ZOB – Roggenkamp – Trift – Verden ZOB	30	30	120

Das AnrufSammelTaxi (siehe bedarfsgesteuerte Verkehre) ergänzt die Stadtbuslinien der Stadt Verden.

Die BSAG-Stadtbuslinie 38 des Linienbündels Stadtgemeinde Bremen Bus bedient Teile des Gewerbegebietes Bremer Kreuz der Stadt Achim.

Im Landkreis Verden werden die fünf Regionalbuslinien 713, 735, 730, 740 und 750 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 713 Verden – Weitzmühlen – Kirchlinteln (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln über den Ortsteil Weitzmühlen.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Zu anderen Buslinien sowie zum SPNV
	Bf. Kirchlinteln	Zukünftig mit dem SPNV
	Gewerbegebiet Finkenber	Verknüpfung zwischen den Linien 714 und 713

Linie 730 Bremen – Oyten – Ottersberg – Otterstedt (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Oyten und Ottersberg	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg
	Sa	Stundentakt zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Oyten	Mit anderen Buslinien
	Bf. Ottersberg	Mit dem SPNV
	Bremen Hbf	Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Linie 735 Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Dörverden sowie in Verlängerung mit der Samtgemeinde Hoya	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Bf. Dörverden	Mit dem SPNV

Linie 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Mittelzentren Achim und Verden (Aller) sowie der Ortsteile von Langwedel Dabei bedient die Linie vorrangig Ortsteile, die nicht an der SPNV-Strecke liegen.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB Auf dem Abschnitt Bremen Hbf – Achim – Baden wird ein Zweistundentakt angeboten
	Sa	Stundentakt für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB Auf dem Abschnitt Bremen Hbf – Achim – Baden wird ein Zweistundentakt angeboten
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	Achim, Markt/Schmiedeberg	Mit anderen Buslinien
	Bf. Achim, Achim-Baden und Verden	Mit dem SPNV
	Bf. Bremen-Mahndorf	Die regelmäßige Anbindung von Bremen-Mahndorf wird angestrebt
	Bremen Hbf	Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Linie 750 Bremen – Dreye – Thedinghausen (BE 1)

Streckenführung	Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Samtgemeinde Thedinghausen über den Weyher Ortsteil Dreye Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten zur Taktverdichtung wird angestrebt. Diese Fahrten sollten zum Flughafen Bremen geführt werden.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt
	Sa	Stundentakt
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	Thedinghausen, Markt	Mit anderen Buslinien
	Bf. Dreye	Mit dem SPNV
	Bremen Hbf	Verknüpfung zum Fernverkehr, SPNV und Stadtverkehr

Im Landkreis Verden werden die neun Regionalbuslinien 701, 702, 705, 714, 720, 739, 745, 760 und 765 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 701 Verden – Kirchlinteln, Otersen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der südlichen Ortsteile der Gemeinde Kirchlinteln mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr mit Taktverstärkungen bis 15:30 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Ludwigslust	Mit anderen Buslinien Richtung Walsrode

Linie 702 Achim – Thedinghausen – Emtinghausen – Achim (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Thedinghausen und Emtinghausen mit der Stadt Achim Im Rahmen der Neuausschreibung (geplant zum 01.08.2028) sollen die Spätfahrten am Wochenende auf die neu einzurichtende Nachtschwärmerlinie N72 verschoben werden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 5:45 Uhr bis 20:00 Uhr auf der Relation Thedinghausen – Achim mit v.a. schulbezogenem zusätzlichem Angebot im Bereich von Emtinghausen und Riede
	Sa	Zweistundentakt von 9:30 Uhr bis 21:30 Uhr
	So- / Feiertag	Der Bedarf eines Fahrtangebots wird geprüft
Verknüpfungen	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Achim, Markt/ Schmiedeberg	Mit anderen Buslinien
	Thedinghausen, Marktplatz	Mit anderen Buslinien

Linie 705 Achim – Gewerbegebiete Achim – Baden, Bahnhof (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gewerbegebiete im Achimer Osten mit dem Bahnhof Achim bzw. dem Bahnhof Achim-Baden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zu den Büro- bzw. Schichtzeiten im Gewerbegebiet
	Sa	Prüfung des Bedarfs bei den ansässigen Gewerbetreibenden
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Bf. Achim-Baden	Mit dem SPNV

Linie 714 Verden – Gewerbegebiet Ost (BE 2)

Streckenführung	Verbindung des Gewerbegebiets Verden Ost mit dem ZOB Verden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt zu den Büro- bzw. Schichtzeiten im Gewerbegebiet mit Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten
	Sa	Prüfung des Bedarfs bei den ansässigen Gewerbetreibenden
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV
	Gewerbegebiet Finkenberg	Mit der Linie 713

Linie 720 Thedinghausen / Bruchhausen-Vilsen – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Thedinghausen und Blender sowie der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen mit dem Mittelzentrum Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 5:45 bis 20:00 Uhr auf der Relation Verden und Thedinghausen mit Verstärkern zur Hauptverkehrszeit. Zweistundentakt auf der Relation Verden – Einste – Bruchhausen-Vilsen
	Sa	Zweistundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr zwischen Verden und Thedinghausen sowie zwischen Verden und Bruchhausen-Vilsen
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 bis 20:00 Uhr zwischen Verden und Thedinghausen
Verknüpfungen	Thedinghausen, Marktplatz	Mit anderen Buslinien
	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie dem SPNV

Linie 725 Süderwalsede – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Verknüpfungen	Süderwalsede	Anbindung an die Linie 805 des Landkreises Rotenburg (Wümme)
	ZOB Verden	Mit anderen Buslinien sowie dem SPNV

Linie 739 Bremen – Achim – Posthausen (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Städte Bremen und Achim mit der Gemeinde Posthausen und dem Einkaufszentrum Dodenhof	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt zu den Geschäftszeiten des Einkaufszentrums
	Sa	Zweistundentakt zu den Geschäftszeiten des Einkaufszentrums
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Hbf Bremen	Mit anderen Linien des ÖPNV sowie des SPNV

Linie 745 Ottersberg – Oyten – Achim (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim. Die Streckenführung verläuft über Fischerhude.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 5:30 bis 19:30 Uhr auf dem Streckenabschnitt Oyten – Achim mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Auf dem Abschnitt Ottersberg – Oyten Zweistundentakt von 5:30 bis 19:30 Uhr Prüfung des Bedarfs einer Taktverstärkung für die ansässigen Gewerbetreibenden
	Sa	Zweistundentakt von 9:00 bis 19:00 Uhr
	So- / Feiertag	Prüfung des Bedarfs einer Taktverdichtung
Verknüpfungen	Oyten, ZOB	Mit anderen Buslinien
	Achim, Markt	Mit anderen Buslinien
	Bf. Achim	Mit anderen Buslinien und dem SPNV
	Bf. Sagehorn	Mit dem SPNV

Linie 760 Fischerhude – Ottersberg – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Gemeinde Ottersberg von Fischerhude aus mit der Stadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 6:30 bis 20:00 Uhr zwischen Ottersberg und Verden. Angebot auf der Relation Fischerhude – Ottersberg in Abhängigkeit des Angebots auf den Linien 730 und 745
	Sa	Zweistundentakt von 8:00 bis 20:00 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 10:00 bis 18:00 Uhr
Verknüpfungen	Ottersberg, ZOB	mit anderen Buslinien
	Bf. Ottersberg	mit dem SPNV
	Verden, ZOB	mit dem SPNV

Linie 765 Rethem/Aller – Verden (BE 2)

Streckenführung	Verbindung der Ortsteile der Gemeinde Dörverden mit der Samtgemeinde Rethem (außerhalb des Verbundgebiets) sowie der Kreisstadt Verden (Aller)	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 5:30 bis 20:00 Uhr zwischen Rethem und Verden mit Verstärkern zum Bahnhof Dörverden zur Hauptverkehrszeit
	Sa	Zweistundentakt von 6:50 bis 20:00 Uhr zwischen Rethem und Verden (Aller)
	So- / Feiertag	Prüfung des Bedarfs
Verknüpfungen	Rethem	Mit anderen Buslinien
	Bf. Verden	Mit dem SPNV
	Bf. Dörverden	Mit dem SPNV

Im Bereich der Streckenführung Linie 745 gibt es eine Änderung der Infrastruktur. Die Gemeinde Oyten baut zurzeit den Knotenpunkt L 167 / Auffahrt A1 Richtung Hamburg als Kreisverkehrsplatz aus, wodurch das neue Gewerbegebiet A1 in Oyten an den Kreisverkehr angeschlossen und damit eine Durchfahrt ermöglicht wird. Eine bessere Anbindung des Gewerbegebiets durch den ÖPNV wird geprüft.

Prüfauftrag Linie 745 Anbindung des Gewerbegebiets

Im Landkreis Verden werden zwölf Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert.

Bedienungsebene schulorientierter Verkehr – Ebene 3

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Dabei wird eine Anbindung dieser Linien an den SPNV so weit als möglich angestrebt.

Eine Verbindung zwischen dem Landkreis Verden im Bereich Ottersberg und dem Landkreis Osterholz im Bereich Falkenberg und Worswede wird für den schulorientierten Verkehr angestrebt und befindet sich derzeit in Prüfung.

Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung.

Eine Besonderheit stellt hier die Linie 777 dar, die nur zu den Zeiten des Brokser Heiratsmarktes in Bruchhausen-Vilsen verkehrt (Linienführung: Riede – Thedinghausen – Emtinghausen – Schwarme – Bruchhausen-Vilsen).

Besonderheit

Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Im Landkreis Verden wird das ÖPNV-Angebot durch zukünftig drei Linien des Nachtverkehrs ergänzt. Es handelt sich hierbei um die Nachtschwärmerlinien N72, N73 und N74. Die Linie N72 soll spätestens ab dem Zeitpunkt der Neuausschreibung des Linienbündels Verden Süd (geplant 01.08.2028) zwischen der Gemeinde Thedinghausen und der Stadt Achim verkehren. Auf ihr sollen die Spätfahrten am Wochenende auf der Linie 702 integriert werden. Die Linie N73 verbindet die Gemeinde Oyten mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie

Nachtverkehre

BürgerBusse, Bedarfsgesteuerte Verkehre

N74 verkehrt zwischen Bremen und Achim (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot des Nachtverkehrs ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

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.

Im Zusammenhang mit Kapitel C 2.2 Produkte ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Besonders die Senkung der Zugangshürden für Fahrgäste, was zeitlichen Vorlauf der Fahrtanmeldung, Preisauskunft und Buchungsmöglichkeiten betrifft, sowie die Einführung eines technischen Hintergrundsystems zur Disposition stehen im Vordergrund. Derzeit gibt es im Landkreis Verden ein VBN-SammelTaxi in der Stadt Verden (Aller). Dieses AnrufSammelTaxi wird von der Stadt Verden als integrierter Systembestandteil des Stadtverkehrs ausgebaut.

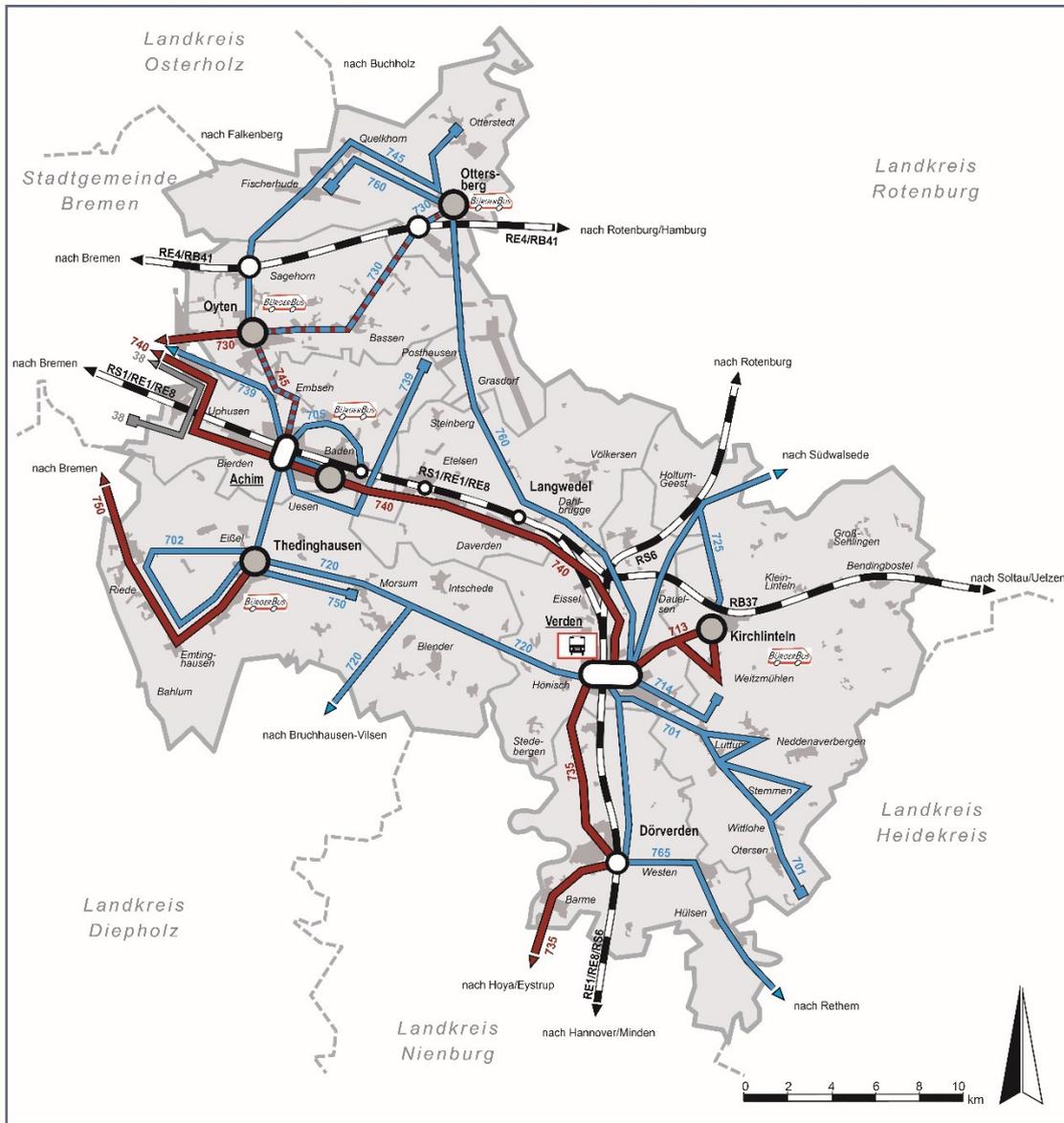
In der Samtgemeinde Thedinghausen besteht der Wunsch nach Reaktivierung der Strecke der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE). Es ist angestrebt, die Möglichkeiten hierzu im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die Samtgemeinde Thedinghausen zu erörtern.

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

Wiederertüchtigung der Strecke der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn

Schienerpersonen-nahverkehr

Landkreis Verden
Zielnetz



SPNV-Linie mit Bahnhof



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



Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedienungsebenen 1 und 2



Buslinie der Bedienungsebene 1



Buslinie der Bedienungsebene 2



HVZ Verstärker auf Bedienungsebene 2



Stadtbuslinie



Innerstädtischer Busverkehr - Linien 711/712



BürgerBus

Verwaltungseinheiten

Verden

Mittelzentrum

Thedinghausen

Grundzentrum

Littum

Ort

Karte C-5

[Stand: Dezember 2022]

C 2.4.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch

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

Einhergehend mit dem unten differenziert dargestellten Zielnetz beabsichtigt der Landkreis Wesermarsch in den kommenden Jahren die Prüfung bzw. Umsetzung folgender Ziele:

- Entwicklung von Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements und Unterstützung von privatwirtschaftlichen Initiativen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplan-Angebots auch unter touristischen Gesichtspunkten
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus, Bus-Zug, Bus-Fähre
- Prüfung von Maßnahmen zu weiteren Angebotsverbesserungen und Möglichkeiten zur Nachfragesteigerung auf der Linie 440 „WeserSprinter“
- Prüfung auf Angebotsverbesserungen im Zusammenspiel der Linien 440 und 460. Verlängerung der 460 über Elsfleth hinaus nach Brake und Weiterführung über den Linienweg der 440 nach Oldenburg.
- Die Erweiterung der Betriebszeit auf 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr im Stundentakt von Montag bis Freitag auf der Linie 450 „DeichLäufer“ (Berne – Lemwerder – Delmenhorst)
- Überplanung und Optimierung der Stadtbusangebote in Nordenham mit der Zielsetzung der Schaffung eines attraktiven, angebotsorientierten Fahrplanangebots. Insbesondere Prüfung einer Taktverdichtung auf der Linie 401
- Prüfung der Einbindung der Weserfähren in den VBN-Tarif
- Prüfung der Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Tossens und Blexen-Fähre speziell unter touristischen Gesichtspunkten
- Machbarkeitsprüfung zur Einführung eines landkreisweiten Mindestangebotes im ÖPNV zur Mobilitätssicherung, insbesondere auch der ländlichen Bereiche des Landkreises, unter Berücksichtigung bedarfsorientierter Betriebsformen wie AST oder Rufbus etc.
- Prüfung der Weiterentwicklung der Linien 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 431 (Brake – Ovelgönne – Jaderberg – Varel) zu Linien der Bedienungsebene 2, bei gleichzeitiger verbesserter Anschlussgestaltung
- Verbesserte ÖPNV-Information zur Erreichbarkeit von touristischen Zielen, Verwaltungs- und anderen öffentlichen Einrichtungen

Angebot und Qualität

Fahrgastinformation

In Nordenham verkehren folgende Stadtbuslinien:

Stadtbusverkehr

Linie 401 Nordenham – Blexen (SV)

Streckenführung	Erschließung der Stadtmitte und des nördlichen Stadtgebietes einschließlich Einswarden und Blexen	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt, von 06:00 bis 08:00 Uhr Verdichtung auf einen 30-Minutentakt
	Sa	Zweistundentakt von 07:00 bis 20:30 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 09:00 bis 19:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Regelmäßige Verknüpfung der Linien 401 und 402 miteinander sowie mit dem SPNV
	Fähre Blexen	Verknüpfung mit der Fähre Blexen – Bremerhaven

Linie 402 Nordenham – Esenshamm (SV)

Streckenführung	Erschließung der Stadtmitte und des südlichen Stadtgebietes einschließlich Großensiel und Hoffe Anbindung der Helios Klinik Wesermarsch	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 06:30 bis 19:00 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 08:00 bis 20:00 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 09:00 bis 19:00 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Regelmäßige Verknüpfung der Linien 401 und 402 miteinander sowie mit dem SPNV

In Brake verkehrt die folgende Stadtbuslinie:

Linie 422 Ovelgönne – Brake – Kirchhammelwarden (SV)

Streckenführung	Verknüpfung der Stadt Brake mit Ovelgönne und Kirchhammelwarden	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 06:30 bis 20:30 Uhr (Kleinbus)
	Sa	Stundentakt von 08:30 bis 16:00 Uhr (Kleinbus)
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Brake	Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen und an den „WeserSprinter“ (440) nach Oldenburg und Bremerhaven
	Bf Kirchhammelwarden	Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen
	Hst Logemannsdeich	Verknüpfung mit der Linie 440 von/nach Oldenburg

Die folgende Buslinie wird der Bedienungsebene 1+ zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1+*

Landesbuslinie 400 „StrandLäufer“ Nordenham – Tossens (BE 1+)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zum Mittelzentrum Nordenham sowie der Ortslagen Stollhamm, Burhave und Tossens untereinander. Die Linie verkehrt als Landesbuslinie mit touristischer Bedeutung.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 05:30 bis 23:30 Uhr zwischen Nordenham und Tossens
	Sa	Stundentakt von 05:30 bis 22:30 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 05:30 bis 20:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Anschluss an die Linien 401 und 402 sowie den SPNV Richtung Bremen.

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Nordenham/Bremerhaven (BE 1)

Streckenführung	Schnelle Verbindung zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremerhaven sowie den Mittelzentren Nordenham und Brake. Verbindung der Gemeinden Stadland (Rodenkirchen) und Ovelgönne sowie der Ortslagen Großenmeer und Oldenbrok untereinander.	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 04:30 bis 22:30 Uhr
	Sa	Stundentakt von 05:30 bis 00:30 Uhr
	So- / Feiertag	Stundentakt von 07:30 bis 21:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Nordenham	Anschluss an die Linien 401 und 402
	Bf Brake	Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422
	Hst Logemannsdeich	Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422
	Bf Oldenburg	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr
	Bf Bremerhaven	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr

Linie 450 „Deichläufer“ Berne – Delmenhorst (BE 1)

Streckenführung	Erschließung der Gemeinden Berne und Lemwerder und Anschluss an das Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion Delmenhorst Verbindung der Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe, Bardenfleth, Deichshausen und Süderbrook untereinander	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Stundentakt von 05:30 bis 20:30 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 07:30 bis 20:30 Uhr
	So- / Feiertag	Zweistundentakt von 09:30 bis 19:30 Uhr
Verknüpfungen	Bf Delmenhorst	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr
	Bf Berne	Verknüpfung zum SPNV in Richtung Nordenham und Bremen

Die folgende Buslinie wird der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 460 Oberhammelwarden – Elsfleth – Oldenburg (BE 2)

Streckenführung	Erschließung der Ortslage Oberhammelwarden und Gemeinde Elsfleth mit den Ortslagen Moorplacken und Heidplacken	
Angebot und Betriebszeitenfenster	Mo – Fr	Zweistundentakt von 06:00 bis 21:00 Uhr
	Sa	Zweistundentakt von 07:30 bis 20:00 Uhr
	So- / Feiertag	Kein Angebot
Verknüpfungen	Bf Oldenburg	Verknüpfung zum SPNV und Stadtverkehr

Insgesamt 26 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreismunicipalitäten Butjadingen, Nordenham, Stadland, Jade, Ovelgönne, Brake, Elsfleth, Berne und Lemwerder ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schulverkehre nehmen die Mittelzentren Nordenham und Brake aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.

*Bedienungsebene 3
schulorientierter Verkehr*

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

Folgende Linien weisen Besonderheiten auf:

Besonderheiten

Linie 430 Rodenkirchen – Varel: Auch an Ferientagen stellt die Linie 430 zwischen Rodenkirchen und Varel (Landkreis Friesland) eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her. Im Landkreis Wesermarsch werden die Gemeinden Stadland und Jade von der Linie 430 von Montag bis Freitag unregelmäßig erschlossen.

Linie 431 Brake – Jaderberg/Bahnhof– Varel: Auch an Ferientagen stellt die Linie 431 zwischen Brake und Varel (Landkreis Friesland) eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her. Im Landkreis Wesermarsch werden die Gemeinden Ovelgönne und Jade von der Linie 431 von Montag bis Freitag unregelmäßig erschlossen, des Weiteren wird auch der Bahnhof in Jaderberg angebunden.

Für den Landkreis Wesermarsch sind derzeit keine Nachtverkehrsangebote vorgesehen. Allerdings bietet die Linie 440 in den Nächten von Samstag auf Sonntag Spätfahrten bis ca. 00:15 Uhr an (s.o.). Die RS4 verkehrt außerdem täglich bis ca. 01:00 Uhr zwischen Bremen und Nordenham.

Nachtverkehre

Derzeit gibt es im Landkreis Wesermarsch ein VBN-AnrufSammelTaxi in der Gemeinde Lemwerder. Gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden ist zu überprüfen, wo und in welcher Form der Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre möglich ist.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Wesermarsch verkehren zwei BürgerBusse in den Gemeinden Butjadingen (Linie 405) sowie Stadland (Linie 415). Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBus

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

*Schienepersonen-
nahverkehr*

**Landkreis Wesermarsch
Zielnetz**



	SPNV-Linie mit Bahnhof		Fährverkehr
	SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2		Innerstädtischer Busverkehr
	Buslinie der Bedienungsebene 1+		BürgerBus
	Buslinie der Bedienungsebene 1		AnrufSammeltaxi
	Buslinie der Bedienungsebene 2		
	Stadtbuslinie	Verwaltungseinheiten	
	Stadtbus/ Buslinie der Bedienungsebene 2	Brake	Mittezentrum
		Jaderberg	Grundzentrum
		<i>Feddenwardersiel</i>	Ort

Karte C-6
[Stand: Dezember 2022]

C 3 Linienbündelung

C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung

Im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung wird als zentrales Ziel in § 8 PBefG die Integration der Nahverkehrsbedienung genannt. Dieses zentrale Ziel soll insbesondere durch Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und die Abstimmung der Fahrpläne erreicht werden.

*Integration der
Nahverkehrsbedienung*

Die Förderung einer integrierten Nahverkehrsbedienung ist den Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im VBN ein zentrales Anliegen. Mit den zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH abgeschlossenen Verbundverträgen, dem einheitlichen VBN-Tarif und den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Qualitätskonzepten wird dieses Anliegen unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der in der EU-VO 1370/2007 sowie im PBefG enthaltenen Regelungen zur Vergabe und Genehmigung von Verkehrsleistungen ist es im Interesse der Fahrgäste sowie zur Sicherung eines qualitativ hochwertigen und wirtschaftlichen ÖPNV notwendig, klare Rahmenvorgaben für die Durchführung von Vergabeverfahren und eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren zu setzen.

*Rahmenvorgaben
für Vergabe- und
eigenwirtschaftliche
Genehmigungsverfahren*

Ein wichtiges Element hierzu ist die im § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Linienbündelung, mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Mit diesem Instrument können insbesondere die Ziele einer integrierten Nahverkehrsbedienung nach § 8 PBefG gesichert werden. Die Linienbündelung ist auch für die weitere Optimierung der Nahverkehrsbedienung ein unverzichtbares Instrument.

Die in der Gesetzesbegründung aufgezeigte Möglichkeit, mit dem Instrument der Linienbündelung "auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken" zu erreichen, ist bei einem Verzicht auf Linienbündel nicht möglich und wird im Ergebnis zu höheren Belastungen der öffentlichen Haushalte führen. So gilt es in Vorbereitung auf die Vergabe von Verkehrsleistungen und eigenwirtschaftliche Genehmigungsverfahren darauf zu achten, dass sich Verkehrsunternehmen nicht auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ohne dass ein Ausgleich mit ertragsstarken Linien möglich ist.

*Ausgleich zwischen guten
und schlechten Risiken*

In der im März 2000 zwischen ZVBN und VBN GmbH geschlossenen Vereinbarung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde verabredet, Linienbündelungsvorschläge für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu erarbeiten.

*Vereinbarung zur
Fortschreibung des NVP*

Entsprechend dieser Vereinbarung wurden im Grundsatz zunächst von der VBN GmbH Linienbündelungsvorschläge für die einzelnen Verbandsglieder erarbeitet und mit den Verkehrsunternehmen erörtert.

Im Anschluss daran wurden diese Linienbündel mit dem ZVBN und dem jeweiligen Verbandsglied diskutiert und teilweise sowohl hinsichtlich ihres Zuschnittes als auch der vorgesehenen Harmonisierungszeitpunkte überarbeitet. Die hieraus resultierenden Vorschläge wurden dann in gemeinsamen Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen abschließend beraten.

Im Dezember 2001 wurden die Linienbündel schließlich erstmals im Nahverkehrsplan aufgenommen (Beschluss der Verbandsversammlung vom 21. Dezember 2001). Im Rahmen der seit diesem Zeitpunkt stattgefundenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen regelmäßig beteiligt worden.

Im Jahr 2002 wurden – mit der Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans – Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und ergänzend bis dahin nicht zugeordnete Nachtlinien berücksichtigt (Beschluss vom 18. Dezember 2002).

Beschlussfassungen in der Verbandsversammlung

Im Jahr 2004 wurden zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Mai 2004).

Im Jahr 2006 wurden aktuelle Entwicklungen seit der Fortschreibung vom 19. Mai 2004 aufgenommen. Dies betraf die Genehmigung von Linien und daraus resultierende neue Genehmigungszeitpunkte, den Wegfall von Linien, die Neuordnung von Linien sowie die Aufnahme der Linienbündel im Landkreis Verden (Beschluss vom 22. September 2006).

Im Jahr 2007 wurden – mit Fortschreibung des gesamten Nahverkehrsplans – zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert und Harmonisierungszeitpunkte angepasst (Beschluss vom 19. Dezember 2007).

Die Fortschreibung im Jahr 2009 beinhaltete im Wesentlichen Anpassungen, die sich aus der Direktvergabe der Verkehrsleistungen in Bremen und Anpassungen des Bündelzuschnitts im Landkreis Diepholz ergeben haben (Beschluss vom 22. September 2009).

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2013 bis 2017 wurden insbesondere zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert (*Beschluss vom 20. Dezember 2012*).

Im Jahr 2015 wurde der Bündelzuschnitt im Landkreis Verden angepasst, das VBN-Nachtschwärmerbündel aufgelöst sowie Anpassungen der Linienbündel im Landkreis Ammerland vorgenommen (Beschluss vom 03. Juni 2015).

Im Jahr 2016 wurden die Linienbündel in den Städten Bremen und Oldenburg sowie in den Landkreisen Diepholz, Oldenburg, Osterholz und Wesermarsch angepasst (Beschluss vom 31. Mai 2016).

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2018 bis 2022 wurden insbesondere zwischenzeitlich geänderte Genehmigungslaufzeiten aktualisiert (Beschluss vom 13. Dezember 2017).

In einer Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2022 bis 2027 wurde im Sommer 2023 für den Landkreis Verden und im Sommer 2024 für den Landkreis Ammerland die Zuordnung von Linien geändert.

Für den vorliegenden Nahverkehrsplan wurden insb. Linienzuordnungen in den Landkreisen Oldenburg und Diepholz aktualisiert.

Unter Berücksichtigung der im PBefG sowie der in der Gesetzesbegründung enthaltenen Ausführungen zur Linienbündelung sind bei der Bildung der Linienbündel insbesondere verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Kriterien herangezogen worden, die im Folgenden näher erläutert werden.

Kriterien für die Bildung der Linienbündel

Die Linien des ÖPNV können innerhalb eines Bedienungsraumes unterschiedliche Funktionen innehaben. Aufbauend auf dem Konzept eines mehrstufig differenzierten Liniennetzes (vgl. Kap. C 2.1) sind die Linienbündel so geschnitten, dass sie raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge sowie die verkehrlichen Funktionen berücksichtigen.

Verkehrliche Funktionen der Linien

Linien mit Verbindungsfunktion und die auf diese Linien abgestimmten Zubringerlinien werden in einem Bündel zusammengefasst.

Im NVP sind – sowohl im SPNV wie auch im straßengebundenen ÖPNV – Haltestellen definiert, an denen fahrplanmäßig Verknüpfungen stattfinden. Diese Verknüpfungspunkte werden bei der Linienbündelung berücksichtigt, indem miteinander verknüpfte Linien mit nachweisbaren Umsteigebeziehungen in der Regel in einem Bündel zusammengefasst werden. Damit wird auch die Aufgabenteilung zwischen Hauptlinien und – soweit vorhanden – Zubringerlinien berücksichtigt.

Verknüpfungspunkte

In der Gesetzesbegründung, zu der im Rahmen der PBefG-Novelle 1996 eingeführten Möglichkeit der Linienbündelung, wird darauf hingewiesen, dass das Instrument der Linienbündelung "auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken" ermöglicht. Dieser Aspekt ist für den ZVBN und die Verbandsglieder bei der Bildung von Linienbündeln von besonderer Bedeutung. Um zu verhindern, dass sich Unternehmen nur auf einzelne ertragsstarke Linien beschränken ("Rosinenpickerei") und die Gebietskörperschaften Linien mit geringem Ertrag oder sogar defizitärer Bilanz voll finanzieren müssen, ist der Ausgleich von ertragsschwachen und ertragsstarken Linien mit dem Instrument der Linienbündelung zu erreichen.

Wirtschaftliche Kriterien

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erarbeitung der Linienbündel mitgewirkt und in diesem Rahmen insbesondere ihre Erfahrungen hinsichtlich betrieblich und betriebswirtschaftlich möglichst optimal gestalteter Linienbündel eingebracht. Auch durch die Zusammenfassung von Linien mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben und Bedienungsebenen in den jeweiligen Linienbündeln ist dem Ziel, betrieblich und betriebswirtschaftlich optimal gestaltete Linienbündel zu erarbeiten, Rechnung getragen worden.

Im Grundsatz wurde für die einzelnen Linienbündel als Harmonisierungszeitpunkt die Laufzeit der längst laufenden Genehmigung in dem jeweiligen Linienbündel gewählt. Bei den Linienbündeln in den Landkreisen ist angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Schulverkehre als Zeitpunkt der 31. Juli des jeweiligen Jahres (in der Regel zum Ende der Sommerferien) vorgesehen. Bei den kreisfreien Städten ist im Grundsatz als Zeitpunkt der 31. Dezember vorgesehen (in Orientierung am Fahrplanwechsel zum Jahresende).

Harmonisierung der Laufzeiten

Soweit neue Linien eingerichtet werden, die verkehrlich oder wirtschaftlich zu bestehenden Linien in einem Linienbündel zugeordnet werden können, ist als Genehmigungslaufzeit diejenige des zugeordneten Linienbündels maßgeblich.

C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften

Nachfolgend werden die Linienbündel je Gebietskörperschaft dargestellt. In der Tabelle wird nachrichtlich auch die Zuordnung zu den Bedienungsebenen (BE) bzw. Produkten dargestellt. Es werden folgende Abkürzungen verwendet:

- SV Stadtverkehr
- NV Nachtverkehr
- BB BürgerBus
- ALT AnrufLinienTaxi

C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 30.06.2041

Das aus den beiden Linienbündeln Straßenbahn und Bus bestehende Netz des Stadtverkehrs Bremen stellt eine Gesamtleistung dar.

Die Zusammenfassung zu einer Gesamtleistung ist geboten, um eine integrierte Angebotsgestaltung sicherzustellen. Der Straßenbahn kommt im Bremer Stadtverkehr eine Rückgratfunktion zu, weil sie besonders geeignet ist, hohe Nachfragepotenziale schnell und effizient zu bedienen. Das Busliniennetz ist daher auf das Straßenbahnnetz ausgerichtet, indem es dort wichtige Äste bedient, wo eine Straßenbahnlinie nicht besteht, und im Übrigen Zubringerfunktionen übernimmt. Änderungen im Straßenbahnnetz (z.B. im Zuge von Erweiterungsplanungen) führen zu Änderungsbedarfen im Busnetz. Dies alles erfordert die übergreifende Planung und betriebliche Steuerung als Gesamtleistung, wodurch den Fahrgästen ein zwischen Bussen und Bahnen abgestimmtes, miteinander vertaktetes Fahrplanangebot mit einheitlichen Informations- und Vertriebsstechniken angeboten werden kann.

Ferner ist eine Zusammenfassung als Gesamtleistung wirtschaftlich geboten. Sie stellt sicher, dass das ÖPNV-Netz übergreifend so geplant wird, dass Kosten und Nutzen insgesamt optimiert werden können und sich die Wirtschaftlichkeit nicht an Teilsystemen orientiert. Größenvorteile und Synergien führen zu niedrigeren Produktionskosten. Ohne die Festlegung einer Gesamtleistung kämen erheblich höhere Belastungen auf den angespannten Haushalt der Stadtgemeinde zu.

Die Vergabe als Gesamtleistung stellt zudem einen zuverlässigen Betrieb sicher. Bei Störungen im Straßenbahnnetz kann schnell reagiert werden, um Schienenersatzverkehre zu organisieren oder den Verlauf von Buslinien bei Straßenbahnumleitungen kurzfristig zu ändern. Fahrpersonal mit Fahrerlaubnissen für Bus und Straßenbahn kann flexibel eingesetzt werden, um störungsbedingte Kursausfälle zu minimieren. Über die Leitstelle kann eine gemeinsame Betriebssteuerung für beide Betriebszweige sichergestellt werden.

Laufzeit Linienbündel: 30.06.2041

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.07.2041

*Linienbündel
Bremen Bus*

Linie	BE	Von	Nach
20	SV	Hohweg	Europahafen
21	SV	Blockdiek	Universität-Nord
22	SV	Kattenturm	Universität-Ost
24	SV	Rablinghausen	Neue Vahr Nord
25	SV	Weidedamm-Süd	Osterholz
26	SV	Kattenturm	Überseestadt-Nord
27	SV	Brinkum-Nord	Weidedamm-Nord
28	SV	Universität-Nord	Überseestadt-Nord
29	SV	Kattenturm	Neue Vahr Nord
31	SV	Borgfeld-Ost	Nedderland
33	SV	Horn	Sebaldsbrück
34	SV	Horn	Sebaldsbrück
37	SV	Bf Mahndorf	Sebaldsbrück
38	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf
39	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf
40	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf
41	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf
41S	SV	Marschstraße	Weserwehr
42	SV	Weserwehr	Gewerbepark Hansalinie
44	SV	Sebaldsbrück	Bf Mahndorf
52	SV	Huchting	Kattenturm
55 ¹⁶	SV	Huchting	Stuhr Brinkum
57	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
58	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
61	SV	Rablinghausen	Sandhausen
62	SV	Rablinghausen	Hasenbüren
63	SV	Hauptbahnhof	GVZ
63S	SV	Hauptbahnhof	GVZ
65	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren
66	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren
80	SV	Bf Oslebshausen	Gröpelingen
81	SV	Gröpelingen	Industriehäfen
82	SV	Gröpelingen	Gröpelingen

¹⁶ Die Linie 55 verläuft auf dem Gemeindegebiet Stuhr entlang der Siedlungsbänder der zukünftigen Straßenbahnlinie 8. Die Linie wird daher mit der Betriebsaufnahme der Linie 8 eingestellt.

Linie	BE	Von	Nach
90	SV	Gröpelingen	Schwanewede Neuenkirchen
90E	SV	Veogesack	Neuenkirchner Weg/ SZ Sandwehen
91	SV	Rönnebeck	Gröpelingen
92	SV	Rönnebeck	Gröpelingen
93	SV	Gröpelingen	Marßel
94	SV	Marßel	Schwanewede
95	SV	Gröpelingen	Bockhorn Landesgrenze
96	SV	Bf Blumenthal	Lüsum
98	SV	Bf Veogesack	Bf Veogesack
N3	NV	Rablinghausen	Bf Mahndorf
N5	NV	Domsheide	Bf Mahndorf
N6	NV	Kirchhuchting	Kirchhuchting
N7	NV	Bremen Hbf	Schwanewede Neuenkirchen
N8	NV	Veogesack	Schwanewede
N9	NV	Huckelriede	Neue Vahr Nord

*Linienbündel
Bremen Bus (weiter)*

Laufzeit Linienbündel: 30.06.2041

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.07.2041

*Linienbündel
Bremen Straßenbahn*

Linie	BE	Von	Nach
1	SV	Huchting	Bf Mahndorf
1S/E	SV	Osterholz	Kirchbachstraße
2	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück
3	SV	Gröpelingen	Weserwehr
4	SV	Lilienthal	Arsten
4S	SV	Lilienthal	Kirchbachstraße
5	SV	Messe-Zentrum	Waller Ring
5S	SV	Waller Ring	Gröpelingen
6	SV	Flughafen-Süd	Universität-Nord
8 ¹⁷	SV	Huchting	Kulenkampffallee
10	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück
N1	NV	Huchting	Bf Mahndorf
N4	NV	Lilienthal	Arsten
N10	NV	Gröpelingen	Sebaldsbrück

¹⁷ Die Linie 8 wird über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe verlängert.

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven

Laufzeit Linienbündel: 31.12.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2027

Linienbündel Bremerhaven

Linie	BE	Von	Nach
502	SV	Leherheide	Wulsdorf
503	SV	Leherheide	Surheide
504	SV	SZ Langen	IKEA
505	SV	Langen/Debstedt	IKEA
506	SV	Leherheide Ost	Wulsdorf
507	SV	Spaden	Bramel
508	SV	Leherheide	Klinikum Bremerhaven
509	SV	Imsum	Surheide
510	SV	Hauptbahnhof	Am Seedeich
HL	SV	Rotersand	Thünen-Institut
S	SV	Leherheide	Bohmsiel
512	SV	Überseering	Rotersand
513	ALT	Plätternweg	Louise-Schröder-Str.
514	SV	Hauptbahnhof	Fischereihafen
515	ALT	Buschkämpen	Stadtverwaltung
516	ALT	Carsten-Börger-Str.	Seewindstraße
517	SV	Wulsdorf	Klinikum Bremerhaven
518	ALT	Schierholz	Eisenbahnstraße
519	ALT	Wulsdorf Mitte	Lieth-Breden Siedlung
Moon-Liner	NV	Ziegeleistr.	Klinikum Bremerhaven
Night-Liner	NV	Carsten-Börger-Str.	Debstedt

Zusätzlich bestehen Genehmigungen für die Leistungen einzelner Einsatzwagen.

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst

Laufzeit Linienbündel: 31.05.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.06.2025

Linienbündel Delmenhorst

Linie	BE	Von	Nach
201	SV	Huchting, Roland-Center	Annenheide
202	SV	Deichhorst	Brendel
203	SV	Deichhorst HWK	Hasport/Annenheide
204	SV	Huchting, Roland-Center	Brendel
205	SV	Brendel-Süd	Bungerhof
206	SV	Deichhorst HWK	Bungerhof
207	SV	Hasbergen/Alrusch	Wichernstift/Elmeloh
208	SV	Bahnhof/ZOB	Bremen, GVZ
212	SV	Dreiliniien/Schwalbenflucht	Annenheide
213	SV	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg
214	SV	Bahnhof/ZOB	Huchting, Roland-Center
215	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof
216	SV	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße
218	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg

Laufzeit Linienbündel: 01.06.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 02.06.2028

Linienbündel Oldenburg

Linie	BE	Von	Nach
301	SV	Eversten	Ofenerfeld
302	SV	Borchersweg	ZOB
304	SV	Bümmerstede	Ofenerdiek
306	SV	Universität	Hbf/ZOB
307*	SV	Hbf/ZOB	Drielake
308	SV	Hbf/ZOB	BBS Wechloy
309	SV	Hbf/ZOB	Friedrichsfehn-Wildenloh/Petersfehn - Bloherfelde
310	SV	Wehnen/Famila	Hbf/ZOB
311	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB
313	SV	Krusenbusch	BBS Wechloy/Ofenerfeld
314	SV	Wardenburg, Markt / Hundsmühlen / Kanalbrücke	Hbf/ZOB
315	SV	Hatterwüstring	Hbf/ZOB
316*	SV	Kloster Blankenburg	Hbf/ZOB
317*	SV	IKEA	Hbf/ZOB
318	SV	Eversten-West	Rennplatz
321	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB
322	SV	Thomasburg	Ostring
323	SV	Krusenbusch	Ohmstede/Wahnbek
324	SV	BBS Wechloy	Ostring
329	SV	Petersfehn/Wildenloh/ Eschenplatz	Am Alexanderhaus/ Heidkamp/ Ofenerfeld
N36	NV	Lappan	Donnerschwee/ Alexandersfeld
N37	NV	Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld
N38	NV	Lappan	Universität/Bloherfelde/Petersfehn
N39	NV	Lappan	Bümmerstede/Kreyenbrück
N40	NV	Lappan	Osterburg/Krusenbusch
N41	NV	Lappan	Sandkrug/Hatterwüstring
N42*	NV	Lappan	Wardenburg

*Liniennummer wird für die Kundenkommunikation zzt. nicht verwendet, besteht weiterhin genehmigungsrechtlich

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2034

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2034

*Linienbündel Ammerland
Ost*

Linie	BE	Von	Nach
330	1+	Conneforde	Oldenburg
340	1+	Jaderberg/Wiefelstede	Oldenburg
370	2	Rastede	Bad Zwischenahn
331	3	Conneforde	Wiefelstede
332	3	Wiefelstede	Wiefelstede
333	3	Ofenerfeld	Wiefelstede
334	3	Wemkendorf	Wiefelstede
335	3	Borbeck	Metjendorf
336	3	Bokel	Rastede
337	3	Wiefelstede	Jaderberg
338	3	Wiefelstede	Varel
341	3	Rastede	Jaderberg
342	3	Rastede	Hankhausen
343	3	Rastede	Nethen/Wiefelstede
344	3	Rastede	Südbäke
345	3	Barghorn	Rastede
346	3	Hankhausen	Rastede
348	3	Ofen	Gristede
349	3	Kleibrok/Rastede	Wiefelstede
389	3	Nuttel	Oldenburg
347		BB: Rastede	Rastede
N31 ¹⁸	NV	Oldenburg	Tange

¹⁸ Die Linie N31 ist als N 31 A (Oldenburg – Wiefelstede) und N 31 B (Wiefelstede – Tange) genehmigt.

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2025

*Linienbündel Ammerland
West*

Linie	BE	Von	Nach
S35	1+	Westerstede	Oldenburg
350	1+	Westerstede	Oldenburg
360	2	Westerstede	Barßel
366	2	Westerstede	Augustfehn
351	3	Westerstede	Westerstede
352	3	Westerstede	Westerstedefeld
353	3	Halsbek	Westerstede
355	3	Garnholterdamm	Westerstede
356	3	Barßel	Rostrup
357	3	Ocholt	Westerstede
358	3	Westerstede	Westerstede
361	3	Augustfehn	Apen
362	3	Nordloh	Augustfehn
363	3	Aperberg	Apen
364	3	Vreschen-Bokel	Apen
365	3	Ocholt	Apen
367	3	Apen	Westerloy
368	3	Ihausen	Gießelhorst
369	3	Westerstede	Aperberg
371	3	Westerstede	Rostrup
359		BB: Westerstede	Westerstede
N32	NV	Oldenburg	Tange

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Linienbündel Ammerland

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

Süd

Linie	BE	Von	Nach
380 ¹⁹	1+	Oldenburg	Edewecht
375	2	Jeddeloh II	Bad Zwischenahn
372	3	Westerholtsfelde	Ofen
373	3	Ofen	Bad Zwischenahn
374	3	Klein Scharrel	Rostrup
378	3	Bad Zwischenahn	Oldenburg
379	3	Petersfehn	Bad Zwischenahn
382	3	Edewecht	Husbäke
384	3	Friedrichsfehn	Edewecht
385	3	Westerscheps	Edewecht
386	3	Hogenset	Osterscheps
387	3	Wildenloh	Bad Zwischenahn
388	3	Friedrichsfehn	Jeddeloh II
395	3	Rostrup	Rostrup
396	3	Aschhausen	Bad Zwischenahn
397	3	Bad Zwischenahn	Edewecht
398	3	Bad Zwischenahn	Dänikhorst
399	3	Bad Zwischenahn	Jaderberg
393		BB: Edewecht	Edewecht
394		BB: Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn
N34	NV	Oldenburg	Tange

¹⁹ Die Abendfahrten der Linie 380 sind als Linie 380a genehmigt.

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Diepholz
Nordwest*

Linie	BE	Von	Nach
102	1+	Syke	Bremen Hbf ²⁰
101	1	Bassum	Bremen Hbf ²¹
120	1	Kirchweyhe	Brinkum – Bremen Hbf
121	1	Kirchweyhe ²²	Dreye – Bremen Hbf
105	2	Bassum	Syke/Affinghausen
113	2	Seckenhausen ²³	Bremen, Roland Center
103	3	Ristedt	Syke
104	3	Nienstedt	Bassum
106	3	Seckenhausen	Syke
107	3	Martfeld	Syke
109	3	Stuhr	Stuhr
114	3	Syke	Brinkum
115	3	Heiligenfelde	Henstedt
118	3	Weyhe	Weyhe
119	3	Dreye	Syke
157	3	Twistringen	Bassum
163	3	Twistringen	Syke
173	3	Varrel	Brinkum
194	3	Melchiorshausen	Syke
228	3	Syke	Harpstedt
N12	NV	Bremen Hbf	Kirchweyhe
116		BB: Leeste	Jeebel
117		BB: Erichshof	Sudweyhe
181		BB: Bassum	Nordwohlde
182		BB: Bassum	Ringmar
183		BB: Bassum	Neubruchhausen
184		BB: Bassum	Groß Bramstedt
185		BB: Syke	Syke (über Ristedt)
186		BB: Syke	Syke (über Okel-Schnepke)
AST		AST Stuhr ²⁴	
AST		AST Syke ²⁵	

²⁰ Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

²¹ Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

²² Verlängerung der Linie bis Leeste sowie Prüfung eines neuen Endpunktes in Bremen

²³ Verlängerung der Linie bis Brinkum, Marktplatz und neuer Endpunkt Bahnhof Moordeich

²⁴ Vorrübergehende Entbindung aus der Betriebspflicht, derzeit Planung Wiederaufnahme

²⁵ Geplante Inbetriebnahme am 14.12.2025

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Diepholz
Nordost*

Linie	BE	Von	Nach
150	1+	(Hoya) – Bruchhausen-Vilsen	Syke
152	2	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen
177	2	Uepsen ²⁶	Bruchhausen-Vilsen
151	3	(Hoya) – Graue	Syke
153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke
154	3	Asendorf	Hohenmoor – Bruchhausen-Vilsen
164	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen
165	3	Schwarme	Bruchhausen-Vilsen
178	3	Asendorf	Riethausen – Bruchhausen-Vilsen
179	3	Affendorf	Asendorf

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel Diepholz
Südost*

Linie	BE	Von	Nach
123	1+	Bassum	Sulingen
138	1+	Sulingen	Nienburg
133	1	Sulingen	Rahden
158	2	Sulingen	Twistringen
122	3	Sulingen	Sulingen
126	3	Harbergen	Nienburg
127	3	Sulingen/Freistatt	Kirchdorf
128	3	Sulingen	Borstel
132	3	Freistatt	Kirchdorf
134	3	Sulingen	Asendorf
135	3	Sudwalde	Brelloh
136	3	Mellinghausen	Ehrenburg
AST		AST Schwaförden ²⁷	
AST		AST Kirchdorf ²⁸	
AST		AST Sulingen ³⁰	

²⁶ Prüfung einer Verlängerung bis Siedenburg

²⁷ Derzeit laufende Genehmigung bis 31.12.2026

²⁸ Derzeit laufende Genehmigung bis 31.12.2026

³⁰ Inbetriebnahme geplant für 27.10.2025

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel Diepholz
Südwest*

Linie	BE	Von	Nach
137	1+	Sulingen	Diepholz
170	1	Ströhen	Diepholz
125	2	Twistringen	Diepholz
129	2	Brockum	Diepholz
131	3	Barnstorf	Drebber
140	3	Diepholz	Diepholz
141	3	Lembruch	Brockum
142	3	Drentwede	Barnstorf
144	3	Barnstorf	Eydelstedt – Barnstorf
145	3	Ströhen	Ströhen
146	3	Diepholz	Jacobidrebber
159	3	Twistringen	Abbenhausen – Twistringen
161	3	Twistringen	Rüssen – Twistringen
162	3	Anstedt	Twistringen
167	3	Wagenfeld	Wagenfeld
168	3	Barver	Rehden
169	3	Wetschen	Wagenfeld
171	3	Förlingen	Wagenfeld
172	3	Pustel	Wagenfeld
155 ³¹		BB: Twistringen	Heiligenloh
156 ³²		BB: Twistringen	Bockelskamp – Abbenhausen

³¹ Inbetriebnahme geplant für 01.08.2025

³² Inbetriebnahme geplant für 01.08.2025

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

*Linienbündel Oldenburg
Südost*

Linie	BE	Von	Nach
226	2	Wildeshausen	Bremen Hbf
227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting
229	3	Harpstedt	Delmenhorst
230	3	Wildeshausen	Kirchseelte
231	3	Wildeshausen	Hackfeld
232	3	Harpstedt	Spradau
233	3	Wildeshausen	Holzhausen
234	3	Wildeshausen	Ortholz
235	3	Wildeshausen	Schulenberg
281		BB: Wildeshausen	Katenbäker Berg
283		BB: Wildeshausen	Blumenweg
N26	NV	Bremen Hbf	Wildeshausen
Werder- Fan-Bus		Harpstedt	Bremen-Weserstadion
Höker 1 ³³		Wildeshausen	Colnrade
Höker 2		Harpstedt	Colnrade

³³ Die Linien Höker 1 und Höker 2 verkehren zum Hökermarkt in Colnrade jeweils am 3. Oktober eines Jahres.

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel Oldenburg
West*

Linie	BE	Von	Nach
270	1+	Wildeshausen	Oldenburg
280	1	Wardenburg	Oldenburg
260	2	Großenkneten	Wildeshausen
271	2	Huntlosen	Wildeshausen
261	3	Ahlhorn	Ahlhorn
262	3	Huntlosen	Moorbek
263	3	Wildeshausen	Wildeshausen
264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle
265	3	Wildeshausen	Großenkneten
266	3	Oldenburg	Huntlosen
267	3	Ahlhorn	Lethe
268	3	Ahlhorn	Wardenburg
269	3	Ahlhorn	Großenkneten
272	3	Wildeshausen	Neerstedt
273	3	Neerstedt	Neerstedt
274	3	Neerstedt	Neerstedt
275	3	Kirchhatten	Kirchhatten
276	3	Kirchhatten	Kirchhatten
278	3	Sandkrug	Sandkrug
279	3	Sandkrug	Hatterwüstring/ Wiemerslande
282	3	Munderloh	Ahlhorn
284	3	Hundsmühlen	Ahlhorn
285	3	Wildeshausen	Wardenburg
286	3	Wardenburg	Achternmeer
287	3	Wardenburg	Wardenburg
288	3	Wardenburg	Kirchhatten
289	3	Oldenburg	Wardenburg
291	3	Oldenburg	Wildeshausen
N25	NV	(Oldenburg) Wardenburg	Ahlhorn

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Linienbündel Oldenburg

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

Nord

Linie	BE	Von	Nach
220	2	Rethorn	Ganderkesee
225	2	Sandhatten	Hude
240	2	Delmenhorst	Kirchhatten
237	3	Hude	Bremen-Sebaldsbrück
238	3	Ganderkesee	Bremen-Sebaldsbrück
241	3	Ganderkesee	Wildeshausen
242	3	Bookholzberg	Heide
243	3	Bookholzberg	Heide
244	3	Hengsterholz	Ganderkesee
245	3	Schönemoor	Ganderkesee
246	3	Hude	Ganderkesee
247	3	Ganderkesee	Ganderkesee
248	3	Ganderkesee	Ganderkesee
249	3	Almsloh	Bookholzberg
250	3	Hude	Wildeshausen
251	3	Lintel	Hude
252	3	Hude	Oldenburg
253	3	Holle	Altmoorhausen
254	3	Oldenburg	Hude
255	3	Hoykenkamp	Wardenburg
256	3	Delmenhorst	Oldenburg
257	3	Hemmelsberg	Wüstring
258	3	Maibusch	Hude
259	3	Hurrel	Wüstring
221		BB Ganderkesee: Schierbrok	Delmenhorst
222		BB Ganderkesee: Rethorn	Delmenhorst
223		BB Ganderkesee: Rethorn	Bookholzberg

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz West*

Linie	BE	Von	Nach
650	1	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck
677	2	Uthlede	Bremen-Vegesack
S60	2	Schwanewede	Bremen Hbf
641	3	Schwanewede -Meyenburg	Schwanewede
642	3	Schwanewede - Beckedorf	Schwanewede
643	3	Harriersand/Aschwarden	Neuenkirchen
644	3	Beckedorf - Schwanewede-Meyenburg	Hagen i. Br.
645	3	Garlstedt - Heilshorn	Osterholz-Scharmbeck
651	3	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck
AST		AST Schwanewede	

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz Mitte*

Linie	BE	Von	Nach
660	1	Hagen i. Bremischen	Bremen Burg
680	1	Wallhöfen/Gnarrenburg	Bremen-Gröpelingen
656	3	Ritterhude-Stendorf	Ritterhude, Schulzentrum
657	3	Ritterhude-Stendorf	Platjenwerbe
658	3	Ritterhude, Werschenrege	Ihlpohl
659	3	Platjenwerbe	Ritterhude
661	3	Osterholz-Scharmbeck, Teu- felsmoor	Osterholz-Scharmbeck
662	3	Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck
663	3	Osterholz-Scharmbeck	Ritterhude
666	3	Osterholz-Scharmbeck	Buschhausen
681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck
682	3	Hambergen	Hambergen
683	3	Ohlenstedt	Heilshorn
685	3	Worpswede	Hambergen
686	3	Vollersode	Osterholz-Scharmbeck
654		BB: Ritterhude-Werschenrege	Bremen Lesum
N68	NV	Wallhöfen	Bremen Hbf

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel
Osterholz Ost*

Linie	BE	Von	Nach
630³⁴	1+	[Zeven – Tarmstedt–] Grasberg	Bremen Hbf
670	1+	Osterholz–Scharmbeck	Bremen Hbf
640	2	[Gnarrenburg –] Worpswede	Worpswede
608	3	Ostersode	Worpswede
610	3	Neu St. Jürgen	Worpswede
611	3	Bergedorf	Worpswede
613	3	Ostersode	Grasberg
614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg
615	3	Heudorf	Grasberg
617	3	Grasberg	Worpswede
618	3	Eickedorf	Grasdorf
619	3	Rautendorf	Grasberg
620	3	Rautendorf	Grasberg
632	3	Buchholz	Lilienthal
633	3	Heidberg	Lilienthal
636	3	Ottersberg/ Quelkhorn	Osterholz– Scharmbeck
668	3	Osterholz–Scharmbeck	Bremen–Borg– feld
612		BB: Grasberg	Grasberg
616		BB: Grasberg	Grasberg
N6335	NV	Lilienthal	Grasberg [– Zeven]
N67	NV	Lilienthal	Worpswede

³⁴ Die Linie 630 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 630/1 Heeslingen – Grasberg ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz Rotenburg West zugeordnet und bis zum 31.07.2029 genehmigt. Der Abschnitt 630/2 Grasberg – Bremen ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

³⁵ Die Linie N63 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt N63/1 Zeven – Grasberg ist dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zugeordnet. Der Abschnitt N63/2 Grasberg – Lilienthal ist dem ZVBN zugeordnet.

C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

*Linienbündel Verden
Nord*

Linie	BE	Von	Nach
730	1	Otterstedt	Bremen
745	2	Narthauen	Achim
722	3	Achim-Uphusen	Oyten
723	3	Achim-Baden	Oyten
788		BB: Posthausen	Otterstedt
789		BB: Ottersberg	Sagehorn
796		BB: Oyten	Sagehorn
797		BB: Oyten	Schaphusen
798		BB: Oyten	Oyten
N73	NV	Bremen	Bassen

Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Verden
Südwest*

Linie	BE	Von	Nach
735	1	Verden	Hoya / Eystrup
740 ³⁸	1	Verden	Bremen
750	1	Morsum	Bremen
702	2	Thedinghausen	Achim
705 ³⁸	2	Achim	Baden
720	2	Thedinghs. / Bruchhs-Vilsen	Verden
739 ³⁸	2	Bremen	Posthausen
765	2	Verden	Rethem
703 ³⁸	3	Bassen	Achim
721	3	Ortsverkehr Thedinghausen	Blender
733 ³⁸	3	Badenermoor	Achim
748 ³⁸	3	Achim-Embsen	Achim
777	3	Thedinghausen	Bruchhausen-Vilsen
785		BB: Thedinghausen	Emtinghausen
786		BB: Thedinghausen	Blender
791 ³⁸		BB: Achim	Uphusen
792 ³⁸		BB: Achim	Baden
793 ³⁸		BB: Achim	Achim
794 ³⁸		BB: Achim	Badenermoor
N72	NV	Thedinghausen	Achim
N74 ³⁸	NV	Achim-Baden	Bremen

Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

*Linienbündel Verden
Ost*

Linie	BE	Von	Nach
711	SV	Verden, ZOB (über Dauelsen)	Verden, ZOB
712	SV	Verden, ZOB (über Trift)	Verden, ZOB
713	1	Verden, ZOB	Kirchlinteln
701	2	Verden, ZOB	Kirchlinteln-Otersen ³⁹
714	2	Verden, ZOB	Gewerbegebiet Verden Ost
725	2	Verden, ZOB	Süderwalsede

³⁸ Aktuelle Liniengenehmigung bis 31.07.2027, angestrebt ist die Harmonisierung des Linienbündels mit Genehmigung aller Linien bis 31.07.2028

³⁹ Der Streckenabschnitt Otersen – Walsrode ist als getrennte Konzession vergeben (Linie 510, Heidekreis).

760 ³⁸	2	Fischerhude	Verden
704 ³⁸	3	Langwedel	Langwedel
715	3	Verden, ZOB	Kirchlinteln
717	3	Rieda	Verden-Dauelsen
718	3	Verden, ZOB	Verden, ZOB
726 ³⁸	3	Giersberg/Hagen	Langwedel
781		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
782		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
783		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
784		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln
AST 80 ⁴⁰	AST	Finkenberg	Verden, ZOB
AST 81 ⁴⁰	AST	Rieda	Verden, ZOB
AST 82 ⁴⁰	AST	Eissel	ZOB
AST 83 ⁴⁰	AST	Walle	ZOB
AST 84 ⁴⁰	AST	ZOB	Dauelsen – ZOB
AST 85 ⁴⁰	AST	ZOB	Roggenkamp – ZOB
AST 86 ⁴⁰	AST	ZOB	Eitze – ZOB

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2029

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2029

*Linienbündel
Wesermarsch Nord*

Linie	BE	Von	Nach
400	1 +	Nordenham	Tossens
430	2	Varel	Rodenkirchen
401	SV	Nordenham	Blexen-Fähre
402	SV	Esenshamm	Nordenham
422	SV	Ovelgönne/Brake	Kirchhammelwarden
403	3	Nordenham	Eckwarden
404	3	Nordenham	Schwei
406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf
407	3	Blexen	Blexen-Fähre
408	3	Nordenham	Eckwarden
409	3	Burhave	Tossens
410	3	Seefeld	Seefeld

⁴⁰ Derzeit laufende Genehmigung bis 27.03.2024

411	3	Seefeld	Rodenkirchen
414	3	Reitland	Schwei
416	3	Nordenham	Kleinensiel
419	3	Burhave	Tossens
421	3	Golzwarden	Oberhammelwarden
425	3	Brake	Nordenham Bf
426	3	Rodenkirchen	Kötermoor
405		BB: Butjadingen	Nordenham
415		BB: Stadland	Rodenkirchen

Laufzeit Linienbündel: 31.07.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2028

Linienbündel

Wesermarsch Süd

Linie	BE	Von	Nach
440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen / Bremerhaven
450	1	Berne	Delmenhorst
460	2	Oldenburg	Oberhammelwarden
431	2	Brake	Varel
432	3	Jaderberg	Wapelersiel
446	3	Großenmeer	Brake
447	3	Brake	Oldenbrok
448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok
451	3	Berne	Brake
452	3	Huntebrück	Berne
455	3	Berne	Lemwerder
458	3	Berne	Bardenfleth
459	3	Lemwerder	Sandhausen
461	3	Elsfleth	Moorhausen
462	3	Lienen	Lienen
463	3	Elsfleth	Großenmeer
		AST Lemwerder	Gemeinde Lemwerder + Delmenhorst–Sandhausen

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

C 4.1 Haltestellen

C 4.1.1 Barrierefreiheit

Die in den letzten Jahren umgebauten Haltestellen wurden nach den Vorgaben des Haltestellenkonzeptes (vgl. Kap. A 2.1) umgesetzt. Im Zusammenhang mit den entsprechenden fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (vgl. Kap. C 4.2 Fahrzeuge) sind sie weitreichend barrierefrei.

Vollständige Barrierefreiheit

Gemäß dem Ziel, für alle Fahrgäste einen vollständig barrierefreien Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen (vgl. Kap. C 1.2 Grundsätze der Barrierefreiheit), wurden die Kriterien für den künftigen Ausbau der Haltestellen neu definiert. Die Bordhöhen müssen so angepasst werden, dass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist. Die Anfahrbarkeit durch die Fahrzeuge muss entsprechend gewährleistet werden.

Die vollständige Barrierefreiheit in Bezug auf die Bordhöhen kann nur erreicht werden, wenn alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 22 cm (bei geradliniger Anfahrt) bedienen können. Nur diese Höhe, in Kombination mit einer durch ein Busbord gut anfahrbaren Haltestellenplattform, gewährleistet den Einstieg ohne eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, mit einem möglichst geringen Restspalt.

An Haltestellen, an denen eine gerade Anfahrt nicht umgesetzt werden kann, sowie an den Haltestellen, die von Bussen angefahren werden, die eine Bordhöhe von 22 cm noch nicht bedienen können, müssen weiterhin die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen genutzt werden.

In der Umsetzung gibt es definierte Ausnahmen und Prioritäten. So definiert das Haltestellenkonzept Ausnahmen, wann Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden, sofern eine Verlegung der Haltestelle nicht möglich ist:

Ausnahmen

- Busbucht erforderlich, da Halten auf der Straße nicht möglich (z.B. hohe Geschwindigkeit außerorts),
- Lage der Haltestelle in einer Kurve – entspricht – keine geradlinige Anfahrt,
- Anfahrt der Haltestelle aus einer Kurve heraus – entspricht – keine geradlinige Anfahrt,
- Große Längsneigungen der Fahrbahn (Topografie),
- Keine Teilerhöhung möglich (z.B. aufgrund von Zufahrten),
- Wenn Fahrzeuge langfristig noch nicht für 22 cm hohe Bordsteine geeignet sind.

In diesen Fällen soll eine Bordhöhe von 18 cm umgesetzt werden (Ausnahme ist, wenn die Haltestelle von Fahrzeugen mit einem fahrzeuggebundenen Lift bedient wird).

Das Haltestellenkonzept formuliert ebenfalls Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung eines barrierefreien Ausbaus der Haltestellen. Diese richten sich nach objektiven Kriterien wie hohem Fahrgastaufkommen und große Anzahl Umsteiger, sowie sozialen Einrichtungen. Die folgenden Haltestellen sind vorrangig barrierefrei zu gestalten:

Prioritäten

- Haltestellen der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 sowie des Stadtverkehrs,
- neue Haltestellen oder Haltestellen, bei denen Baumaßnahmen anstehen,
- Haltestellen mit einem hohen Anteil schwerbehinderter Fahrgäste,
- Haltestellen mit wichtigen Einrichtungen im Einzugsbereich, wie Ämter, medizinische Einrichtungen, Wohnanlagen für ältere Menschen, kulturelle Häuser oder touristische Ziele,
- Lücken in einer barrierefreien Mobilitätskette sowie
- Haltestellen mit einer besonderen verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Barrierefreiheit.

Der ZVBN unterstützt die Gebietskörperschaften beim Ausbau der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur, z.B. durch Hilfestellung bei der Erstellung und Abwicklung von Förderanträgen und auch mit Mitteln aus seinem Förderfonds.

Zur Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen bezüglich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Gebiet des ZVBN – unter Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG verankerten Anforderungen – wurde ein Gutachten zur vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV im ZVBN an die STUVA e. V. Köln vergeben. Das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ wurde präzisiert und ein Konzept zu deren Herstellung erarbeitet. Die Qualitätskonzepte des VBN/ ZVBN wurden oder werden noch entsprechend angepasst.

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

C 4.1.2 Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen in den Gebietskörperschaften beispielhaft für Verbesserungsmaßnahmen im Handlungsfeld Haltestellen bzw. haben bereits einen hohen Konkretisierungsgrad.

In der Stadt Bremen wird die Erhöhung des Fahrgastkomforts entsprechend des VBN-Haltestellenkonzept umgesetzt. Das Konzept liegt in Neuvorlage von 2021 vor. Dazu dienen Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität und der Barrierefreiheit.

Stadt Bremen

Im Dezember 2020 haben die BSAG, das Forum barrierefreies Bremen, der Landesbehindertenbeauftragte und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eine gemeinsame Erklärung

Gemeinsame Erklärung

zur Einführung eines niveaugleichen Einstiegs an Bus- und Straßenbahnhaltestellen in der Stadtgemeinde Bremen herausgegeben⁴¹.

In Bremen sollen an neuen bzw. umzubauenden Haltestellen die Bordhöhen auf 22 cm für Busse (mind. 25 cm für Straßenbahnen) erhöht werden.

Dies kann baulich auch an kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen gewährleistet werden. Bei einer Höhe von 22 cm können die Fahrgäste selbstständig, ohne fremde Hilfe das Fahrzeug nutzen. Rollstuhlnutzenden ist der Zustieg zu Bussen und Straßenbahnen bei diesen Bordhöhen und gerader Anfahrbarkeit des Haltestellenbordes ohne Hublift möglich. Alle Fahrgäste profitieren vom niveaugleichen Einstieg. Der Hublift wird auch weiterhin in den Fahrzeugen bereitstehen, solange es Haltestellen gibt, die nicht auf eine Höhe von 22 cm umgebaut wurden. Bordhöhen von 15 cm erfordern noch sowohl den Einsatz eines Hubliftes bei den Stadtbussen als auch die Betätigung einer Klapprampe bei den Regionalbussen als Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Die BSAG hat zur besseren Umsetzung der Barrierefreiheit eine Testhaltestelle für 22 bzw. 25 cm hohe Haltestellenplattformen entwickelt. Diese befindet sich auf dem Betriebshof der BSAG. Im Juni 2022 wurde in Gröpelingen die erste Anlage nach diesem Standard eröffnet. Die Erhöhung an Straßenbahnhaltestellen setzt voraus, dass nur noch Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m zum Einsatz kommen.

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen sind folgende Maßnahmen für den Ausbau von Haltestellen beschrieben:

*Verkehrsentwicklungsplan
Bremen*

Straßenbahnhaltestellen

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bahnsteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, (Um-)Bau von Rampen und ggf. Aufzügen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 25 cm über Schienenoberkante, Kombination mit Bus am selben Steig durch Sonderborde
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch städtebauliche, gestalterische Adressbildung, besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestelle mit barrierefreier Wegweisung aus dem Haltestellenumfeld heraus
- Weiterentwicklung von (Mindest-)Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN-Haltestellenkonzepts und Ergänzung um weitere Haltestellentypen (Straßenbahnhaltestellen mit Stadtbahncharakter), Aufbau eines Katalogs mit barrierefreien Gestaltungs- und Wegweisungselementen
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch ein taktils Leitsystem, städtebaulich gestalterische Adressbildung, besondere Beleuchtung und kontrastreiche optische Absetzung der Haltestellen mit barrierefreier Wegweisung aus dem Haltestellenumfeld heraus

⁴¹ <https://www.behindertenbeauftragter.bremen.de/themen/bauen-und-verkehr/niveaugleicher-einstieg/gemeinsame-erklaerung-32957>

Bushaltestellen

- Niveaugleiche, stufenfreie Erreichbarkeit der gesamten Haltestellenanlage und der Bussteige / Zuwegung zur Haltestelle und zwischen Teilhaltestellen, Anrampungen
- Niveaugleicher, stufenfreier Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug (Schnittstelle Fahrzeug-Bahnsteigkante) durch Anhebung der Bahnsteighöhe auf 22 cm über Fahrflächentangente
- Kombination mit Straßenbahn am selben Steig durch Sonderborde die eine gemeinsame Nutzung Bus / Straßenbahn ermöglichen
- Barrierefreie Auffindbarkeit durch ein taktiles Leitsystem, kontrastreiche Absetzung der Haltestelle und eine besondere Beleuchtung.
- Weiterentwicklung von Ausstattungsrichtlinien im Sinne des VBN-Haltestellenkonzepts

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wird zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der beschleunigte Ausbau von Haltestellen empfohlen. Dazu wurde konzeptionell verschiedene zeitliche Zielstellungen konzipiert und hinsichtlich der Kosten und Personalbedarfe quantifiziert. Ziel ist es, 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen. Bis Mitte 2024 soll entsprechend dem VEP ein konkretes Finanzierungs- und Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Neben dem investiven Bedarf sind hierin auch die erforderliche personelle Ausstattung der beteiligten Ressorts und Dienststellen zu klären, sowie konsumtive Planungsmittel bereit zu stellen.

Haltestellenanlagen im Stadtgebiet Bremerhaven werden mit Buskapsteinen und taktilen Leitelementen sowie Fahrgastunterständen fahrgastfreundlich und barrierefrei umgestaltet. Dabei sind insbesondere an Hauptverkehrsstraßen gesicherte Zugänge (Querungshilfen) zu berücksichtigen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang wichtige Umsteigehaltestellen, wie "Elbinger Straße", "Parkstraße" und "Wulsdorf Mitte".

Stadt Bremerhaven

Die Haltestellenanlage erreicht während der werktäglichen Tageszeiten mit der Anzahl der Busankünfte häufig die Kapazitätsgrenze. Zusätzliche Ankünfte können nicht mehr bzw. nur verzögert abgewickelt werden, so dass hier eine grundlegende Überplanung erforderlich ist. Die Kapazitätserweiterung ist zum einen zur Sicherung der vorhandenen Angebote erforderlich und zum anderen für zusätzliche Ankünfte, die sich aus Kapitel C 2.6.2 ergeben können, zwingend erforderlich. Die Anlage ist nicht barrierefrei. Darüber hinaus ist die Trennung mit der stark nachgefragten MIV-Spur zwischen der Haltestelle in Fahrtrichtung Stadtsüden und dem Bahnhofsvorplatz sehr nachteilig für die zahlreichen um- und übersteigenden ÖPNV-Kundinnen und Kunden. Somit ist der Umbau auch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

*Verknüpfungspunkt
Haltestelle Hauptbahnhof*

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

Der vorhandene Stützpunkt „Nord“ muss aus Kapazitätsgründen überplant werden, mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit zu steigern.

*Wende/Einsatzanlage Nord
Heinrich-Plett-Straße*

Analog zum Stützpunkt „Nord“ ist ein neuer Stützpunkt „Süd“ geplant, damit das perspektivisch steigende ÖPNV-Angebot, insbesondere durch das Werftquartier und das Lunedelta, effektiver gesteuert werden kann.

*Wende-/Einsatzanlage im
Stadtsüden*

In dem Bereich Carsten-Börger-Straße soll eine geeignete Möglichkeit für eine Wende/Einsatzanlage gefunden werden, damit das perspektivisch steigende ÖPNV-Angebot, insbesondere durch das Werftquartier und das Lunedelta, effektiver gesteuert werden kann.

*Wende-/Einsatzanlage im
Bereich der Haltestellen
Carsten-Börger-
Straße/Schiffshöfen*

Am Bahnhof Lehe ist eine Erweiterung des P+R-Platzes, auch aus Gründen der Kapazitätserweiterung für das künftige 30-Minutentakt-Angebot der RS2 wichtig. Auch am Bahnhof Wulsdorf (Westseite) sollen P+R-Plätze geschaffen werden.

*P+R an Verknüpfungs-
punkten*

An zentralen Haltestellen im Stadtgebiet Delmenhorst soll die Einrichtung weiterer dynamischer Informationssysteme geprüft werden, sofern möglich mit akustischer Abfahrtansage.

Stadt Delmenhorst

Die Notwendigkeit von Haltestellenneuanlagen bzw. -verlegungen wird im Rahmen von Netzoptimierungen auch weiterhin geprüft.

Neben der bedarfsabhängigen Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen ist auch die Anhebung von Bordsteinen zur Verringerung der Höhendifferenz beim Ein- und Ausstieg vorgesehen. Alle Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen barrierefrei umgebaut werden. Es sind bereits viele entsprechend umgebaut. Da sie zu früherer Zeit oft nur auf eine Höhe von 17,0 - 17,5 cm ausgebaut wurden, werden Sie beim Filter von höher/gleich 18 cm leider nicht berücksichtigt.

Am ZOB Delmenhorst wird die Durchgängigkeit eines Blindenleitsystems für Fahrgäste ebenfalls geprüft.

ZOB

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr wird unter Berücksichtigung siedlungsstruktureller Ansprüche an geeigneten Haltestellen die Einrichtung von Bike & Ride-Anlagen geplant.

Bike & Ride

Unter Berücksichtigung des Haltestellenkonzeptes kann in Einzelfällen die Umwandlung von Busbuchten zu Kap-Haltestellen umgesetzt werden.

Die Situation an den Haltestellen in der Stadt Oldenburg wird laufend weiter verbessert, unter anderem durch die stetige Beseitigung baulicher Mängel sowie durch Verbesserung der Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln, hier vor allem dem Fahrrad und den Sharingangeboten (Carsharing und Bike-sharing) sowie, weiter außerhalb der Innenstadt, auch zum KFZ-Verkehr. Geplant ist der Aufbau eines Netzes an multimodalen „Mobilitätsstationen“ im Stadtgebiet.

Stadt Oldenburg

Darüber hinaus wird derzeit ein neues P+R- sowie B+R-System konzeptioniert. Eine Umsetzung des neuen Systems soll in den Folgejahren 2023ff erfolgen. In Hinblick auf die Lage möglicher P+R-/B+R-Plätze in der Region und auf das dortige Verkehrsangebot im ÖPNV, kann die Realisierung nur gemeinsam mit den angrenzenden Gemeinden und Landkreisen erfolgen.

Die Anzahl der dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger im Haltestellen-netz soll nach Möglichkeit weiter erhöht werden.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll im Rahmen einer Verbesserungs-maßnahme in Bezug auf Kapazität, Möblierung, Sauberkeit, Fahrgastinforma-tion und soziale Sicherheit verbessert werden.

ZOB

Für die zentrale Haltestelle Lappan ist in den kommenden Jahren ein weiterer Ausbau als multimodale Mobilitätsdrehscheibe vorgesehen. Neben der bereits erfolgten Anlage eines Carsharing-Stellplatzes im Umfeld soll ein ver-besserter Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad geschaffen werden. Dazu werden überdachte Fahrradabstellanlagen einschließlich einer Gepäck-aufbewahrungs- und Ladestation für Pedelecs und E-Bikes im Haltestellen-bereich errichtet.

Haltestelle Lappan

An der Haltestelle "Julius-Mosen-Platz" soll der Bussteig C verbreitert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Ammerland soll insgesamt ver-bessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrie-refreier Zugang, sowie die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Ammerland

- Die Haltestelle „Apen, Markt“ soll barrierefrei ausgebaut werden.
- In Westerstede sollen die Haltestellen „Kreishaus“, „Ammerlandklinik“ und „Gymnasium“ barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Bad Zwischenahn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestellen „Schillerstraße“ und „Gymnasium“ in Bad Zwischen-ahn sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle am „Bahnhof Rastede“ soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Westerstede, Ocholt“ soll barrierefrei ausgebaut werden.

Im Landkreis Diepholz sind die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellen geplant:

Landkreis Diepholz

Es werden weiterhin verstärkt ÖPNV- Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

- Alle notwendigen, zusätzlichen Bedarfe, in Bezug auf die Inbetriebnahme der BSAG-Linie 8, werden berücksichtigt, wie zum Beispiel eine Park-and-ride-Anlage in Erichshof, sowie am Bahnhof Leeste.
- Im Zuge des Sanierungsgebietes "Ortskern Leeste" soll am zukünftigen Haltepunkt der Linie 8 am Bahnhof Leeste eine Bike-and-ride-Anlage ent-stehen.
- Die Haltestelle ZOB Brinkum wird im Rahmen der Ortskernentwicklung Brinkum verlegt und in diesem Zuge barrierefrei umgebaut.

Im Landkreis Oldenburg soll die Situation an den Haltestellen insgesamt ver-bessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrie-refreier Zugang, aber auch die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Oldenburg

- In Kirchhatten wird eine zentrale Umsteigehaltestelle barrierefrei gebaut. Im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten soll ein zentraler Omnibusbahnhof unter Federführung der Gemeinde Hatten errichtet werden.

Kirchhatten

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Osterholz soll ebenfalls insgesamt, entsprechend dem Qualitätskonzept verbessert werden. Dazu gehören der barrierefreie Ausbau und die Zugänge zu den Haltestellen.

Landkreis Osterholz

- Die Haltestelle an der IGS Lilienthal, Außenstelle Grasberg, soll zu einer modernen und barrierefreien Haltestelle umgebaut werden.
- Die Haltestelle Gymnasium Schoofmoor soll barrierefrei ausgebaut werden.

Im gesamten Landkreis Verden sollen weiterhin Haltestellen entsprechend des Qualitätskonzepts für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV insbesondere barrierefrei umgebaut werden.

Landkreis Verden

- Am Bahnhof in Achim wird auf der Nordseite ein zentraler Haltepunkt geschaffen. Dort soll neben einem barrierefreien Ausbau auch durch eine Verbesserung der Fahrgastinformation die Qualität gesteigert werden.
- Der ZOB in Ottersberg soll so umgestaltet werden, dass es auch dort zu mehr Komfort für die Fahrgäste und zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation kommt.
- An der Haltestelle "Thedinghausen, Markt" sollen abschließbare Fahrradboxen montiert werden.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Wesermarsch soll, entsprechend dem Qualitätskonzept, insgesamt verbessert werden. Dazu gehören auch der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang zur Haltestelle. Der Landkreis Wesermarsch unterstützt die verbesserte Verknüpfung von Bushaltestellen mit anderen Verkehrsmitteln des öffentlichen und individuellen Verkehrs, insbesondere dem Radverkehr. Es wird daher in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie betroffenen Akteuren (Bürgerinnen und Bürger, Verbände, etc.) geprüft, welche Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden können und welche Verknüpfungsfunktionen konkret verbessert werden sollen. Einen besonderen Schwerpunkt sollen dabei Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Fahrrad (auch Pedelec und E-Bike) entlang der Linien der Bedienungsebenen 1+,1 und 2 erhalten.

Landkreis Wesermarsch

Einzelne Schwerpunkte sind:

- Stadt Nordenham: barrierefreier Ausbau der Haltestelle Grundschule FAH und die Verlegung inklusive barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Museum vor das Museum
- Gemeinde Butjadingen: barrierefreier Ausbau der Haltestellen Grundschule Butjadingen und Zinzendorfschule in Tossens
- Gemeinde Berne: barrierefreier Ausbau der Haltestellen Am Schulzentrum

C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Die Qualität der im Verbundraum verkehrenden Fahrzeuge folgt den Grundsätzen des Fahrzeugkonzeptes bezogen auf ihre Ausstattung, den Komfort sowie ihre Aufteilung (vgl. Kap. A 2.2) und den in den Vergaben der Linienbündel verankerten Anforderungen.

Für die Sicherstellung einer ausreichenden und den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (§ 8 Abs. 3 PBefG) wird seitens des ZVBN und seiner Verbandsglieder, unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen, bestehender Förderprogrammen auf Bundes- und Länderebenen im Rahmen der bestehenden Linienbündelverträge sowie bei der Neuvergabe der Linienbündel, die Umstellung von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf alternative Antriebstechnologien in die Wege geleitet bzw. fortgesetzt. Der ZVBN wird deshalb Art, Umfang und Zeitpunkt der mit alternativen Antriebstechnologien einzusetzenden Fahrzeuge bei Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen verpflichtend vorgeben und darauf in seinen Vorabkennzeichnungen nach der EU-VO 1370/2007 hinweisen. Im Rahmen eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge wird seitens des ZVBN und seiner Verbandsglieder auf die Erfüllung der in seinen Vorabkennzeichnungen nach der EU-VO 1370/2007 verankerten Anforderungen über den Einsatz alternativer Antriebstechnologien gegenüber den Genehmigungsbehörden mit Hinweis auf die Regelungen des § 8 Abs. 3a PBefG bestanden werden. Dabei wird seitens des ZVBN das Ziel verfolgt, bis 2035 in den Linienbündeln möglichst weitgehend die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien erreicht zu haben. Der ZVBN wird jährlich den Sachstand hinsichtlich der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien darstellen.

*Alternative Antriebs-
technologien*

Sofern konventionelle Diesel- oder Gasbusse beschafft werden, sind die höchstmöglichen Abgasstandards einzuhalten.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen erreicht werden. Alle Neuanschaffungen von Bussen müssen entsprechend eine lichte Höhe zwischen Fahrzeug und Boden (über die gesamte Länge des Fahrzeugs und mit geöffneten Türen) von mindestens 22 cm erreichen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Reststufe für alle Fahrgäste zumutbar ist.

Ein- und Ausstiegskomfort

Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 22 cm und mehr bei gerader Anfahrt bedienen können.

Bei Haltestellen, die den Standard von 22 cm noch nicht erfüllen, kommt eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe zum Einsatz. Für die Stadtverkehre in Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Verkehre in den Landkreisen wird der Einsatz von Rampen an der Tür 2 in Kombination mit dem Kneeling und angepasster Haltestelleninfrastruktur erfolgen. Für die Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland soll neben dem Einsatz der Rampe auch der Lift zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus wird eine regelmäßige Personalschulung gefordert, zum einen, um die Fahrerinnen und Fahrer für das Heranfahen an den Busbordstein zu schulen und zum anderen, um Fahrgäste bei der Nutzung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe zu unterstützen.

Personalschulung

VBN und ZVBN fordern in den Qualitätskonzepten und Ausschreibungen einen ausreichend großen Mehrzweckbereich gegenüber Tür 2, so dass die Beförderung von Rollstühlen, Elektromobilen und Kinderwagen möglich ist. Der Platz ist so dimensioniert, dass z.B. neben einem Rollstuhl auch noch sicher ein Kinderwagen transportiert werden kann.

Mehrzweckplatz

Die Möglichkeit der Außenansage von Liniennummer und Ziel am Bus wird in künftigen Vergaben vorgegeben und die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen wird geprüft. An Haltestellen, die von mehreren Linien bedient werden, erleichtert eine solche Ansage erheblich die Nutzung des ÖPNV.

Außenansage

Auch die übrigen im Fahrzeugkonzept benannten Anforderungen an Fahrzeuge im VBN werden bei der Vergabe von Verkehrsleistungen als Grundlage für die Beschreibung der erforderlichen Angebotsqualität herangezogen.

*Fahrzeugkonzept als
Vergabegrundlage*

Die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen ist ein wesentlicher Baustein zur Steigerung der Verlässlichkeit des Angebots. Neben der Vermeidung von Verlustzeiten wird durch einen besseren Verkehrsfluss auch der Komfort für den Fahrgast gesteigert. Die LSA-Ansteuerung kommt zurzeit in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg zum Einsatz. In der Stadt Verden soll zukünftig auch ein System umgesetzt werden. Ziel ist, dass alle Fahrzeuge unabhängig vom Verkehrsunternehmen die technischen Möglichkeiten nutzen. In Zusammenarbeit mit den Betreibern der LSA sollen Systeme zur laufenden Qualitätssicherung aufgebaut werden.

LSA-Ansteuerung

Soweit Fahrzeuge im ÖPNV gefördert werden, sollen die definierten und im Verkehrsverbund von den Unternehmen und Gebietskörperschaften beschlossenen Anforderungen ebenfalls zugrunde gelegt werden. Die Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit (u.a. die Gewährleistung der Anfahrbarkeit von Borden mit 22 cm) ist Voraussetzung für die Zustimmung des ZVBN zu einer Förderung.

C 4.3 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation umfasst verschiedene Informationskanäle, die allein oder in Kombination genutzt werden können. Sie muss sich stets den Bedürfnissen der Kunden anpassen, auf technische Neuerungen reagieren und sich daher stetig weiterentwickeln. Insbesondere mobile Dienste ermöglichen eine Art der Fahrgastinformation, die den individuellen Bedürfnissen der Kunden gerecht werden.

Grundsätze

Neben technischen Lösungen besitzt die Information an der Haltestelle sowie die persönliche Beratung der Fahrgäste durch verschiedene Einrichtungen (Bürgerbüros, Tourismusinformationen der Gemeinden, Servicecenter der Verkehrsunternehmen, Servicecenter der VBN GmbH, Mobilitätszentralen oder private Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen) nach wie vor einen hohen Stellenwert.

Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation bedeutet außerdem Nutzbarkeit für sensorisch eingeschränkte Fahrgäste und Information für Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Barrierefreiheit

Grundlage hierfür bildet das Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. Informationen sollen nicht nur optisch, sondern auch akustisch oder haptisch weitergegeben werden. Zudem müssen den Fahrgästen zeitnah Informationen zur Barrierefreiheit (wie Einsatz oder Ausfall von Niederflurfahrzeugen, Ausstattung von Haltestellen, Betriebsstörungen und Umleitungen, Nutzbarkeit von Aufzügen etc.) zur Verfügung gestellt werden.

Die Kundencenter bzw. Servicecenter sind die personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtungen der Verkehrsunternehmen und der VBN GmbH. Darin erhalten Kunden Informationen zu Tickets, Abonnements und Verbindungen. Zudem können Tickets erworben, Beschwerden eingereicht und Fundsachen abgeholt werden.

Kundencenter

Bei ihrer Gestaltung ist auch künftig die barrierefreie Erreichbarkeit zu beachten, d.h. die Servicecenter sollen in ein Blindenleitsystem einbezogen und für Rollstuhlfahrende zugänglich gemacht werden. In größeren Einrichtungen ist ein Platz so einzurichten, dass er von Rollstuhlfahrenden genutzt werden kann. Zudem sind, soweit erforderlich, die Plätze mit Induktionsschleifen für hörbehinderte Menschen auszustatten.

Für alle Einrichtungen des Informations- und Vertriebsnetzes sollen einheitliche Qualitätsstandards entwickelt, umgesetzt und laufend kontrolliert werden:

Einheitliche Qualitätsstandards in den Einrichtungen

- Das Personal soll eine hohe fachliche und persönliche Beratungskompetenz aufweisen. Dies bezieht sich auf die Tarif- und Fahrplanauskunft sowie auf den allgemeinen Umgang mit Kunden.
- In allen Informations- und Beratungseinrichtungen sollen umfassende Informationsmaterialien zum ÖPNV ausliegen oder ausgegeben werden. Diese werden von ZVBN, VBN und den Verkehrsunternehmen erstellt und ggf. um Materialien benachbarter Verkehrsverbünde bzw. -gesellschaften ergänzt. Ziel hierbei ist es, die regelmäßige Versorgung stärker zu systematisieren.
- Fahrplan- und Tarifauskünfte erfolgen über die einheitliche Internetplattform. So können die Kunden aktuelle und schnelle Auskünfte über das Angebot im gesamten VBN-Gebiet und darüber hinaus bekommen.
- Durch alle Informationsmedien soll sich eine einheitliche Oberflächengestaltung ziehen, um so die Zugänglichkeit unabhängig vom Lieferanten oder Hersteller zu gewährleisten.

Die konkreten Anforderungen zur Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen finden sich in den Kapiteln C 4.1 bis C 4.3 und in den Konzepten "Haltestellen im VBN", "Fahrzeuge im VBN" sowie „Fahrgastinformation“. Die Konzepte werden laufend fortgeschrieben (vgl. Kap. A.2).

Information an Haltestellen und in Fahrzeugen

Grundlage für eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation ist die Versorgung mit Solldaten, d.h. exakt verortete Haltestellen, Darstellung von Umsteigebeziehungen, Angaben zu Fahrzeugtypen und die genaue Abbildung des Fahrplanangebots. Der VBN hat zusammen mit dem ZVBN ein

Solldatenversorgung

mandantenfähiges Planungssystem beschafft, mit dem Verkehrsunternehmen eine einheitliche und zukunftsichere Plattform zur Verfügung gestellt werden kann, die den heutigen und künftigen Anforderungen an die Fahrgastinformation gerecht wird. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Schaffung der Basis für eine barrierefreie Fahrplanauskunft.

Mit der möglichst weitreichenden Vereinheitlichung der Internetinformationen soll insbesondere eine leichte Orientierung und bei Bedarf auch eine übersichtliche Verknüpfung zu weiterführenden Informationen sichergestellt werden. Immer wichtigere Informationskanäle sind die Social Media Kanäle des VBN wie Facebook, Instagram und YouTube. Neben Informationen und erklärenden Videos ist hier auch ein schneller und einfacher Dialog mit einem oder mehreren Fahrgästen, auch untereinander, möglich. Erreicht werden die Fahrgäste über die Kanäle auf verschiedensten Endgeräten. Den mit Abstand größten Anteil nehmen hier die mobilen Endgeräte wie Smartphones ein.

*ÖPNV-Service im Internet
und mobile Informationen*

Die Informationen zur Barrierefreiheit sollen im Internet laufend ausgebaut werden. Zurzeit finden sich in der Auskunft Merkmale zu den Fahrzeugen und in den Stationssteckbriefen Informationen zu den Bahnstationen. Diese Informationen sollen für weitere Haltestellen, zum Beispiel über eine Verknüpfung zum Haltestellenkataster des ZVBN, erweitert werden. Ferner sollen die für die Barrierefreiheit relevanten Informationen in die Fahrplanauskunft integriert werden, so dass sämtliche Informationen zur Barrierefreiheit in einer Auskunft verfügbar sind. Aktuelle Daten über den Betriebszustand der Aufzüge sollen künftig ebenfalls in die Auskunft integriert werden, um so den Fahrgästen eine Fahrplanauskunft mit Informationen zur Barrierefreiheit zu geben und im Falle von Störungen Alternativen aufzeigen zu können. Die Umsetzung hat in 2022 begonnen. Neben der Information in der Auskunft soll den Fahrgästen auch eine telefonische Anrufmöglichkeit bei einer Störung angezeigt werden.

*Information zur
Barrierefreiheit*

Auf den Internetseiten der Städte, Landkreise und Gemeinden sollen leicht auffindbare und gut verständliche Informationen zum ÖPNV-Angebot vor Ort gegeben werden. Neben einer grundsätzlichen Verknüpfung zur Internetpräsenz des VBN sollen linienbezogene Hinweise zu wichtigen Linien oder die Erreichbarkeit ausgewählter Ziele (wie Kreisverwaltungen, Krankenhäuser, Rathäuser usw.) dargestellt werden.

Kommunale Internetseiten

Die Fahrplanauskunft beinhaltet Informationen über besondere Einrichtungen ("Points of Interest"), Vorverkaufsstellen etc., um die Orientierung insbesondere auch für Ortsunkundige zu verbessern.

Die Gestaltung der Fahrplanauskunft berücksichtigt auch die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen und Blinden.

An wichtigen Verknüpfungspunkten in der Region werden die Echtzeitdaten auch über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an die Fahrgäste weitergegeben. Die Ausstattung wichtiger Verknüpfungspunkte mit DFI ist weitgehend abgeschlossen. Um die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen an Haltestellen in der Fläche zu verbessern, wurden auch eine Reihe von Haltestellen mit batteriebetriebenen Anzeigern ausgestattet, die wesentlich einfacher und kostengünstiger zu realisieren sind. Dynamische Anzeiger sind nach

*Dynamische
Fahrgastinformation*

dem Zwei-Sinne-Prinzip zu gestalten, d.h. Informationen müssen auch akustisch ausgegeben werden. Über die Einbindung in das Leitsystem und/oder einen Auffindeton wird die Auffindbarkeit für Blinde und sehbehinderte Menschen sichergestellt.

Das Angebot der mobilen Auskunft wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert, d.h. weitere technische Plattformen und Echtzeitinformationen wurden integriert. Die mobilen Geräte mit den Ortungs- und Kartendarstellungsfunktionen bieten eine wesentliche Erleichterung für den Zugang zu ÖPNV-Informationen. Durch die ständige Verfügbarkeit und die Verknüpfung mit Echtzeitinformationen bieten sie die Möglichkeit, die Fahrgäste laufend zu informieren. Neben der Plattform des VBN – dem FahrPlaner – werden die Informationen auch an weitere Systeme wie bahn.de oder Google weitergegeben. Über den FahrPlaner können neben Tickets im VBN auch niedersachsenweit gültige Tickets erworben werden.

Mobile Auskunft

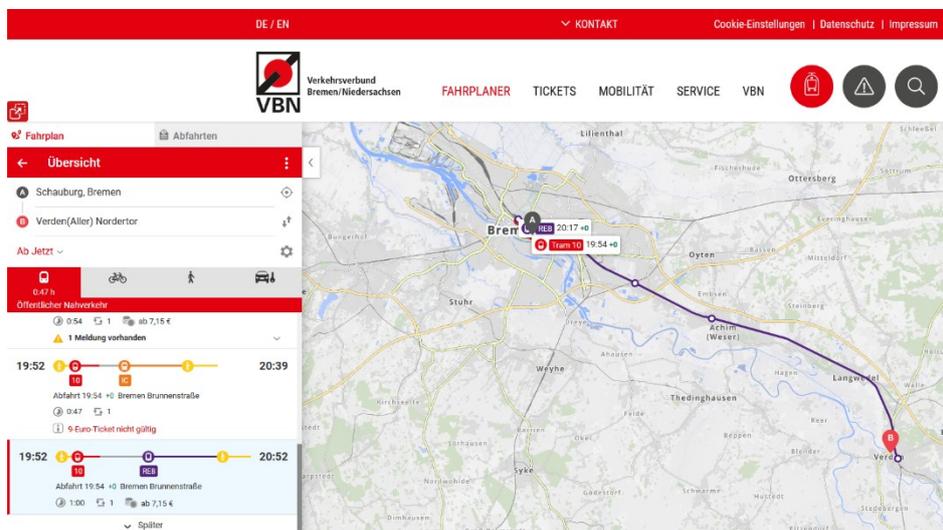


Abb. C-5: Internetseite Fahrplanauskunft (Quelle: VBN.de)

Zur Verbesserung der Qualität der Echtzeitinformation sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Echtzeitinformation

- Der Umfang der Echtzeitdaten soll kontinuierlich erweitert werden. Neben den Linien des Stadtverkehrs, dem SPNV, den Linien der Ebene 1+, 1 und 2 sollen auch alle Fahrten der Ebene 3 integriert werden.
- Die Fahrgastinformation soll stärker um sogenannte „weiche Meldungen“ zu Störungen und Unregelmäßigkeiten ergänzt werden. Dies beinhaltet auch ausfallende Niederflurfahrzeuge sowie Störungen im Bereich der Stationsausstattung wie defekte Aufzüge.
- Von den neuen technischen Möglichkeiten der unternehmensübergreifenden Anschlussicherung soll künftig in weit stärkerem Maße Gebrauch gemacht werden.
- Die Überwachung der Echtzeit hinsichtlich Quantität und Qualität soll ausgeweitet und verbessert werden. Unzureichende Lieferungen werden vertraglich sanktioniert.

- Um die Verbreitung von Echtzeitdaten zu verbessern, sind diese auch verstärkt in Verkaufsbüros oder Wartebereichen darzustellen. So werden z.B. in Krankenhäusern oder in Kinos bereits solche Informationen dargestellt. Auf Monitoren in Fahrzeugen sollen auch Umsteigehinweise dargestellt werden.

Fahrzeuge im Stadt- und Regionalverkehr werden mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung ausgestattet. Diese Daten werden für planerische Zwecke wie Nachfrageentwicklung genutzt und sollen künftig auch in die Einnahmeaufteilung eingehen. Durch die Ausstattung von Fahrzeugen mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung liegen für immer mehr Linien aktuelle Zählraten vor. Anhand von historischen Daten zur Auslastung, in Kombination mit aktuellen Daten aus dem Fahrzeug, sollen Prognosen zur Auslastung an den Kunden gegeben werden können. Ein erster Versuch hierzu ist in der Tourismusregion Butjadingen in 2022 gestartet worden. Mittelfristig sollen diese Daten auch in der Fahrplanauskunft dargestellt werden.

*Automatische
Fahrgastzählung*

Die Stationssteckbriefe des ZVBN sind mittlerweile vollständig in die Fahrplanauskunft integriert. Für die übrigen Haltestellen wird ein Basissteckbrief entwickelt, der wichtige Informationen zur Barrierefreiheit enthält.

Stationssteckbrief

Informationen zur Barrierefreiheit sollen in das Routing integriert werden. Hierzu werden die vorhandenen Informationen aus dem Haltestellenkataster und den Steckbriefen so aufbereitet, dass sie ein Routing ermöglichen. Für die verschiedenen Anforderungen an die Barrierefreiheit kann eine angepasste Auskunft gegeben werden, die örtliche Gegebenheiten wie Treppen oder Rampen berücksichtigt und auch Echtzeitinformationen zu Störungen an Aufzügen berücksichtigt.

Barrierefreie Auskunft

Gemeinsam mit 19 Kooperationspartnern beteiligt sich der ZVBN am Betrieb und an der Pflege eines landesübergreifenden (Niedersachsen und Bremen) Fahrplandatenpools, der von verschiedenen Auskunftsanbietern genutzt werden kann. Der u.a. im Auftrag von VBN und ZVBN von Connect gepflegte, integrierte Solldatenbestand Bremens und Niedersachsens bildet die Grundlage der elektronischen Auskunftsmedien im Verbundgebiet und darüber hinaus. Das VBN-Auskunftssystem ‚FahrPlaner‘ ist wiederum Teil des DELFI-Systemverbundes. Hierin sind alle Länderauskunftssysteme der Bundesrepublik Deutschland sowie der Fahrplanbestand der Deutschen Bahn AG miteinander vernetzt. Die Kunden können so von "ihrem" (Landes-)Auskunftssystem aus auch die Daten anderer Länder abrufen, ohne deswegen auf eine andere Internetseite oder mobile Anwendung wechseln zu müssen.

*Connect – Fahrplanauskunft
für Niedersachsen und
Bremen / DELFI*

Der VBN betreibt eine von bundesweit zwei Echtzeitdatendrehscheiben, über die zukünftig bundesweite Echtzeitdaten ausgetauscht werden und an einem zentralen Zugangspunkt bereitgestellt werden.

Neben der vorhandenen Darstellung von Carsharing, Taxis und Leihrädern sollen auch weitere Mobilitätsangebote integriert werden.

Über das Beschwerdemangement können Kunden ihre Anliegen an den VBN und die Verkehrsunternehmen weiterleiten. In den Konzepten und Verkehrsverträgen sind Vorgaben zur Bearbeitung der Beschwerden enthalten. Das Kontaktformular ist barrierefrei nutzbar.

Beschwerdemangement

Um die Fahrgäste bestmöglich zu erreichen ist der VBN mit dem InfoMobil und dem InfoBus im gesamten VBN-Gebiet unterwegs und informiert vor Ort. Die jeweiligen Termine und genauen Standorte werden im Vorfeld über die Internetseite, Social Media Kanäle, Pressemeldungen und über die Gemeinden bekannt gegeben.

Infomobil und Infobus

Die geplanten Entwicklungen, insbesondere im Bereich der mobilen Datenbereitstellung werden in eine Weiterentwicklung des Konzeptes zur Fahrgastinformation einfließen.

C 5 SPNV im Verbundgebiet

Innerhalb des Verbundgebietes nimmt der SPNV eine bedeutende Rolle im System ÖPNV ein. Er bildet zusammen mit den Stadtverkehren und den Buslinien der Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 das Rückgrat für ein vertaktetes Angebot im hierarchisch abgestuften, differenzierten Liniennetz (vgl. Kap. C 2.1).

C 5.1 Bahnstationen im Verbundgebiet

Als erster Berührungspunkt der Fahrgäste mit dem System SPNV sowie als Tor zur Stadt oder Gemeinde kommt dabei den Bahnstationen (als Sammelbegriff für Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte) eine besondere Bedeutung zu. Auch wenn die Züge gerade nicht verkehren, sind die Bahnstationen Werbeträger und Visitenkarten des Gesamtsystems ÖPNV sowie der angebundenen Städte oder Gemeinden. Ein attraktiver Bahnhof zeichnet sich meist dadurch aus, dass er als Standort auch für Nichtreisende interessante Angebote bereitstellt. Das ist wünschenswert, denn hieraus ergeben sich positive Synergien für alle Nutzenden. Die Erfüllung der Grundbedürfnisse der Fahrgäste muss jedoch an erster Stelle stehen.

C 5.1.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen

Gemäß den Ausführungen im Kapitel A 3.1.2 haben die Länder Bremen und Niedersachsen in Kooperation mit den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften in den letzten Jahren zahlreiche Bahnstationen im Verbundgebiet grundhaft erneuert sowie einzelne Stationen (Jaderberg, Kirchhummelwarden und Oldenburg-Wechloy) neugebaut. In den kommenden Jahren sollen im Rahmen der Ausbauprogramme (u.a. "Niedersachsen ist am Zug! 3" und „Investpaket Bremen 2020“) weitere, bereits bestehende SPNV-Stationen grundhaft erneuert und barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Karte A-3).

Stationsausbauprogramme

Allen Fahrgästen und somit auch den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (v.a. Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen) soll ein bequemer, stufenloser Zugang zum SPNV ermöglicht werden.

Wenn die oben erwähnten Stationsausbauprogramme abgeschlossen sein werden, verbleiben nach heutiger Kenntnis noch drei Bahnstationen, deren barrierefreie Zugänglichkeit nicht gegeben ist. Es handelt sich dabei um die an der RS2 im Landkreis Diepholz gelegenen Stationen Dreye, Barrien und Bramstedt, wo zwar die Bahnsteighöhen (76 cm über Schienenoberkante (SO)) an die Fahrzeugeinstiege angepasst wurden, deren stufenfreie Zugänglichkeit aus dem Umfeld aber nicht gegeben ist (vgl. Kap. A 3.1.2). Der ZVBN wird sich hier gemeinsam mit den betroffenen Gebietskörperschaften um einen nachträglichen barrierefreien Stationsausbau bemühen.

Die Grundsätze des Ausbaus sind im gesamten Verbandsgebiet einheitlich: Bahnsteige an elektrifizierten Strecken sollen auf 76 cm über SO und an den restlichen Strecken auf 55 cm über SO ausgebaut werden, stufenfreie Zugänge in Form von Aufzügen oder Rampen mit maximal 6 % Steigung und Zwischenpodesten hergestellt werden.

Grundsätze des Stationsausbaus

Neben den Bahnsteighöhen spielt auch die Ausstattung der Bahnstationen für den Fahrgastkomfort eine wesentliche Rolle. Der ZVBN wird sich weiterhin aktiv dafür einsetzen, dass – gerade auch bei kleineren Stationen mit einer geringeren Zahl an Fahrgästen – ein "Ausstattungsmindeststandard" mit transparenten und beleuchteten Wetterschutzhäusern, ausreichend Sitzgelegenheiten, beleuchteten Informationsvitrinen, Uhren, Lautsprechern, dynamischer Fahrgastinformation und Wegeleitsystemen eingehalten wird.

*Ausstattungsstandard
der Bahnstationen*



Abb. C-6: Am Bahnhof Hude gibt es auf dem Mittelbahnsteig im Bereich des Treppenaufgangs und des Aufzugs ein Bahnsteigdach. Ergänzt wird der Wetterschutz auf diesem Bahnsteig durch zwei Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten.

(Foto ZVBN)

Hinsichtlich der Bereitstellung von Fahrgastinformationen sind alle Bahnstationen mit Schriftdisplays mit Akustikmodul auszustatten. Diese informieren über die Linienziele sowie über die Ist-Abfahrtszeiten der nächsten verkehrenden Züge und setzen die Fahrgäste auch über Zugverspätungen oder sonstige Unregelmäßigkeiten in Kenntnis. Weiterhin sind in den Fahrgastunterständen auf den Bahnsteigen Vitrinen vorzusehen, in denen alle VBN-Informationen (v.a. Netzplan und Tarifinformationen) gebündelt dargestellt werden. Diese ergänzen den Abfahrts- sowie den Stationsplan.

*Aktuelle Informationen
optisch und akustisch
erforderlich*

Zum zeitgemäßen Standard sollte an den Stationen auch die Verfügbarkeit von frei zugänglichem WLAN zählen. Bisher ist ein WLAN-Angebot seitens der Aufgabenträger lediglich in den Zügen geplant. Seitens der DB Station&Service AG als Betreiber der meisten Bahnstationen wird ein kostenfreier WLAN-Zugang nur an den großen Stationen wie Oldenburg Hbf und Bremen Hbf zur Verfügung gestellt. Zur Unterstützung des Online-Fahrkartenvertriebs und als Ergänzung zum stationären Informationsangebot bietet sich an kleinen Stationen die wenig aufwändige Integration eines WLAN-Routers in die Fahrkartenautomaten an.

*WLAN als Standardangebot
sinnvoll*

Neben dem Ausbau und der Modernisierung der Verkehrsstationen ist für die Fahrgäste im SPNV besonders wichtig, dass sich die Bahnhöfe und Haltepunkte in einem dauerhaft guten und saubereren Zustand präsentieren. Daher lässt der ZVBN bereits seit dem Jahr 2012 die Verkehrsstationen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterziehen, bei der die Stationen von unabhängigen

*Durchführung von
Qualitätskontrollen an
SPNV-Stationen*

Sachverständigen systematisch geprüft werden. Das Hauptaugenmerk wird dabei auf die Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service gelegt. Begutachtet und bewertet wird dabei jedoch nicht der Grad der Ausstattung, sondern ausschließlich der Zustand der bestehenden Verkehrsstation hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit.

Alle zu berücksichtigenden Aspekte werden nach einem festgelegten Schema einer Benotung unterzogen, so dass für die einzelnen Themenbereiche eine Bewertung vorgenommen werden kann. Die Ergebnisse werden anschließend in einem Bericht zusammengefasst und den verantwortlichen Infrastrukturbetriebsgesellschaften – dies sind im Bereich des VBN die DB Station&Service AG, die Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH (FVE) und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) – sowie den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern im Detail vorgestellt.

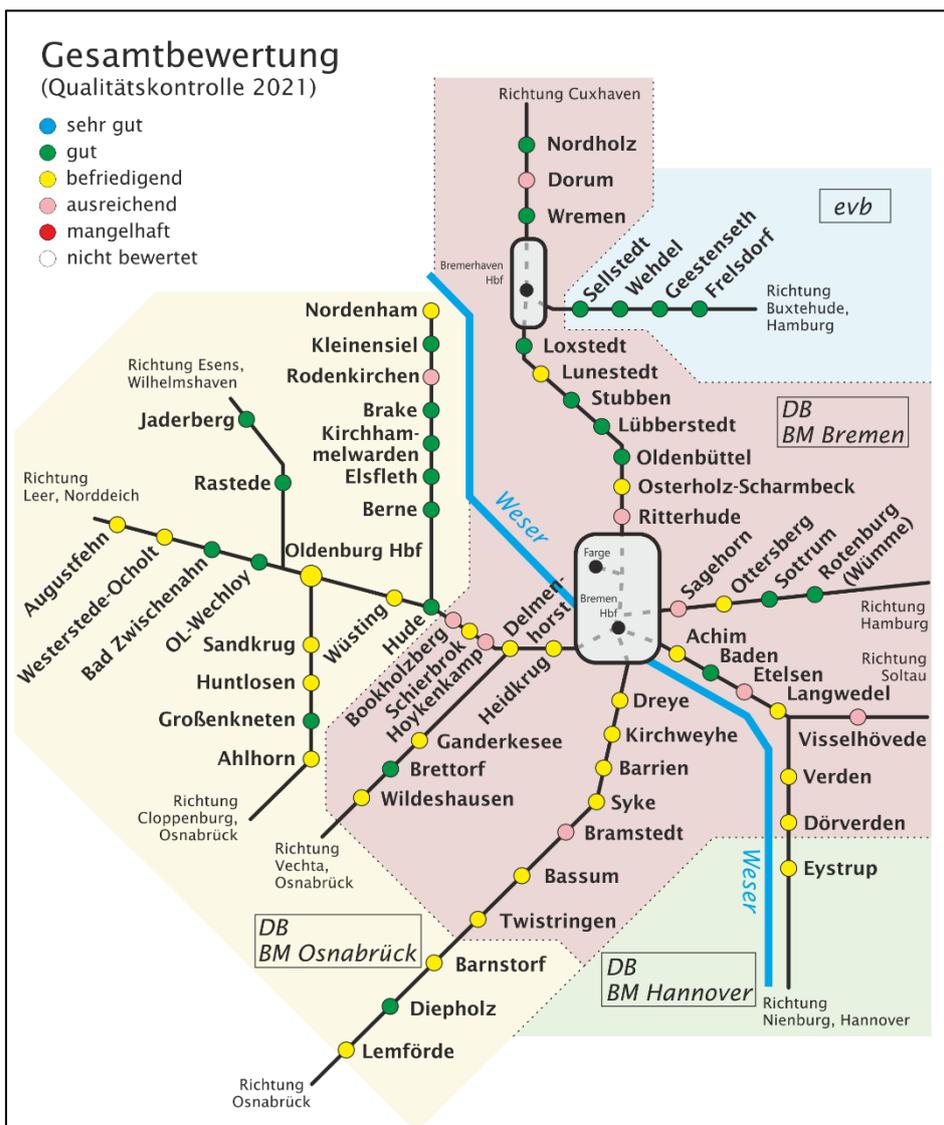


Abb. C-7.: Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen – Gesamtbewertung, September 2021 (Quelle: Agentur BahnStadt)

Die Qualitätskontrollen werden an den Verkehrsstationen im Land Bremen jährlich und im niedersächsischen Teil des Verbundgebietes alle zwei Jahre durchgeführt. Die Ergebnisberichte der jeweils letzten Jahre können unter zvbn.de/bibliothek nachgelesen werden.

Infolge der Qualitätskontrollen konnten im Laufe der Jahre an vielen Verkehrsstationen durch die zuständigen Infrastrukturbetreiber Mängel behoben und Verunreinigungen beseitigt werden. Die Gesamtbewertung hat sich zwar seit 2012 im Durchschnitt über alle Stationen verbessert, ist jedoch aufgrund stets wiederkehrender oder auch neu auftretender Mängel – vor allem aufgrund von Vandalismusschäden sowie unzureichender Reinigung – nach wie vor nicht zufriedenstellend. Daher wird der ZVBN auch weiterhin regelmäßige Kontrollen durchführen lassen.

Neben der barrierefreien Gestaltung der bestehenden Bahnstationen spielt auch die Reaktivierung bzw. Neuanlage von SPNV-Stationen im Verbundgebiet eine wichtige Rolle.

*Neuanlage von
SPNV-Stationen
in den Landkreisen*

In Bezug auf die Neuanlage bzw. Reaktivierung von Bahnstationen an bestehenden SPNV-Strecken im Rahmen des von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH durchgeführten Verfahrens, wurde eine durchweg positive Bewertung für die Neuanlage von Stationen *Kirchlinteln* (Gemeinde Kirchlinteln, Landkreis Verden) sowie *Cappel-Midlum* oder alternativ dazu in *Spieka* (Gemeinde Wurster Nordseeküste, Landkreis Cuxhaven) ermittelt.

Bei den genannten Stationen wurden u.a. die Kriterien Bevölkerungspotenzial, Lage des Hauptortes an der Bahnstrecke, fahrplantechnische und betriebliche Machbarkeit sowie voraussichtliche Infrastrukturkosten positiv bewertet. Daher steht aus der Sicht des SPNV-Aufgabenträgers der (Wieder-)Inbetriebnahme dieser Haltepunkte vom Grundsatz her nichts entgegen, soweit die Finanzierung gesichert werden kann.

Für zwei weitere mögliche neue Haltepunkte – *Apen* (Gemeinde Apen, Landkreis Ammerland) und *Verden-Dauelsen* (Stadt und Landkreis Verden) – hat das Land Niedersachsen auch hinsichtlich der Lage des Haltepunktes und des Bevölkerungspotenzials eine positive Bewertung abgegeben. Es sieht aber die Realisierungsmöglichkeit aufgrund bestehender betrieblicher Zwänge erst mittel- bis langfristig gegeben (die Lage der genannten neuen Haltepunkte kann ebenfalls der Karte A-3 im Kap. A 3.1.2 entnommen werden).

Auch im Stadtgebiet von Bremen ist gemäß „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ die Neuanlage von bis zu acht SPNV-Haltepunkten verkehrlich sinnvoll und daher prinzipiell gewünscht (vgl. Karte C-8). Hierfür sind allerdings in Bezug auf die genaue Verortung der Stationen, die Zuwegungen aus der Umgebung, die Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie deren betriebliche Machbarkeit noch weitere Untersuchungen erforderlich, bevor deren Planung, Finanzierung und Bau konkret angegangen werden kann. Der Realisierungszeitraum wird einige Jahre in Anspruch nehmen.

*Neue SPNV-Stationen
in Bremen*

In der Stadt Oldenburg wird die Möglichkeit der Einrichtung eines neuen SPNV-Haltepunktes in Ofenerdiek geprüft.

*Neue SPNV-Station
in Oldenburg*

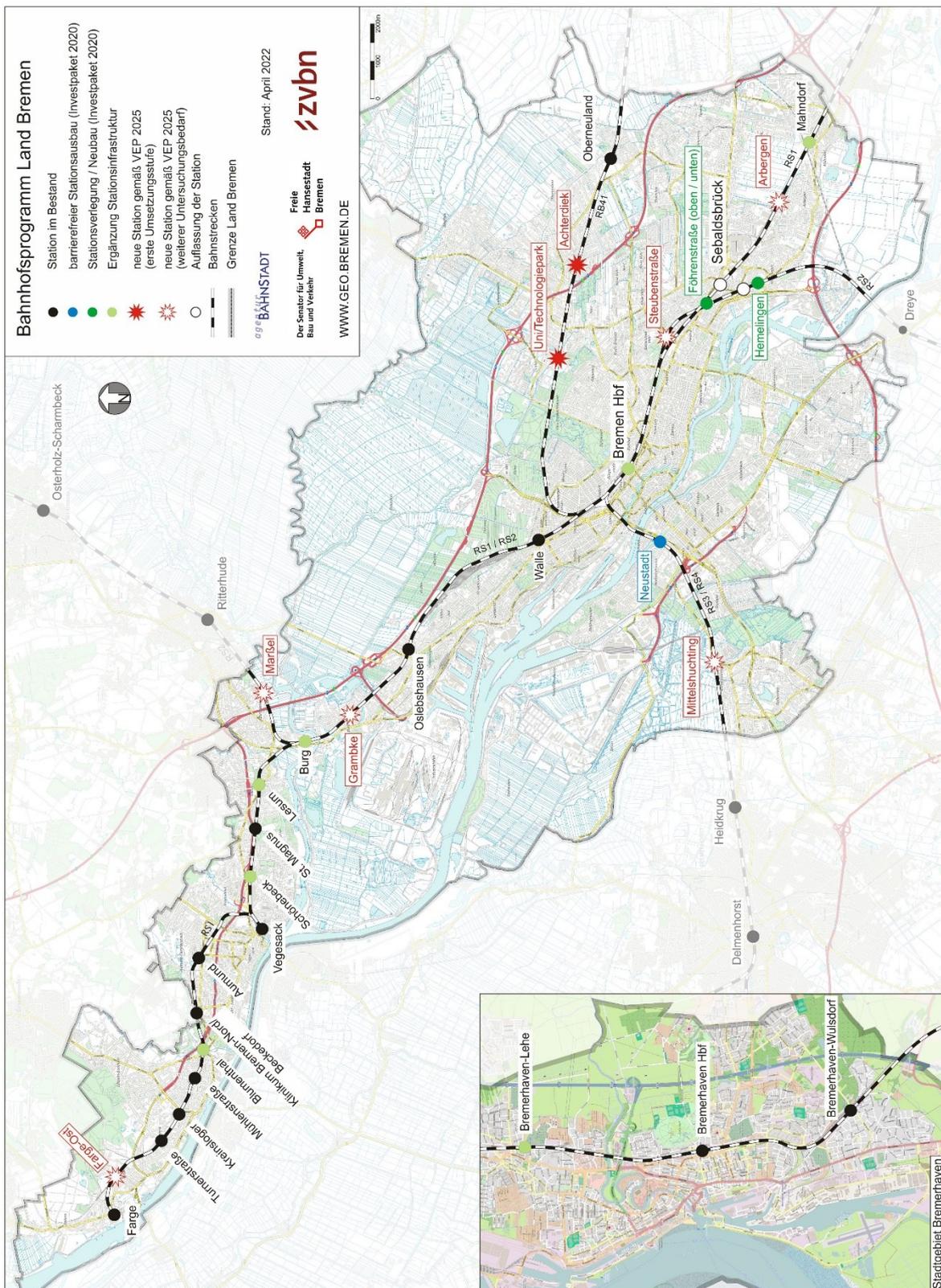


Abb. C-8.: Stationsausbau und potenzielle neue Bahnhaltepunkte im Land Bremen

C 5.1.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung

Hinsichtlich eines attraktiven ÖPNV nehmen die Bahnhofsumfelder eine wichtige Rolle ein. Deren Entwicklung ist eine kommunale Aufgabe, die eine attraktive Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zugangsbereichen mit funktionalen Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen, Kurzzeitstellplätzen und P+R-Anlagen beinhaltet (vgl. Kap. A 3.1.2).

Bahnhofsumfeldgestaltung als ganzheitlicher Ansatz

In den nächsten Jahren wird ein Schwerpunkt der kommunalen Maßnahmen auf den derzeit in der Ausbauplanung befindlichen Stationen liegen. Dies betrifft in Niedersachsen vor allem die Bahnhöfe Westerstede-Ocholt und Lemförde. Im Land Bremen sind es die an neuen Standorten geplanten Stationen Hemelingen und Föhrenstraße.

Schwerpunktmaßnahmen für die kommenden Jahre

Darüber hinaus muss an einigen Bahnhöfen den weiter steigenden Fahrgastzahlen Rechnung getragen und eine Aufstockung der Anzahl an P+R- und B+R-Stellplätzen vorgenommen werden (vgl. die aufgeführten Einzelmaßnahmen in Kapitel C 5.3).

Im Folgenden sollen einige grundlegende Aspekte für die Planung und Realisierung von Bahnhofsumfeldmaßnahmen dargestellt werden, wobei es sich an dieser Stelle nur um allgemeine Grundsätze handeln kann. Letztlich sind vor Ort von den Kommunen und deren beauftragten Planungsbüros auf den Einzelfall bezogene Lösungen zu entwickeln.

Grundsätze für die Bahnhofsumfeldgestaltung

Die Positionierung von Straßenbahn- und Bushaltestellen ist – wenn irgend möglich – in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge vorzusehen und gegenüber P+R-Anlagen hinsichtlich der Lage bevorzugt zu behandeln. Soweit noch Bahnhofsgebäude vorhanden sind und auch perspektivisch Einrichtungen mit Servicefunktionen wie Fahrscheinverkauf, Wartehalle oder Gastronomie beherbergen, sollten nach Möglichkeit Bushaltestellen zentral vor dem Gebäude positioniert werden, damit deren Integration in die Wegebeziehung umsteigender Fahrgäste berücksichtigt wird. Die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn sollten barrierefrei, möglichst kurz und ohne Straßenquerung gestaltet sein. Sichtbeziehungen zwischen Bahn und Bus erleichtern nicht nur für ortsunkundige Fahrgäste die Orientierung, sondern verbessern auch die Anschlusssicherung. Barrierefreie Elemente sind zu vernetzen.

Direkte Bahn-Bus-Verknüpfungen an den Bahnhöfen herstellen

Eine optimale Bahn-Bus-Schnittstelle stellen sogenannte "Kombibahnsteige" dar, bei denen ein Umstieg zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn am selben Bahnsteig möglich ist (z.B. Bahnhof Bremen-Burg).

Die Anzahl der Bushaltestellen sowie die Dimensionierung der Bussteige sind fahrplanabhängig. Bei integralen Taktknoten sowie Rendezvous-Punkten muss im Regelfall für alle Buslinien ein eigener Halteplatz zur Verfügung stehen. Dagegen sollten bei Richtungsanschlüssen und bei Buslinien, die außerhalb der Taktknoten verkehren, einzelne Haltestellen oder Bussteige von mehreren Linien gemeinsam genutzt werden.

Anzahl und Positionierung der Bushaltestellen

Bei mehreren Bushaltestellen sollte im Interesse größerer Übersichtlichkeit und geringeren Flächenverbrauchs einer Anordnung hintereinander (langer Bussteig) oder an einer Businsel der Vorzug gegenüber der Errichtung nebeneinander liegender Bussteige gegeben werden.



Abb. C-9: In Bremen-Mahndorf wurden auf beiden Seiten der Bahnstrecke Verknüpfungen vom SPNV zum übrigen ÖPNV mit kurzen Fußwegen und ohne Straßenquerung zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen hergestellt. (Foto ZVBN)

Die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger – bei Bahnhofsumfeldmaßnahmen sind es in der Regel die Städte und Gemeinden – sind außerdem aufgefordert, die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen bzw. anzupassen. Dabei sind die im Kapitel A 2 dargestellten Qualitätsmerkmale und Aspekte bezogen auf die Zugänglichkeit und Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen sowie Informationsangeboten zu beachten.

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen erforderlich

Grundsätzlich sollten die Bus- und Straßenbahnhaltestellen barrierefrei, modern und fahrgastfreundlich gestaltet und ausgestattet werden, unter Berücksichtigung folgender Planungsgrundsätze:

Ausstattung der Haltestellen

- Ausstattung der Bushaltestellen mit guter Beleuchtung, moderner Stele, einem der Frequentierung angemessenen Witterungsschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten, Abfallbehältern und Informationsvitrinen (Abfahrtszeiten, Linien- und Ortspläne, Tarifinfo, touristische Hinweise),
- Bei mehreren Abfahrtshaltestellen: übersichtliche Zuordnung der verkehrenden Buslinien zu den einzelnen Haltestellen sowie gut lesbare und günstig positionierte elektronische Abfahrtstafeln (mit Angabe der Ist-Abfahrtszeiten aller verkehrenden Bus- und Bahnlinien).

Neben den Bushaltestellen sind auch – im Sinne der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen (Bike-and-ride) bevorzugt zu behandeln und daher möglichst nahe an den Bahnsteigzugängen zu platzieren. Dabei ist auf die Wegeachsen der anderen Fahrgäste zu achten. Jede Bahnstation im Verbundgebiet ist grundsätzlich mit einem Mindestangebot an überdachten Fahrradstellplätzen auszustatten.

B+R-Anlagen nahe der Bahnsteigzugänge platzieren

An größeren Bahnhöfen mit verschiedenen Anfahrmöglichkeiten aus dem Umfeld und mehreren Bahnsteigzugängen (z.B. bei Außenbahnsteigen oder bestehenden Personentunneln bzw. Überführungen mit beidseitigen Zugängen) sind auch die B+R-Anlagen dezentral anzuordnen. Dabei sollten die Standorte so gewählt werden, dass Einsehbarkeit und soziale Kontrolle gegeben sind (z.B. im Sichtbereich benachbarter Wohnquartiere oder angrenzender Straßen), um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu erhöhen und Vandalismus einzudämmen.

Die Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen richtet sich grundsätzlich nach dem Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten: Neben den Fahrgastzahlen der Bahnstation (Ein- und Ausstiege an Werktagen) spielen auch der Anteil an Schülerinnen, Schülern und Auszubildenden sowie die Siedlungsstruktur eine wichtige Rolle. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass mit dem Bau neuer und hochwertiger B+R-Anlagen in der Regel auch die Nachfrage steigt, so dass für die Bemessung die Auslastung vorhandener Anlagen als einzige Berechnungsgrundlage nicht ausreicht.

Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich zu überdachen und müssen in der Dunkelheit gut beleuchtet sein. Auf Seiten- und Rückwände sollte verzichtet werden, wenn sie nicht als Wetterschutz notwendig sind, da diese Angriffsflächen für Vandalismus bieten. Um guten Wetterschutz zu bieten, ist auf ausreichend große Dachüberstände zu achten.

Auch die Auswahl der Fahrradständer trägt erheblich zur Qualität und Nutzbarkeit von B+R-Anlagen bei. In der Regel sollten Fahrradbügel aus Rundrohr mit Knieholm (80 cm hoch, Regelabstand 1,0 m zwischen zwei Bügeln) oder sogenannte Hoch-/Tief-Einsteller (Abstand 0,5 m) verwendet werden. Damit wird ein sicheres Anschließen der Räder am Rahmen ermöglicht und ein Verbiegen der Vorderräder verhindert.

Dimensionierung von B+R-Anlagen

Funktionale Fahrradständer



Abb. C-10: In Osterholz-Scharmbeck wurde am Bahnhofsvorplatz eine gut einsehbare Bike-and-ride-Anlage errichtet. Die Hälfte der Anlage bietet hinter einer stabilen Einzäunung gesicherte Stellplätze. (Foto ZVBN)

Die Einrichtung von Sammelschließanlagen für Fahrräder hat sich als eine wichtige Maßnahme zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrradverkehr im Zubringerverkehr zu den SPNV-Stationen erwiesen. Dabei handelt es sich um überdachte, an allen Seiten geschlossene und abschließbare Fahrradabstellanlagen mit einer Größenordnung von durchschnittlich 20 bis 60 Stellplätzen.

Abschließbare Fahrradstellplätze sehr sinnvoll

Es ist unverzichtbar, an den Bahnstationen möglichst zugangsnah eine Mindestzahl gesicherter Abstellmöglichkeiten anzubieten. Falls Gebühren für die gesicherten Stellplätze erhoben werden, sind diese so niedrig zu halten, dass auch Besitzer von älteren Fahrrädern dadurch nicht abgeschreckt werden. Es ist unabhängig vom Wert eines Rades für alle wichtig, das Fahrrad bei der Rückkehr zuverlässig unbeschädigt und fahrbereit vorzufinden.

Der ZVBN empfiehlt den Bau von B+R-Sammelschließanlagen (häufig auch als „Fahrradkäfig“ bezeichnet). Der Zugang für die Kunden erfolgt über einen PIN-Code, Chipkarten oder auch konventionelle Schließsysteme. Die Vermietung der Stellplätze übernehmen in der Regel die Kommunalverwaltungen, teilweise aber auch Betreiber von im Bahnhofsgebäude ansässigen Radstationen (z.B. in Kirchweyhe und Syke). An einzelnen Standorten ist eine online-Buchung möglich. Das kann über eine eingerichtete Internet-Plattform (z.B. Wildeshausen) oder eine App auf dem Smartphone (z.B. Achim) realisiert werden.

Verschiedene Zugangsmöglichkeiten

Die Höhe der Stellplatzmieten legen die Betreiber fest. Um die Zugangsbarriere so niedrig wie möglich zu halten, empfiehlt der ZVBN, die Nutzung von Sammelschließanlagen für bis zu 24 Stunden kostenlos anzubieten. Um einem Missbrauch der gesicherten Abstellflächen vorzubeugen, ist das Erheben einer Nutzungsgebühr für Abstellzeiten von mehr als 24 Stunden sinnvoll. Der ZVBN empfiehlt hier eine Deckelung auf maximal 60 Euro pro Stellplatz und Jahr, damit den Nutzenden umweltfreundlicher Verkehrsmittel keine unangemessen hohen Zusatzkosten entstehen. Die Gemeinden sollten einplanen, die Betriebskosten von Sammelschließanlagen weitgehend zu übernehmen, so wie das die meisten Kommunen auch für die PKW-Stellplätze handhaben, wenn diese gebührenfrei genutzt werden können. Von einem Ausgleich der Betriebskosten durch das Erheben von Nutzungsgebühren sollte nicht ausgegangen werden.

Stellplatzmieten

An größeren Bahnhöfen mit entsprechend höheren Fahrgastzahlen ist die Einrichtung von mehrgeschossigen und damit flächensparenden Fahrradstationen sinnvoll. In diesen sollten neben der Aufbewahrung von Fahrrädern auch deren Verkauf und Reparatur sowie ein Fahrradverleih angeboten werden. Im Verbundgebiet gibt es Fahrradstationen am Bremer Hauptbahnhof, in Oldenburg Hbf, in Syke und in Kirchweyhe.

Fahrradstationen



Abb. C-11: Die Fahrradstationen am Hauptbahnhof von Oldenburg bieten neben der Aufbewahrung auch Reparaturservice sowie Vermietung und Verkauf von Fahrrädern an. (Foto ZVBN)

Die Errichtung von Fahrradboxen zur Einzelnutzung wird inzwischen seitens des ZVBN nicht mehr empfohlen, da sie gegenüber den Sammelschließanlagen einige Nachteile aufweisen: Größerer Flächenbedarf, höhere Investitionskosten, keine Mehrfachnutzung, schlechte Reinigungsmöglichkeiten und teilweise unsachgemäße Nutzung. Allenfalls an sehr wenig frequentierten Stationen, an denen das Potenzial für die Auslastung einer Sammelschließanlage fehlt, kann das Aufstellen einzelner Boxen sinnvoll sein. Vorhandene Fahrradboxen können selbstverständlich weiter eingesetzt werden. Um die Zahl gesicherter Abstellplätze zu erhöhen, kann der Ersatz zugangsnah gelegener Boxen durch eine Sammelschließanlage jedoch sinnvoll sein.

Der ZVBN hat im Jahr 2015 im Rahmen des Pilotprojektes „Mit Elektromobilität zu Bahn und Bus im Landkreis Osterholz“ gemeinsam mit den Gebietskörperschaften an den fünf SPNV-Stationen des Kreises (Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt und Klinikum Bremen Nord/Beckedorf) innerhalb von B+R-Sammelschließanlagen Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs errichtet. Den Besitzerinnen und Besitzern von Fahrrädern mit Elektroantrieb stehen an den genannten Bahnhöfen hochwertige Schließfächer zur Verfügung, in denen der Akku während des Fahrradparkens aufgeladen werden kann. Darüber hinaus bieten die Fächer auch Platz für die Aufbewahrung von Fahrradhelm, Luftpumpe oder Regenjacke, so dass diese Utensilien diebstahlgeschützt in den Anlagen verbleiben können.

Anfang des Jahres 2021 wurde das Pilotprojekt beendet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die eingerichteten Lademöglichkeiten für E-Bikes nur sehr selten genutzt werden. Die Kapazitäten der Akkus in den E-Bikes sind ausreichend groß, um in der Woche mehrere Fahrten zum Bahnhof und zurück ohne Nachladen zu ermöglichen. Die Nutzenden von E-Bikes bevorzugen das Aufladen der Akkus zu Hause. Daher ist es nicht erforderlich, an Bahnstationen für Pendelnde kostenintensive Lademöglichkeiten einzurichten.

*Fahrradboxen
Anlagen für E-Bikes
Pilotprojekt Elektromobilität
im Landkreis Osterholz*

*Ergebnis:
Lademöglichkeiten am
Bahnhof werden von Pen-
delnden nicht genutzt*



Abb. C-12: „E-Bike-Tankstelle“ in der B+R-Sammelschließanlage am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Das seit mehr als sechs Jahren bestehende Angebot wird auch an anderen Standorten nur sehr selten genutzt. (Foto ZVBN)

Trotz des in den letzten Jahren sowohl quantitativ als auch qualitativ deutlich verbesserten Angebots für das Fahrradparken kommt im Hinblick auf die Erreichbarkeit des SPNV auch weiterhin dem Pkw eine wichtige Rolle zu. Allerdings sollte in groß- bzw. innerstädtischen Bereichen aufgrund einer in der Regel guten ÖPNV-Anbindung (Bus, Straßenbahn) der Anteil an Stellplätzen relativ zum Fahrgastaufkommen deutlich geringer ausfallen.

Pkw-Stellplätze an Bahnstationen (P+R-Anlagen)

Bei der Standortwahl ist nicht nur die Straßenanbindung zu berücksichtigen. Auch die Information aus welcher Richtung die Fahrgäste zum Bahnhof kommen, spielt eine Rolle. So kann es beispielsweise bei Bahnstationen am Siedlungsrand vorteilhaft sein, Park-and-ride-Anlagen an den ortsabgewandten Bahnhofsrückseiten zu positionieren. Wichtig ist, dass Konflikte mit Fahrgästen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen, weitgehend ausgeschlossen werden.

Positionierung und Anbindung

In Bezug auf die Größenordnung der P+R-Anlagen sind neben der Fahrgastzahl vor allem auch die örtlichen bzw. regionalen Gegebenheiten sowie das Mobilitätsverhalten der ÖPNV-Kunden im An- und Abreiseverkehr zum Bahnhof zu berücksichtigen. SPNV-Stationen, die in einer ländlich geprägten Region unweit der Grenze des Verbundgebietes liegen und einen sehr großen Einzugsbereich aufweisen, sind durch eine dementsprechend hohe Nachfrage nach P+R-Stellplätzen gekennzeichnet, die vor allem von Berufspendelnden genutzt werden. Im Verbundgebiet trifft dies zum Beispiel auf die Bahnhöfe Augustfehn, Rastede, Lemförde, Diepholz, Verden und Rotenburg (Wümme) zu.

Größenordnung P+R Anlagen



Abb. C-13: Am Bahnhof Oldenbüttel wurden durch die Gemeinde Hambergen direkt neben dem neuen Außenbahnsteig P+R-Stellplätze angelegt. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen in städtisch geprägten Bereichen, vor allem in Mittel- und Oberzentren (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen), Oldenburg), muss das Angebot an P+R-Stellplätzen schon allein aus Platz- und Kostengründen begrenzt werden, damit die Fahrgäste im Zubringerverkehr bevorzugt auf Bus, Straßenbahn und Fahrrad zurückgreifen und die Stadt vom Kfz-Verkehr entlastet wird.

Insbesondere muss an solchen Standorten auch verhindert werden, dass für P+R vorgesehene Stellplätze durch nicht-ÖPNV-Kunden genutzt werden. Dies kann z.B. über eine Gebührenpflicht geschehen. Generell muss bei der Einführung von Parkgebühren allerdings eine Verdrängung der Parkplatzsuchenden in die umliegenden Siedlungsbereiche verhindert werden und die Kostenpflicht für P+R-Stellplätze darf nicht dazu führen, dass bisherige ÖPNV-Kunden den öffentlichen Verkehrsmitteln den Rücken zukehren und für die gesamte Wegstrecke zwischen Quell- und Zielort den Pkw nutzen. Sichergestellt werden sollte aber auf jeden Fall, dass VBN-Kunden mit Zeitkarten (insb. mit Monats-/Jahreskarten) P+R-Stellplätze vergünstigt angeboten werden.

Neben den "klassischen" P+R-Stellplätzen, die vor allem von regelmäßig verkehrenden Berufspendelnden genutzt werden, ist grundsätzlich auch ein Mindestangebot an Kurzzeitstellplätzen vorzuhalten. Diese werden vor allem zum Bringen und Abholen von Fahrgästen genutzt (sogenannte „Kiss+Ride-Stellplätze“) und sollten daher, wie auch Taxi-Stellplätze, möglichst am Bahnhofsvorplatz bzw. nahe des Bahnhofszugangs angeordnet werden. Angesichts steigender SPNV-Fahrgastzahlen nimmt die Bedeutung der Möglichkeit eines zugangsnahen Bringens und Abholens von Fahrgästen zu. Um Konflikte mit dem übrigen Kfz-Verkehr zu vermeiden, muss diesem Bedürfnis in der Praxis durch das Kennzeichnen ausreichender Kurzparkplätze Rechnung getragen werden.

Kurzzeit- und Behindertenstellplätze von zunehmender Bedeutung

Von großer Bedeutung ist ebenfalls die Errichtung von Pkw-Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Durch den Fortschritt bei der barrierefreien Gestaltung der Bahnstationen und der Züge und eine sich ändernde Nutzendenstruktur nimmt auch dafür die Nachfrage zu. Diese Stellplätze sind nicht nur ausreichend zu dimensionieren, sondern auch in ihrer Positionierung bevorzugt zu behandeln. Durch geeignete Materialwahl und Bordabsenkungen ist ein kurzer barrierefreier Übergang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten. Der Anteil dieser Stellplätze sollte grundsätzlich gut 3 % der Gesamtzahl an P+R-Stellplätzen, mindestens jedoch einen Stellplatz, betragen (gemäß DIN 18025-1). Bei Bahnsteigzugängen auf beiden Seiten einer Bahnstrecke sollten auf beiden Seiten Behindertenstellplätze eingerichtet werden.

Auch Abstellmöglichkeiten für Motorräder und Mopeds werden an Bahnstationen zunehmend nachgefragt. Daher sollte die Bereitstellung einiger weniger separater und ggf. auch überdachter Stellplätze für diese Kundengruppen bei der Bahnhofsumfeldgestaltung möglichst ebenfalls berücksichtigt werden. Bei der Lage ist auf Zugangsnähe zu achten. Dem Platzieren von B+R-Anlagen sowie der Anlage von Behindertenstellplätzen und Kurzzeitparkplätzen ist allerdings Vorrang zu gewähren.

Mopeds und Motorräder

Im Rahmen des bereits oben erwähnten Elektromobilität-Pilotprojektes hat der ZVBN im Landkreis Osterholz neben den Ladestationen für E-Bikes auch Ladesäulen für E-Autos errichtet. In Kooperation mit den Gebietskörperschaften wurden an den Bahnhofsvorplätzen der Stationen Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt und Klinikum Bremen Nord/Beckedorf in prädestinierter Lage jeweils eine Ladesäule mit zwei Anschlüssen zum Aufladen elektrobetriebener Pkw installiert. Vor den Ladesäulen sind jeweils zwei Pkw-Stellplätze für Elektroautos zum Aufladen des Akkus während der Parkzeit reserviert worden.

Ladesäulen für Elektroautos im Pilotprojekt

Der Praxisversuch über sechs Jahre hat gezeigt, dass an den Bahnstationen die Nachfrage nach Lademöglichkeiten für E-Autos von Pendelnden, die mit dem Zug weiterfahren, ebenfalls gegen Null geht. Zu beobachten war, dass die Nutzenden der Säulen keine Bahnkunden waren. Analog zu den Akkus der E-Bikes ist es auch mit den Pkw im Elektroantrieb möglich, mehrmals den Weg zwischen Wohnort und Bahnhof zurückzulegen, ohne nachzuladen. Das Aufladen der Pkw-Akkus geschieht bei Bedarf in der Regel über Nacht am Wohnort.

Nachfrage an den Ladesäulen gering

Außerdem hat sich gezeigt, dass Ladesäulen, die von Bahnpendelnden genutzt werden sollen, auch bei einer deutlich steigenden Zahl an E-Autos nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Die Pendelnden sind bis zu ihrer Rückkehr zum Einstiegsbahnhof in der Regel viele Stunden unterwegs, so dass der Ladeplatz auch nach Beenden des Ladevorgangs für weitere Kunden noch blockiert wird. Eine mehrmalige Nutzung der Säule pro Tag ist jedoch auf Grund der hohen Investitionen und der laufenden Kosten unverzichtbar, um den dauerhaften Betrieb verantworten zu können. Bis auf die Standorte an den Bahnhöfen Osterholz-Scharmbeck und Ritterhude wurden die Ladesäulen aus dem Pilotprojekt wieder vom Stromnetz getrennt. Die verbleibenden beiden Standorte wurden durch die Osterholzer Stadtwerke übernommen, da die zentrale Ortslage für andere Nutzende interessant ist.

Ladesäulen an Bahnhöfen nicht wirtschaftlich zu betreiben

Grundsätzlich wird den Kommunen jedoch empfohlen, beim Aufbau einer örtlichen Ladeinfrastruktur aufgrund des fehlenden Nutzens für Bahnkunden den zentralen Bahnhofsbereich zu meiden.

Der ZVBN unterstützt weiterhin die Förderung der Elektromobilität im Zubringerverkehr zum ÖPNV. Anstelle der Errichtung von Pkw-Ladesäulen wird an den SPNV-Stationen innerhalb des Verbundgebietes die Kennzeichnung von günstig gelegenen Stellplätzen für Elektrofahrzeuge empfohlen. Die Anzahl dieser Stellplätze kann ohne nennenswerte Kosten bei Bedarf kurzfristig an eine zu erwartende steigende Nachfrage angepasst werden. Zudem könnte in gebührenpflichtigen P+R-Anlagen für Elektroautos ein Rabatt gewährt werden.

*Bevorzugte Stellplätze
und ermäßigte Parkgebühren
für Elektroautos*



Abb. C- 14: Die Ladesäule am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck wird zwar regelmäßig genutzt, aber nicht von Bahnpendelnden. (Foto ZVBN)

Neben dem Bau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie Stellplätzen für den ruhenden Verkehr (P+R/B+R) spielt auch die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen eine große Rolle im Hinblick auf die Attraktivität einer Bahnstation. Der Bahnhofsvorplatz ist für Reisende der Ankunftsort, er bildet das "Tor zur Stadt" und vermittelt daher einen ersten wichtigen Eindruck. Insbesondere in Städten muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verkehrlichen Funktionen und städtebaulicher Qualität erzielt werden, da hier die Aufenthaltsqualität von größerer Bedeutung ist. Bei ausreichend zur Verfügung stehender Fläche ist es zum Beispiel vorstellbar, neben Sitzbänken einen kleinen Bereich mit Spiel- oder Klettergeräten für Kinder einzurichten.

*Steigerung der
Aufenthaltsqualität
Bahnhofsvorplatz*

Um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, sind neben einer angemessenen Beleuchtung aller von den Fahrgästen genutzten Anlagen und Bereiche weitere Maßnahmen möglich. Neben einer Videoüberwachung können Notrufsäulen an ausgewählten Stationen auf den Bahnsteigen und an Haltestellen oder in den Zugangsbereichen und auf Bahnhofsvorplätzen eingerichtet werden. Abgesehen von diesen technischen Lösungen können auch in den Informationsvitrinen an den Haltestellen aushängende Hinweise auf Einrichtungen, wie das "Heimwegtelefon", in den Tageszeiten mit fehlender

*Sicherheit und
Sicherheitsempfinden*

sozialer Kontrolle zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste beitragen.

Bei der Modernisierung von Bahnhofsvorplätzen ist neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten und Begegnungsflächen für Fahrgäste vor allem die Bereitstellung eines angemessenen Informationsangebots wichtig. Dazu zählen neben den standardisierten VBN-Informationen (Stationsplan, Liniennetz, Fahrpläne, Tarife) auch der Aushang von Stadt- bzw. Ortsplänen sowie Wegweiser zu innerörtlichen und touristischen Zielen, möglichst mit Entfernungangaben.

*Allgemeine Informationen
zusätzliche Ausstattungen*

Darüber hinaus ist es wünschenswert, den Standort Bahnhof sowohl durch kennzeichnende als auch durch funktionale Zusatzausstattung aufzuwerten. Vorstellbar ist hier zum Beispiel das Aufstellen einer Stele mit einer größeren Uhr und/oder mit einem integrierten Abfahrtsmonitor. Wünschenswert ist es für die Fahrgäste auch, dass an den Stationen und im Bereich der Bushaltestellen ein öffentliches WLAN-Netz zur Verfügung steht.

Als bei den Fahrgästen beliebter Service hat sich in den letzten Jahren in den Niederlanden an vielen Stationen die Bereitstellung einer Wasserzapfstelle bewährt. An dieser können z.B. kostenlos Wasserflaschen aufgefüllt werden.

Für die Versorgung der Reisenden ist am Standort Bahnhof ein über Süßigkeiten hinausgehendes Angebot mit regionalen Lebensmitteln im Automatenverkauf vorstellbar.



Abb. C-15: In den Niederlanden sind Wasserzapfstellen in Zugangsbereichen von Bahnhöfen eine weit verbreitete Serviceeinrichtung. (Foto ZVBN)



Abb. C-16: Der Fahrgastinformationsanzeiger auf dem Bahnhofsvorplatz in Osterholz-Scharmbeck. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen mit wichtigen Schnittstellen zwischen Bahn- und Busverkehr empfiehlt sich darüber hinaus die Aufstellung dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) an exponierter Stelle, um über die nächsten abfahrenden Bahnen und Busse zu informieren. Dabei sind Echtzeitdaten, also tatsächliche Abfahrtszeiten, anzuzeigen. Außerdem können hier den Fahrgästen wichtige Zusatzinformationen (z.B. über Zugausfälle oder Schienenersatzverkehre) bereitgestellt werden.

*Aktuelle
Fahrgastinformation*



Abb. C-17: Im Warteraum des Bahnhofs Rotenburg wurde ein Abfahrtsmonitor installiert, der über die aktuellen Zug- und Busabfahrten informiert. (Foto ZVBN)

Auch das Erscheinungsbild und die Nutzung von Bahnhofsgebäuden prägen das Image von Bahnstationen in hohem Maße. Belebte Gebäude, in denen aufgrund einer öffentlichen Nutzung Personal anwesend ist, erhöhen das Sicherheitsempfinden und reduzieren die Vandalismusanfälligkeit.

Empfangsgebäude

Warteräume in Bahnhofsgebäuden sind immer ein Gewinn für die Fahrgäste. Vielerorts sind in diesen geschützten Wartebereichen allerdings Verschmutzungen und Beschädigungen unterschiedlichster Intensitäten zu verzeichnen. An manchen Standorten steht daher aktuell kein Warteraum mehr zur Verfügung. Andere Kommunen haben durch Videoüberwachung und zeitlich begrenzte Öffnungszeiten erfolgreich das Angebot eines Warteraums beibehalten können.

Warteräume

Von besonderer Bedeutung für die grundlegende Sanierung und Modernisierung von Empfangsgebäuden sowie deren Ergänzung durch fahrgastbezogene Nutzungen, ist die Bereitstellung öffentlicher Fördermittel. Aufgrund eines meist jahrelangen Sanierungsstaus und hohen Investitionskosten ist eine Finanzierung durch die Vorhabenträger allein kaum möglich.

Der ZVBN wird auch weiterhin im Rahmen der Arbeit des Stationsbüros die Modernisierung und Revitalisierung von Empfangsgebäuden unterstützen. Voraussetzung dafür ist die Erarbeitung eines standortspezifischen, nachhaltigen Nutzungs- und Betreiberkonzeptes. Dabei sind idealerweise kommerzielle und öffentliche Nutzungen zu kombinieren und klassische Bahnnutzungen (Reiseservice/Mobilitätszentrale, Aufenthaltsbereich mit aktueller Fahrgastinformation, barrierefreies WC) zu integrieren.

Unterstützung der Vorhaben durch den ZVBN

Bei bereits mit Fahrgastfunktion genutzten Gebäuden unterstützt der ZVBN die Kommunen und die Betreiber, das Angebot ggf. zu optimieren oder zu erweitern. So wurden in den Warteraum am Bahnhof Rotenburg (Wümme) und in das Empfangsgebäude von Bassum in den letzten Jahren Abfahrtsmonitore installiert, auf denen aus dem Online-Angebot des VBN aktuelle Informationen zu den Bus- und Bahnabfahrten übersichtlich angezeigt werden.

In den Jahren 2016–2022 wurde im Auftrag des ZVBN verbundweit die Qualität von Bahnhofsumfeldern außerhalb des Landes Bremen, für die im Allgemeinen die Städte und Gemeinden verantwortlich sind, nach einem einheitlichen Untersuchungsschema begutachtet. Dabei wurden die Bahnhofsumfelder jeweils für einzelne Landkreise bzw. kreisfreie Städte erhoben. Strukturiert erfolgten die Erhebungen und die Bewertungen in den Themenfeldern Bushaltestellen, Bike-and-ride-Anlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bahnhofsvorplätze/ Zugangsbereiche sowie Empfangsgebäude. Neben der Begutachtung des Ausbaustandards richtete sich das Augenmerk der Prüfenden insbesondere auf den baulichen Zustand sowie die Sauberkeit der bestehenden Anlagen. Zusätzlich wurde die Auslastung sämtlicher P+R- und B+R-Anlagen an jeder einzelnen Station ermittelt, um Kenntnisse über einen möglichen Erweiterungsbedarf zu erlangen.

Qualitätserhebungen für Bahnhofsumfelder

Die Ergebnisse wurden den betroffenen Kommunen jeweils präsentiert. Dabei wurde gemeinsam der konkrete Handlungsbedarf für jeden einzelnen Bahnhof bzw. Haltepunkt diskutiert und festgelegt. Dadurch konnten bereits vielerorts kurz- und mittelfristige Verbesserungen realisiert werden.

Zusammengefasst ergeben sich für die kommenden Jahre folgende Schwerpunkte im Bereich der Bahnhofsumfeldgestaltung:

- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Wetterschutzeinrichtungen
- Qualitätsverbesserung der B+R-Anlagen insbesondere durch Erweiterung des Angebotes an witterungsgeschützten und abschließbaren Stellplätzen
- Verbesserung der Fahrgastinformationen
- Aus- und Neubau von Verknüpfungsanlagen im Zusammenhang mit Stationsausbau- oder Neubaumaßnahmen

Im folgenden Kapitel wird der konkrete Handlungsbedarf für jeden Landkreis bzw. alle kreisfreien Städte detailliert aufgezeigt.

C 5.1.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den Ausbau der Verkehrsstation (in Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Mitwirkung der Länder Bremen und Niedersachsen sowie teilweise des Bundes) als auch auf die Gestaltung der Bahnhofsumfelder (kommunale Aufgabe). Diese Unterscheidung zwischen "Verkehrsstation" und "Bahnhofsumfeld" wird dargestellt, weil damit auch die unterschiedliche politische und finanzielle Verantwortung verbunden ist.

Es wird unterschieden zwischen Maßnahmen des Landes Bremen – als SPNV-Aufgabenträger – und Maßnahmen der niedersächsischen Gebietskörperschaften im Verbundgebiet.

Verkehrsstation: Die neue Bahnstation Bremen-Föhrenstraße wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ als Umsteigebahnhof mit oben liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Osnabrück (Bedienung durch die Regio-S-Bahnlinie RS2) sowie unten liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Hannover (Halt der Regio-S-Bahnlinie RS1) gebaut. Dadurch wird ein direkter Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Regio-S-Bahnlinien untereinander sowie mit den Straßenbahnlinien 2 und 10 realisiert. Die Station wird mit Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 76 cm über SO) an beiden Streckenästen errichtet und durch den Einbau von Aufzügen und Rampen barrierefrei gestaltet. Mit Inbetriebnahme der unteren Bahnsteige wird die nahe gelegene, bestehende Station Bremen-Sebaldsbrück aufgelassen. Während mit dem Bau der oberen Bahnsteige (für die RS2) voraussichtlich im Jahr 2026 begonnen werden kann, wird der Bahnhof Sebaldsbrück (RS1) nach heutigem Stand noch bis in die 2030er Jahre in Betrieb bleiben müssen.

Bremen / Bremerhaven

Auch der Bahnhof Bremen-Hemelingen wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ barrierefrei ausgebaut. Geplant ist ein Neubau rund 500 m südlich an der Straßenunterführung Hannoversche Straße mit zwei oder drei Bahnsteigkanten mit einer Höhe von 76 cm über SO. Für die Realisierung gibt es noch keinen belastbaren Zeitplan.

*Stadt Bremen
Bf Bremen-Hemelingen*

Bahnhofsumfeld: Durch die Stadt Bremen ist im Bahnhofsumfeld von Föhrenstraße und Hemelingen jeweils eine gute Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln der BSAG sowie der Neubau zeitgemäßer und ausreichend groß dimensionierter B+R-Anlagen sicherzustellen.

Verkehrsstation: Weiterhin wird im Stadtgebiet von Bremen innerhalb des gleichen Ausbauprogramms auch der bestehende Bahnhof Bremen-Neustadt barrierefrei ausgebaut und erhält dabei ebenfalls 76 cm hohe Bahnsteige. Der stufenlose Bahnsteigzugang soll durch Einbau eines Aufzuges in der Personenunterführung ab Anfang 2023 gewährleistet werden.

Bahnhöfe Bremen-Neustadt

Bahnhofsumfelder: Die Freie Hansestadt Bremen hat am Anfang des Jahres 2021 ein Ausbaukonzept für Fahrradabstellanlagen an den Bremer Bahnhaltungen beschlossen. Bis zum Ende des Jahres 2025 sollen die Fahrradabstellanlagen an 14 Bahnstationen erneuert und erweitert werden. Die ersten Anlagen wurden bereits im Jahr 2022 realisiert.

*Stadt Bremen
systematischer Ausbau
von B+R-Anlagen*

Verkehrsstationen: Wie bereits im Kap. C 5.1 ausgeführt worden ist, wird im Stadtgebiet von Bremen die Neuanlage von mehreren SPNV-Stationen in Betracht gezogen, um bislang unzureichend erschlossene Siedlungsbereiche an den SPNV anzubinden und neue Fahrgastpotenziale zu aktivieren.

*Stadt Bremen
neue Bahnstationen*

Gemäß den Festlegungen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (September 2014) wie auch des SPNV-Plans 2015 (Dritter Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen, beschlossen im April 2015) soll die Stationsinfrastruktur um bis zu acht neuen, barrierefreien SPNV-Stationen erweitert werden.

Die geplanten Standorte sind (siehe auch Karte C-8):

- Achterdiek
- Universität/Technologiepark
- Arbergen
- Farge Ost
- Grambke
- Marßel
- Huchting
- Steubenstraße

Im Stadtgebiet von Bremerhaven sind keine neuen SPNV-Haltepunkte vorgesehen, da für die in den vergangenen Jahren in Betracht gezogenen Standorte gemäß Aussage des SPNV-Plans 2015 kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten ist.

Verkehrsstation: Der Bf Bremerhaven-Lehe soll bis Mitte des Jahres 2024 einen zusätzlichen Außenbahnsteig erhalten. Gleichzeitig soll der Mittelbahnsteig verlängert werden. Damit sollen der betriebliche Ablauf optimiert und der Einsatz neuer Fahrzeuge auf den RE-Linien nach Hannover und Osnabrück ermöglicht werden.

Bahnhofsumfeld: Nach dem im Jahr 2021 abgeschlossenen Stationsausbau wurden im Jahr 2022 von der Stadt zugangsnah witterungsgeschützte und abschließbare B+R-Stellplätze angelegt.

Im niedersächsischen Teil des ZVBN sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Niedersachsen

Verkehrsstation: Am Bahnhof Delmenhorst fehlen Blindenleitstreifen im Bahnhofsgebäude zu den Aufzügen. Diese sind zu ergänzen.

*Stadt Delmenhorst
Bf Delmenhorst*

Bahnhofsumfeld: Für die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds lässt die Stadt Delmenhorst einen Rahmenplan entwickeln. Im Mittelpunkt stehen die attraktive Gestaltung der Bahnhofseingangsbereiche, die Hervorhebung der Fußwegverbindung in die Innenstadt, eine Neuordnung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze und die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen.

Bahnhofsumfeld: Die vorhandenen Bushaltestellen sind barrierefrei auszubauen. Eine eindeutige Wegeleitung von den Bahnsteigen zu den Haltestellen ist einzurichten.

Bahnhof Heidkrug

Verkehrsstation: Eine Sanierung der Bahnsteighalle des Oldenburger Hauptbahnhofs ist *dringend* erforderlich. Diese soll in den kommenden Jahren denkmalgerecht unter Berücksichtigung der vorhandenen historischen Substanz erfolgen. Überdachung und Bahnsteig an Gleis 1 sind ebenfalls zu erneuern.

*Stadt Oldenburg
Oldenburg Hbf*

Verkehrsstation: Die Bahnstation Westerstede–Ocholt (Strecke Oldenburg – Emden) soll im Rahmen des Ausbauprogramms „Niedersachsen ist am Zug! 3“ durch Bahnsteigerhöhung und stufenlose Bahnsteigzugänge (Aufzüge) barrierefrei ausgebaut werden.

*Landkreis Ammerland
Bahnhof Westerstede–Ocholt*

Bahnhofsumfeld: Im Zuge der Herstellung des barrierefreien Bahnsteigzugangs wird eine Neuordnung der Fahrradabstellmöglichkeiten im Zugangsbereich zur Folge haben müssen. Dabei ist auf ausreichende Dimensionierung und Wetterschutz zu achten. Es ist anzustreben, dass im Bahnhofsgebäude wieder eine Wartemöglichkeit für die Fahrgäste eingerichtet werden kann. Die Bushaltestellen sind barrierefrei auszubauen.

Bahnhofsumfeld: Im Anschluss an den Ausbau des Bahnhofs Augustfehn wird auf der Nordseite des Bahnhofs bis Ende 2023 durch die Gemeinde Apen eine Neugestaltung der Verknüpfungsanlagen (Bus, B+R, P+R) realisiert.

Bahnhof Augustfehn

Die Wiedereröffnung eines SPNV–Haltepunktes in Apen (Strecke Oldenburg – Emden) wird seitens des Landkreises Ammerland weiterhin angestrebt. Eine diesbezügliche Voruntersuchung wurde im Auftrag der Gemeinde Apen bereits erarbeitet.

Neue Station Apen

Soweit der neue Bahnhaltepunkt Apen zur Realisierung kommt, sind dort P+R– und B+R–Stellplätze sowie bahnsteignahe und barrierefreie Bushaltestellen mit Anpassung der Buslinienführung anzulegen. Die Bushaltestelle soll unabhängig von der finalen Entscheidung des Aufbaus eines SPNV–Haltepunktes schon früher ausgebaut werden.

Verkehrsstationen: Die Regio–S–Bahnstationen Dreye, Barrien und Bramstedt sind bei der letzten Erneuerung nicht vollständig barrierefrei ausgebaut worden. Während in Dreye und Bramstedt eine stufenlose Erreichbarkeit der Bahnsteige nicht möglich ist, fehlt in Barrien eine barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Außenbahnsteigen.

*LK Diepholz
Regio–S–Bahn–Stationen*

Aus Sicht des Landkreises Diepholz und des ZVBN bleibt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an allen Stationen eine mittelfristige Zielsetzung.

Der Bahnhof Lemförde ist Bestandteil des Stationsausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 3". Er soll bis zum Jahr 2025 mit Bahnsteighöhen 76 cm über SO und stufenfreien Bahnsteigzugängen von der bestehenden Personenunterführung barrierefrei ausgebaut werden.

Bahnhofsumfelder: Im Bereich der Bahnhofsumfelder entlang der Strecke Bremen – Osnabrück haben die Städte und Gemeinden in den letzten Jahren bereits umfangreiche Maßnahmen realisiert. Dennoch gibt es auch hier an einigen Bahnhöfen einen konkreten Handlungsbedarf, der im Rahmen der oben genannten Qualitätserhebung der Bahnhofsumfelder im Landkreis Diepholz festgestellt worden ist.

Bahnhofsumfelder

Bahnhofsumfeld: An der Station Dreye ist das Angebot gesicherter B+R-Stellplätze zu erweitern.

Bahnhof Dreye

Am Bahnhof Kirchweyhe sind die Verknüpfungsanlagen am rückwärtigen Bahnhofszugang (Leester Seite) verkehrlich und gestalterisch aufzuwerten. Dazu zählt vor allem der Neubau moderner und auch abschließbarer Fahrradabstellanlagen, die Erneuerung der Bushaltestellen, die Aufwertung des Zugangsbereiches sowie ggf. die Anlage weiterer P+R-Stellplätze. Im Bereich des Empfangsgebäudes fehlen frei zugängliche wettergeschützte Fahrradabstellanlagen. Trotz eingeschränkter Flächenverfügbarkeit sollte es ein Ziel bleiben, diese mittelfristig einzurichten.

Bahnhof Kirchweyhe

Am Haltepunkt Bramstedt (zuständig ist die Stadt Bassum) ist der Neubau einer Bike-and-ride-Anlage, die Erneuerung der Bushaltestelle sowie die Errichtung von einigen Park-and-ride-Stellplätzen notwendig.

Bahnhof Bramstedt

Am Bahnhof Diepholz ist anzustreben, im Bahnhofsgebäude die Einrichtung eines Wartebereichs und öffentlicher Toiletten zu realisieren. Der Vorplatzbereich sollte durch Nutzung der Fläche der ehemaligen Gaststätte aufgewertet werden.

Bahnhof Diepholz

In Lemförde bedarf das gesamte Bahnhofsumfeld einer grundhaften Neugestaltung. Seitens des Fleckens Lemförde ist im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Stationsausbau vorgesehen, barrierefreie Bushaltestellen sowie überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze zu errichten. In dem Zusammenhang ist zu prüfen, ob das Bahnhofsgebäude dauerhaft für die Einrichtung gesicherter Fahrradstellplätze genutzt werden kann. Darüber hinaus ist die Park-and-ride-Anlage zu erweitern und der Bahnhofsvorplatz gestalterisch aufzuwerten. Der beheizbare Warteraum im Bahnhofsgebäude soll dauerhaft vorgehalten werden.

Bahnhof Lemförde

Am Bahnhof Twistringen ist angesichts sehr hoher Nachfrage die Zahl frei zugänglicher wettergeschützter Fahrradabstellplätze zu erhöhen. Weiterhin wird die Einrichtung gesicherter Fahrradstellplätze empfohlen. Perspektivisch sollte über eine Neuordnung der P+R-Stellplätze nachgedacht werden, soweit die Flächen im Bereich der ehemaligen Ladestraße dafür zur Verfügung stehen. Im Bahnhofsgebäude ist das Angebot eines öffentlichen Warteraums dauerhaft sicherzustellen.

Bahnhof Twistringen

In Syke ist im Bereich des westlichen Bahnhofszugangs der Neubau einer zeitgemäßen Bike-and-ride-Anlage mit der Integration abschließbarer Stellplätze vorzusehen. Bei entsprechender Flächenverfügbarkeit könnte dafür möglicherweise der Bereich unmittelbar neben dem westlichen Tunnelausgang mit Herstellung eines direkten Treppenzugangs genutzt werden. Weiterhin sind die Bushaltestellen am Bahnhofsvorplatz zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

Bahnhof Syke

Verkehrsstationen: Im Landkreis Oldenburg sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Oldenburg

Bahnhofsumfeld: Das Bahnhofsumfeld in Hude auf der Südseite weist erhebliche Defizite auf. Dies gilt sowohl funktional als auch gestalterisch, so dass umfassender Handlungsbedarf besteht, um diesen Bereich fahrgastfreundlich und zeitgemäß neu zu ordnen. Es besteht ein Mangel an attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten. Gesicherte B+R-Stellplätze gibt es auch auf der Nordseite des Bahnhofs nicht. Im Gegensatz zur Nordseite ist auf der Südseite die Rampe in den Tunnel nicht barrierefrei angelegt. Um hier ebenfalls einen barrierefreien Zugang herzustellen, bestehen seitens der Gemeinde Planungen, einen Aufzug zu errichten. Dabei muss auch der Treppenabgang aufgewertet werden. In den letzten Jahren wurden die beschädigten Seitenwände der Einhausung vollständig entfernt. Unbefriedigend sind auch die Bushaltestelle und der Abfahrtsplatz für Schienenersatzverkehr eingerichtet. Es gibt für dort wartende Fahrgäste keinen Wetterschutz. Dies ist bei der Neugestaltung zu berücksichtigen.

Bahnhof Hude

Bahnhofsumfeld: Am Haltepunkt Hoykenkamp sollten Kurzzeitstellplätze eingerichtet werden. Außerdem ist sicherzustellen, dass die P+R-Plätze den ÖPNV-Fahrgästen zur Verfügung stehen und nicht durch Mitarbeitende des benachbarten Gewerbebetriebs genutzt werden. Die Bahnsteigzugänge sind vom Bahnübergang aus mit durchgehender Pflasterung zu gestalten.

Bahnhof Hoykenkamp

Bahnhofsumfeld: An der Station Wüsting sollten gesicherte Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Die Bushaltestelle auf der Nordseite ist barrierefrei auszubauen.

Bahnhof Wüsting

Bahnhofsumfeld: Die Nachfrage nach gesicherten Fahrradstellplätzen in Ahlhorn und Großenkneten hat zugenommen und ist größer als das Angebot. Dementsprechend sollte das B+R-Angebot erweitert werden.

Bahnhöfe Ahlhorn und Großenkneten

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Sandkrug sind die Kapazitäten für wettergeschütztes Fahrradparken deutlich zu erhöhen. Gegebenenfalls sollen dafür Flächen der PKW-Stellplätze neben dem Hausbahnsteig genutzt werden.

Bahnhof Sandkrug

Verkehrsstation: Der Aufzug zum Bahnsteig in Bookholzberg ist mehr als 25 Jahre alt und aufgrund des Alters und häufiger Vandalismusschäden sehr störungsanfällig. In den letzten Jahren haben die Ausfallzeiten zugenommen, und Reparaturen werden aufwändiger. Eine Erneuerung ist dringend erforderlich, um die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs dauerhaft sicherzustellen.

Bahnhof Bookholzberg

Bahnhofsumfeld: Gleiches wie für den Aufzug zum Bahnsteig gilt auch für den Aufzug zu den Parkplätzen. Mit der Angebotsausweitung im Zugverkehr wird mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen gerechnet. Um einer steigenden

Nachfrage nach B+R und P+R nachkommen zu können, ist gegebenenfalls eine Erweiterung der Abstellkapazitäten nahe des Aufzugszugangs anzustreben. Unabhängig davon sollte der Treppenzugang von den P+R-Plätzen auf die Brücke attraktiver gestaltet werden.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Wildeshausen ist ein Zugang zur Bahnstation von der Westseite aus einzurichten.

Bahnhof Wildeshausen

Verkehrsstationen: Im Landkreis Osterholz sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Osterholz

Bahnhofsumfelder: An den Bahnhöfen Ritterhude, Oldenbüttel und Lübberstedt sind die Bushaltestellen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Ritterhude ist der Rampenbereich auf der Westseite aufzuwerten. Die Wegeleitung und ggf. die barrierefreie Wegführung am Bahnhofsvorplatz sind zu optimieren. Die B+R-Anlage direkt am Bahnsteig Richtung Bremen sollte erneuert werden.

Bahnhof Ritterhude

Bahnhofsumfeld: In Oldenbüttel sind auf der Ostseite nahe dem Bahnübergang frei zugängliche wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten einzurichten.

Bahnhof Oldenbüttel

Verkehrsstationen: Im Landkreis Verden sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Verden

Verkehrsstation: Die Verkehrsstation Sagehorn wurde rund 800 m westlich des alten Bahnhofs barrierefrei neu gebaut und Ende des Jahres 2021 in Betrieb genommen.

Bahnhof Sagehorn

Bahnhofsumfeld: Mit der Verschiebung der Verkehrsstation wurden sämtliche Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen, P+R-, B+R-Anlagen) im Bereich der neuen Außenbahnsteige neu angelegt.

Der Landkreis Verden setzt sich für die Errichtung von drei neuen SPNV-Stationen ein: Den Haltepunkt Kirchlinteln an der Strecke Bremen – Langwedel – Soltau, eine neue Bahnstation im Ortsteil Verden–Dauelsen an der Strecke Bremen – Verden – Hannover sowie einem Haltepunkt im Ortsteil Achim–Uphusen. Für die Errichtung der beiden erstgenannten Stationen gab es im Rahmen einer landesweiten Nutzen–Kosten–Untersuchung zur Neuanlage bzw. Wiederinbetriebnahme von SPNV-Stationen ein positives Ergebnis. Für Verden–Dauelsen sind jedoch die betrieblichen Voraussetzungen zurzeit noch nicht gegeben.

*Neue Haltepunkte
Kirchlinteln ,
Verden–Dauelsen und
Achim–Uphusen*

In Kirchlinteln laufen bereits die Planungen für die Neuanlage eines Bahnhofstankplatzes mit einem Außenbahnsteig auf der ortszugewandten Seite am Bahnübergang Krepener Straße.

Im Umfeld des geplanten neuen SPNV-Haltepunktes Kirchlinteln müssen zugleich auch P+R- und B+R-Stellplätze angelegt und eine Bahn–Bus–Verknüpfung sichergestellt werden.

Für die Qualität der Bahnstationen im Landkreis Verden ist der Erhalt der Reisezentren bzw. des personenbedienten Fahrkartenverkaufs an den Bahnhöfen Achim und Verden von besonderer Bedeutung.

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Verden wurde von 2017 bis 2021 der Bahnhofsvorplatz (Westseite) mit den Verknüpfungsanlagen grundhaft modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Durch den Verzicht auf das ursprünglich geplante Parkhaus, in das geschützte Fahrradabstellplätze integriert werden sollten, besteht im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ein großes Defizit wettergeschützter Fahrradstellplätze. Dies gilt sowohl für gesicherte als auch für frei zugängliche Plätze.

Bahnhof Verden

Bahnhofsumfelder: Der Flecken Langwedel hat beide Bahnhofsumfelder in den letzten Jahren funktional verbessert. In Langwedel gibt es jedoch auf der Südseite des Bahnhofs keine wettergeschützten Fahrradabstellplätze, obwohl dort ein großer Bedarf besteht. Im Bereich des Hauptzugangs sollen daher frei zugängliche und gesicherte Fahrradstellplätze mit Überdachungen eingerichtet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Behindertenparkplatz örtlich erhalten bleibt. Für die fünf Dauerparkplätze ist gegebenenfalls eine Alternative westlich des Bahnhofsgebäudes herzustellen.

*Bahnhöfe
Langwedel und Etelsen*

Bahnhofsumfeld: Auf der Nordseite des Bahnhofs Achim sollen die Verknüpfungsanlagen für Busse, B+R und P+R erneuert und zeitgemäß gestaltet werden. Damit eine barrierefreie Verknüpfung zwischen Bus und Schiene hergestellt wird, ist der Bau eines Aufzugs an der Nordseite erforderlich.

Bahnhof Achim

Verkehrsstationen: Im Landkreis Wesermarsch sind alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Wesermarsch

Verkehrsstation: Am Bahnhof Elsfleth sollten zusätzliche Bahnsteigzugänge direkt von und neben der B+R-Anlage gepflastert werden. An Gleis 1 sind der Wetterschutz und die Zahl der Sitzplätze zu erweitern.

Bahnhof Elsfleth

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Elsfleth sind sowohl die überdachten frei zugänglichen als auch die gesicherten B+R-Stellplätze zu erweitern.

Bahnhofsumfeld: Am im Sommer 2020 neu in Betrieb genommenen Haltepunkt Jaderberg an der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven sind für Fahrräder und Pkw Verknüpfungseinrichtungen eingerichtet worden. Bisher gibt es allerdings weder gesicherte Fahrradstellplätze noch eine Verknüpfung mit Linienbussen. Es wird empfohlen, die Möglichkeit der Realisierung beider Einrichtungen weiter zu verfolgen.

Bahnhof Jaderberg

Bahnhofsumfeld: An der Station Kleinensiel sind neue wettergeschützte Fahrradabstellplätze sowohl frei zugänglich als auch gesichert anzulegen.

Bahnhof Kleinensiel

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Rodenkirchen hat die Gemeinde Stadland auf der Westseite bahnsteignah Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze) eingerichtet. Aufgrund fehlender sozialer Kontrolle sollte auf die Errichtung einer B+R-Anlage auf der Ostseite verzichtet werden. Eine Erweiterung der Fahrradabstellkapazitäten soll bevorzugt nahe dem Bahnübergang erfolgen, um die Nachfrage aus dieser Richtung kommender Fahrgäste zu befriedigen. Das Bahngelände neben dem Stellwerk bietet sich dafür an.

Bahnhof Rodenkirchen

Bahnhofsumfeld: In Bahnsteignähe gibt es in Nordenham keine zeitgemäßen Fahrradabstellmöglichkeiten. Diese finden sich lediglich auf dem Vorplatz. In Zugangsnähe soll auf dem Bahngelände eine überdachte B+R-Anlage eingerichtet werden.

Bahnhof Nordenham

Das Empfangsgebäude im Bahnhof Nordenham ist seit Jahren ungenutzt. Durch vernachlässigte bzw. unterlassene Instandhaltung beeinträchtigt es das Erscheinungsbild des gesamten Bahnhofs. Das Bahnhofsgebäude ist zu entwickeln und ggf. mit einer personell besetzten Beratungs- und Vertriebs-einrichtung auszustatten. Sollte dies nicht gelingen, sind Wege für einen Abriss zu finden.

Bahnhofsumfeld: Das große, repräsentative Bahnhofsgebäude von Brake steht seit Jahren weitgehend leer. Es ist mit dem privaten Eigentümer anzustreben, das Gebäude wieder mit einer Fahrgastfunktion zu erfüllen. Zudem muss der ebenfalls in Besitz des Gebäudeeigentümers befindliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes ansprechend und funktional gestaltet werden. Für die Erweiterung des B+R-Angebots ist dieser Bereich direkt neben der Bushaltestelle optimal gelegen. Die Wiedereinrichtung einer Bahnsteigtreppe unmittelbar südlich des Bahnhofsgebäudes ist anzustreben.

Bahnhof Brake

C 5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz

Die folgenden Maßnahmen sind Vorschläge der einzelnen Gebietskörperschaften, die sich auf das SPNV-Netz beziehen. Im Einzelnen müssen diese mit den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern, der LNVG sowie der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Bremen abgestimmt werden.

*Vorschläge der
Gebietskörperschaften*

Das SPNV-Angebot im Land Bremen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert worden. Gemäß dem SPNV-Konzept 2025 (als Bestandteil des SPNV-Plans 2015) soll das hochwertige Angebot nachfragegerecht ausgebaut werden.

Stadtgemeinde Bremen

Neben dem Um- und Neubau von Verkehrsstationen (vgl. Kap. C 5) werden insbesondere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen vorgeschlagen. Folgende Taktverdichtungen sind geplant:

- RS1: Ein durchgängiger 15-Minutentakt zwischen Bremen-Blumenthal und Achim
- RS2: Ein 30-Minutentakt zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe
- RS5: Einrichtung einer neuen Regio-S-Bahnlinie zwischen Bremen Hbf und Rotenburg (Wümme) im Stundentakt, die auf diesem Abschnitt zusammen mit der bestehenden Regionalbahnlinie RB41 (Bremen – Hamburg) einen 30-Minutentakt bildet

Für die aufgeführten Angebotsverbesserungen ist eine Kapazitätserhöhung im Bahnknoten Bremen erforderlich. Weitergehende Aussagen zu angedachten Umsetzungszeiträumen, unter Berücksichtigung finanzieller Möglichkeiten, können dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (Handlungskonzept und Maßnahmen)⁴² entnommen werden.

Neben dem Stundentakt für den Regionalexpress mit Direktverbindungen im Wechsel nach Hannover und Osnabrück soll der Regio-S-Bahn-Takt verdichtet werden. Es ist vorgesehen, die Linie RS2 zwischen Bremerhaven-Lehe und Syke ganztägig auf einen 30-Min-Takt zu verdichten. Der SPNV ist als Zubringer zum Schienenpersonenfernverkehr in Bremen Hbf mit attraktiven Übergängen auch in den Tagesrandverbindungen fortzuentwickeln. Weiterhin ist auch eine Verbesserung der Übergänge zwischen den einzelnen SPNV-Linien im Knoten Bremen anzustreben.

Stadtgemeinde Bremerhaven

Im Rahmen des VEP Bremerhaven soll eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für einen neuen SPNV-Haltepunkt im Stadtnorden, im Bereich Bremerhaven-Speckenbüttel oder alternativ in Geestland-Langen, durchgeführt werden. Hier ist die Abstimmung mit den Aufgabenträgern des SPNV im Land Bremen und des Landkreises Cuxhaven sowie mit der Gemeinde Geestland erforderlich.

Aus städtischer Sicht wäre eine Anpassung der Zeitlagen der RB 58, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2022+ nahezu zeitgleich mit der neuen Linie R30 in Delmenhorst ankommt bzw. abfährt, wünschenswert. Würde diese aus Richtung Bremen zur Minute .25 halten und in Richtung Bremen zur Minute .30 abfahren, wären die fünf Verbindungen je Stunde in/aus Richtung Bremen deutlich besser vertaktet. Hinzu kommt, dass sich die Anschlussbeziehung Bus/Bahn bzw. Bahn/Bus am ZOB in Delmenhorst verbessert.

Stadt Delmenhorst

Auf der Linie RE18 Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven sollen das Angebot zwischen Oldenburg und Osnabrück auf einen 30-Minutentakt verdichtet und die Fahrzeiten verkürzt werden. Um die Zuganschlüsse in Oldenburg und Osnabrück dabei sicherzustellen, ist ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich.

Stadt und Landkreis Oldenburg

Um das westliche Einzugsgebiet der Stadt Oldenburg direkt an die Universität anzubinden, soll die Möglichkeit des zusätzlichen Halts von RE- bzw. IC-Zügen am Haltepunkt Wechloy geprüft werden. In diesem Zusammenhang ist parallel auch die Möglichkeit einer Verlängerung der Regio-S-Bahn von Bad Zwischenahn in Richtung Westen zu prüfen. Weitere Verbesserungen im SPNV zwischen Oldenburg und Leer bzw. Groningen sowie für die Anschlussmobilität an den dortigen SPNV-Haltepunkten werden derzeit im Rahmen des Wunderline-Projekts geprüft und sollen entsprechend umgesetzt werden. Im Stadtgebiet sollen die Möglichkeiten der Einrichtung weiterer Haltepunkte untersucht werden (u.a. Haltepunkt Ofenerdiek). Die SPNV-Verbindungen auf der nachfragestarken Relation zwischen Oldenburg und Bremen sollen nicht durch zusätzliche Halte verlangsamt werden.

Stadt Oldenburg

⁴² <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586>

Die Anbindung der bestehenden SPNV-Haltepunkte in Augustfehn und Westerstede-Ocholt an die Regio-S-Bahnlinie RS30 ist zu verfolgen. Die Anbindung der Gemeinde Rastede an Regio-S-Bahnlinie RS3 soll ausgebaut werden. Die Reaktivierung der Haltepunkte Hahn-Lehmden und Kayhauserfeld sind Ziele des Landkreises Ammerland.

Landkreis Ammerland

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

Landkreis Diepholz

Zur besseren Anbindung der Städte und Gemeinden rund um die Stadt Diepholz in den Landkreisen Diepholz und Vechta an den Fernverkehr der DB AG soll der Bahnhof Diepholz zu einem IC-Systemhalt ausgebaut werden.

Die nicht mehr im SPNV betriebenen Bahnstrecken Bassum – Sulingen – Rahden, Diepholz – Sulingen – Nienburg, Bremen – Thedinghausen und Syke – Hoya-Eystrup sollen – soweit es sich nicht um entwidmete Teilstücke handelt – als Option für künftige Planungen und Nutzungen in ihrem Bestand nicht weiter angetastet werden. Der Landkreis Diepholz begrüßt ausdrücklich die Reaktivierung der Schienenstrecke Syke-Eystrup. Das Interesse u.a. an der Reaktivierung dieser Trasse hat der Landkreis Diepholz in der Vergangenheit bereits aktiv bekundet und in seinem Regionalen Raumordnungsprogramm als "Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke" festgelegt.

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

Landkreis Oldenburg

Die SPNV-Bedienung (Regionalexpress bzw. Regio-S-Bahn) zwischen Bremerhaven und Bremen (RS2, RE8, RE9) soll nachhaltig weiter verbessert werden. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass die betriebliche Fahrplanstabilität (SPNV-Taktverkehre) vor dem Hintergrund der Schienengüterverkehre gewährleistet wird. Die Fahrplanlage der Regio-S-Bahn RS2 ist zur Gewährleistung von Anschlüssen in beiden Fahrtrichtungen wieder symmetrisch zur Minute „0“ auszurichten. Dabei ist darauf zu achten, dass für beide Fahrtrichtungen die gleichen Anschlussbeziehungen bestehen. Die abendliche Taktlücke soll auf maximal eine Stunde verkürzt werden. Das Angebot der RS2 soll werktags ganztägig auf einen 30-Minutentakt verdichtet werden.

Landkreis Osterholz

Die Bahnstrecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde ("Moorexpress"), die zurzeit nur für den Güter- und Touristikverkehr genutzt wird, soll als Option für künftige Planungen in Bezug auf eine mögliche Wiederaufnahme des SPNV auf dieser Strecke (bzw. auf Teilstrecken) in ihrem Bestand gesichert werden. Bereits heute ist davon auszugehen, dass in der Saison Ostern bis Oktober (Beginn Osterferien bis Ende Herbstferien) eine erhebliche Nachfrage im Wochenend-Freizeitverkehr zwischen Bremen und Worswede besteht. Daher ist zu prüfen, ob hier ein reguläres SPNV-Angebot mit tariflicher Integration entwickelt werden kann.

Von zentraler Bedeutung für die Schienenverkehrsanbindung des Landkreises Verden ist der Bahnhof Verden als Haltepunkt für den Schienenpersonenfernverkehr. Auf der Regio-S-Bahnlinie RS1 (Bremen-Farge – Bremen – Verden) soll auf dem gesamten Abschnitt ganztägig ein Halbstundentakt eingerichtet werden.

Landkreis Verden

Das Angebot auf der Regio-S-Bahn RS6 (Rotenburg – Verden) soll weiter ausgebaut werden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 verkehren auf dieser Linie barrierefrei zugängliche Elektrotriebwagen. Der Landkreis setzt sich für den zweigleisigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Rotenburg (Wümme) und Verden ein. Die Deutsche Bahn hat die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau im Jahr 2019 abgeschlossen. Der Deutsche Bundestag hat die gesetzliche Vorzugsvariante im Sommer 2021 beschlossen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist für das Jahr 2025 angesetzt.

Der „Übereckanschluss“ am Bahnhof Hude zwischen den Regio-S-Bahnlinien RS4 (Nordenham – Hude – Bremen) und RS3 (Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen) ist für schnelle Verbindungen zwischen dem Landkreis Wesermarsch und der Stadt Oldenburg von Bedeutung und damit aufrechtzuerhalten. Zudem ist die Bahnstrecke Nordenham – Nordenham-Blexen zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Landkreis Wesermarsch

C 6 Barrierefreiheit

C 6.1 Definition vollständige Barrierefreiheit

Basierend auf §4 des Behindertengleichstellungsgesetz wurde im Gutachtenprozess die vollständige Barrierefreiheit für den Bereich des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs wie folgt definiert. *„Alle Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Kommunikationseinrichtungen im ÖPNV müssen einschließlich der für die Benutzung des ÖPNV notwendigen Informationen für Menschen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, kognitiven oder altersbedingten Einschränkung in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig beeinträchtigt sind, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. Dabei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig. Um das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen, ist es erforderlich, Grundprinzipien bezüglich der Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Bewegungsmöglichkeit einzuhalten. Die daraus abzuleitenden funktionalen Grundanforderungen bedingen eine geeignete Gestaltung der Fahrzeuge, baulichen Einrichtungen und Kommunikationseinrichtungen sowie die Darbietung barrierefreier Informationsangebote.“ (ZVBN 2021)*

Definition Barrierefreiheit

C 6.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Beim Entwickeln von Ausnahmen wird nach dem Regel–Ausnahme–Prinzip vorgegangen, d.h. die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist der Standard und Ausnahmen hiervon bedürfen einer besonderen Begründung. Insbesondere ist immer zu prüfen, ob das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit nicht auch auf anderem Wege erreicht werden kann, z.B. durch eine Verlegung einer Haltestelle oder einen geänderten Fahrzeugeinsatz.

Ausnahmen

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge, dem Bau neuer Haltestellen oder neuer Anwendungen in der Fahrgastinformation bestehen keine expliziten Gründe von der vollständigen Barrierefreiheit abzuweichen.

Bei der Entwicklung des Haltestellenbestandes ist es erforderlich eine Priorisierung in Hinblick auf die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zu entwickeln. Für den Bereich der Haltestellen hat der ZVBN unter gutachterlicher Begleitung ein Verfahren zur Bewertung des Bestandes in Hinblick auf die Barrierefreiheit und den Abgleich in Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit entwickelt (vgl. zvbn.de/barrierefreiheit)⁴³.

⁴³ Planersocietät (2022): Bestandsaufnahme & Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus, Dortmund

Bei der Bewertung des Bestandes werden Merkmale wie Höhe des Bordes, Maße wie Durchgangsbreite, Neigung, das Leitsystem, Befestigung der Haltestelle oder die Zugänglichkeit betrachtet. Es erfolgt eine Kategorisierung in die Stufen:

Bewertung der Haltestellen

- Vollständige Barrierefreiheit, d.h. alle Kriterien werden erfüllt.
- Weitreichende Barrierefreiheit, d.h. grundsätzlich sind die Haltestellen barrierefrei ausgebaut, jedoch einzelne Kriterien der vollständigen Barrierefreiheit werden nicht erfüllt. Z.B. ist für den Zustieg zum Fahrzeug eine Einstiegshilfe erforderlich.
- Eingeschränkte Barrierefreiheit: Hier ist eine Nutzung mit Einstiegshilfen möglich. Jedoch liegt die Bordhöhe unter 18 cm bei Bussen und die Leitsysteme entsprechen nicht den heutigen Anforderungen.
- Fehlende Barrierefreiheit: Die Wartefläche fehlt oder ist unbefestigt, ein Leitsystem fehlt. Ein barrierefreier Zustieg ist in der Regel nicht möglich.

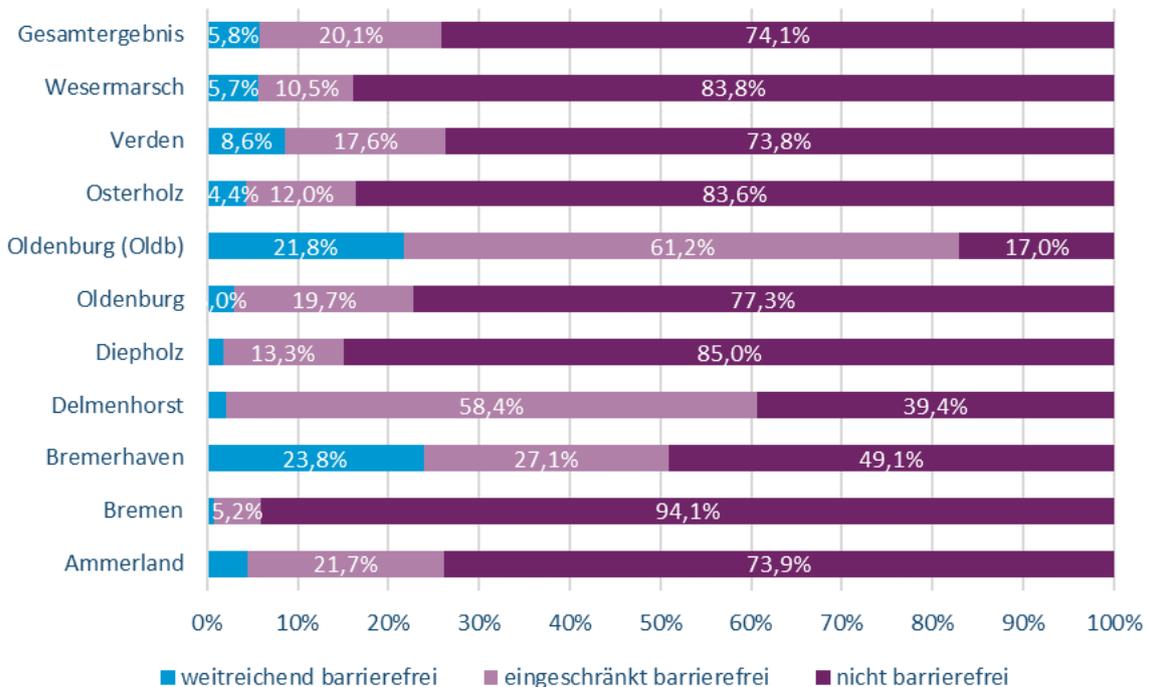


Abb. C-18.: Bewertung der Barrierefreiheit (Planersocietät 2022)⁴⁴

Bei der Bewertung der Bedeutung der Haltestelle werden Einsteigerzahlen, das Verkehrsangebot, die Nähe zu Einrichtungen im Einzugsbereich oder die Bedeutung im Netz berücksichtigt.

Bedeutung der Haltestellen

⁴⁴ Aufgrund des Hublifts als Einstiegshilfe für Rollstuhlnutzende stellt sich für diese Gruppe die Situation bei den Fahrzeugen der BSAG deutlich besser dar, als es die Grafik zeigt. Diesem Umstand wird bei der Fortschreibung des Berichts Rechnung getragen.

	Direkt Priorität I	2 Punkte	1 Punkt	0 Punkte
Ausbauzustand		Nicht barrierefrei	eingeschränkt barrierefrei	Weitreichend barrierefrei; vollständig barrierefrei
Angebot		>3 Abfahrten/h	2-3 Abfahrten/h	<2 Abfahrten/h
Nachfrage		>250 Ein- und Aussteiger	50-250 Ein- und Aussteiger	<50 Ein- und Aussteiger
Einrichtungen im Einzugsbereich (600m Radius)	Krankenhaus, Wohn- oder Pflegeheim, Behinderteneinrichtung	Bildungseinrichtung, Arztpraxis	Einzelhandel, Apotheke	keine
Lage im Netz	Umsteigealternative zu SPNV	Umstieg zu 3+ Linien	Umstieg zu 1-2 Linien	Kein Umstieg
Raumstruktur (nach RegioStaR Gem7)		Metropole, Regiopole, Großstadt	Zentrale Stadt, Mittelstadt, Städtischer Raum	Kleinstädtischer/dörflicher Raum

Abb. C-19: Priorisierung des Haltestellenausbaus (Planersocietät 2022)

Der ausführliche Bericht zur „Bestandsaufnahme & Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus“ findet sich unter zvbn.de/barrierefreiheit. Hier wird das Vorgehen zur Bewertung und Priorisierung detailliert beschrieben und auch weitere Auswertungen zu den verschiedenen Aspekten der Barrierefreiheit dargestellt. Der Bericht wird ab Herbst 2022 um Auswertungen zu den einzelnen Gebietskörperschaften ergänzt.

Die Priorisierung stellt einen ersten Vorschlag für ein Verfahren dar und sollte auch intern einen Überblick über die Datenverfügbarkeit geben. In den weiteren Schritten sollen das Verfahren und die Kriterien der Priorisierung in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, den Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen u.a. weiterentwickelt werden.

Anhand dieses Verfahrens werden für die einzelnen Kommunen die bestehenden Prioritätenlisten in einem laufenden Prozess überarbeitet. Die Ergebnisse werden laufend online gestellt. Geplant ist auch die Darstellung als Onlinekarte.

Ergebnis der Priorisierung soll eine Definition von Ausbauzielen sein. So hat z.B. die Stadt Bremen das Ziel definiert 16 Straßenbahn- und 40 Bushaltestellen pro Jahr gemäß den Anforderungen umzubauen (s.o.).

6.3 Weiteres Vorgehen Barrierefreiheit

Für jede Gebietskörperschaft wird ein jährlicher Bericht über die Ziele und den Stand der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erstellt. Grundlage des Berichts sind Treffen zwischen Vertreter:innen von Gebietskörperschaften, Behindertenverbänden, den Verkehrsunternehmen und dem ZVBN. Inhalte des Treffens sind u.a. eine Priorisierung des Haltestellenausbaus, die Fahrzeugausstattung und die Fahrgastinformation.

Der ZVBN beabsichtigt hierfür seine personellen Ressourcen auszubauen. Daneben benennen die Gebietskörperschaften eine Kontaktperson für das Thema Barrierefreiheit und öffentlicher Verkehr. Der Erste Bericht wird bis zum 31.12.2023 erstellt.

C 7 Qualitätsmanagement im VBN

Die in Kapitel A 5 dargestellten Bestandteile des Qualitätsmanagements im VBN sind auch künftig durchzuführen und hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung kontinuierlich im Sinne einer Sicherung und Verbesserung der Qualität des ÖPNV weiterzuentwickeln.

Insbesondere sind die im Konzept „Qualitätsmanagement im VBN – Verfahren, Instrumente und Ziele“ verankerten Prüfaufträge zu Durchführung von Mystery-Shopping-Erhebungen sowie von Kundenzufriedenheitsbefragungen in Fahrzeugen zu bearbeiten und ggf. umzusetzen. Hierbei sind auch die Möglichkeiten von spontanen, online-gestützten Kundenrückmeldungen (z.B. über QR-Codes in Fahrzeugen und an Haltestellen) zu prüfen.

Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements

C 8 Tarif und Vertrieb

Nach der zwischen Bund und Ländern Ende 2022 erzielten Einigung hinsichtlich der Einführung eines deutschlandweit im Nahverkehr gültigen Tickets zum monatlichen Preis von 49 € im Laufe des Jahres 2023 („Deutschlandticket“) ergibt sich die Notwendigkeit, die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen), die Preisbildungsmechanismen sowie das Ticketsortiment grundlegend zu überprüfen und den Verbundgremien zeitnah entsprechende Anpassungsvorschläge zu unterbreiten. Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere die Auswirkungen des „Deutschlandtickets“ auf die Absatzzahlen der bisherigen VBN-Tickets, die generellen Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs.

Bei der Überprüfung des VBN-Tarifs ist insbesondere anzustreben,

- lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen (beispielsweise durch den Wegfall der Tarifzone 101),
- die Notwendigkeit von Entwertern abzuschaffen,
- tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten,
- die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen,
- verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote anzubieten (z.B. für Touristen)
- und die generelle Anwendbarkeit des VBN-Tarifs für die Kunden weiter zu vereinfachen.

Tarifstruktur und Ticketsortiment

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 Verkehrsverbänden 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.

Tarifkooperationen

Im VBN gibt es bislang (Stand 12/2022) kein für die Verkehrsunternehmen beschlossenes Konzept mit definierten Anforderungen für ein einheitliches Vertriebssystem im VBN. Vielmehr bestehen bei den Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Vertriebsstruktur und die Vertriebswege z. T. sehr unterschiedliche Systeme. Um die hierdurch bestehenden Zugangshemmnisse im Bereich des Ticketvertriebs abzubauen, ist die Erarbeitung und Verabschiedung eines VBN-Vertriebskonzeptes weiter voranzutreiben. Hierbei ist insbesondere die Umsetzung verbundweiter bargeldloser, digitaler Ticketangebote und -vertriebswege kurzfristig weiter voranzutreiben. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen und umzusetzen. Beim Einsatz unterschiedlicher Fahrkartenautomaten ist darauf zu achten, dass die Bedienabläufe möglichst weitreichend vereinheitlicht werden. Dies gilt auch für Fahrkartenautomaten von über die Verbindungsgrenzen hinaus tätigen SPNV-Unternehmen. Angestrebt wird ebenfalls, vorhandene Standards (wie z.B. Produkt- und Kontrollmodule, deutschlandweit lesbare Barcodes, etc.) zu nutzen und ggf. auf diese umzustellen, um Synergieeffekte zu nutzen und dadurch Kosteneinsparungen zu realisieren.

Ticketvertrieb

C 9 Vermarktung

Neben der Fahrgastinformation und -beratung kommt der kontinuierlichen Vermarktung und Bewerbung der Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes inkl. der vorhandenen tariflichen und vertrieblichen Angebote über einen geeigneten Medienmix – auch unter Berücksichtigung der neuen Medien – eine zentrale Bedeutung zur Gewinnung weiterer Fahrgäste zu.

*Vermarktung und
Bewerbung des
ÖPNV-Angebotes*

Insbesondere die VBN GmbH und die einzelnen Verkehrsunternehmen sind hier bereits in vielfacher Hinsicht – auch mit Unterstützung aus dem Förderfonds des ZVBN – aktiv. Zum zielgruppenspezifischen Marketing werden insbesondere auch die Social Media Kanäle wie Instagram oder Facebook genutzt. Aber auch Gebietskörperschaften leisten bspw. bei Angebotsverbesserungen mit eigenen Maßnahmen (z.B. durch Hauswurfsendungen, der Auslage entsprechender Materialien in öffentlichen Gebäuden oder kostenfreien Aufstellflächen für den VBN-InfoBus und das VBN InfoMobil) einen Beitrag zur Vermarktung des ÖPNV-Leistungsspektrums. Ebenfalls sind insbesondere in den wettbewerblich vergebenen Linienbündelverträgen Regelungen enthalten, kostenfrei Fahrzeugwerbeflächen für die Nutzung durch den ZVBN bzw. den jeweiligen Landkreis zur Verfügung zu stellen.

Bei künftig zu vergebenden Linienbündelverträgen soll in Abstimmung mit den jeweiligen Verbandsgliedern die Anzahl der kostenfrei zur Verfügung gestellten Fahrzeugwerbeflächen (auch bzgl. von Werbeeinblendungen auf vorhandenen Bildschirmen im Fahrzeug) erhöht werden, um auch hierüber die Vermarktung und Bewerbung des ÖPNV-Angebotes weiter zu steigern.

Um eine möglichst hohe Werbewirksamkeit zu erzielen, sind im Rahmen der bestehenden VBN-Arbeitsgruppe Marketing die Entwicklung von verbundweiten Vermarktungskampagnen sowie die Abstimmung mit unternehmensindividuellen Werbemaßnahmen weiter zu intensivieren. Auch die Evaluation von Werbemaßnahmen soll verstärkt durchgeführt werden, um daraus Rückschlüsse für künftige Vermarktungsaktivitäten gewinnen zu können.