

Nahverkehrsplan

2018 – 2022

Teil C

Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

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



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-7
C 1.5 Tarif und Vertrieb	C-7
C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen	C-8
C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot.....	C-9
C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes	C-9
C 2.2 Produkte.....	C-10
C 2.3 Landesbuslinien	C-11
C 2.4 Die VBN-BürgerBusse	C-12
C 2.5 Maßnahmen im SPNV.....	C-14
C 2.5.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz	C-14
C 2.5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz	C-14
C 2.6 Bedienungsangebot / Maßnahmen in den Gebietskörperschaften.....	C-17
C 2.6.1 Stadtgemeinde Bremen	C-17
C 2.6.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven	C-22
C 2.6.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst.....	C-26
C 2.6.4 Zielnetz Stadt Oldenburg	C-29
C 2.6.5 Zielnetz Landkreis Ammerland.....	C-33
C 2.6.6 Zielnetz Landkreis Diepholz	C-39
C 2.6.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg	C-45
C 2.6.8 Zielnetz Landkreis Osterholz	C-50
C 2.6.9 Zielnetz Landkreis Verden.....	C-55
C 2.6.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch	C-61

Inhaltsverzeichnis Teil C

C 3 Linienbündelung.....	C-67
C 3.1 Vorgehensweise der Bündelbildung	C-67
C 3.2 Linienbündel in den Gebietskörperschaften	C-70
C 3.2.1 Linienbündel Stadtgemeinde Bremen	C-70
C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven	C-73
C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst	C-74
C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg.....	C-75
C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland	C-76
C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz	C-78
C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg.....	C-80
C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz	C-83
C 3.2.9 Linienbündel Landkreis Verden	C-85
C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch	C-87
C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation.....	C-89
C 4.1 Haltestellen	C-89
C 4.2 Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	C-93
C 4.3 Fahrgastinformation	C-96
C 5 Bahnstationen im Verbundgebiet.....	C-101
C 5.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen	C-101
C 5.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung	C-106
C 5.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld	C-117
C 6 Qualitätsmanagement im VBN	C-124
C 7 Tarif und Vertrieb	C-124

C 1 Ziele

C 1.1 Grundsätze

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

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

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

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

Ziele und Grundsätze der Raumordnung LROP

Der ÖPNV soll ein Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger leisten. Bei Planung, Bau, Aus- und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung, der Fahrgastinformation, dem Vertrieb sowie bei der Planung, der Ausgestaltung und beim Betrieb des Verkehrsangebots ist insbesondere auf Barrierefreiheit zu achten. Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, werden vorrangig gefördert.

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

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.

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. anderen 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 Nutzern zu Gute kommen. So erleichtert ein Fahrzeugzugang mit geringem Restspalt den Einstieg für Rollstuhlfahrende und beschleunigt den Ein- und Ausstieg für alle anderen Fahrgäste. Die Schaffung eines ausreichend großen Mehrzweckplatzes steigert den Komfort für Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen.

Design für alle

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

Nahverkehrsplan als Rahmenplan

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aspekte zur Barrierefreiheit in den gemeinsamen Qualitätskonzepten des VBN und ZVBN konkretisiert werden (vgl. dazu auch Kap. A 2).

Zur Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen bezüglich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Gebiet des ZVBN – unter Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG verankerten Anforderungen – soll laut Beschluss der Verbandsversammlung des ZVBN am 13. Dezember 2017 zeitnah mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen werden. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

C 1.3 Räumliches und zeitliches Angebot

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, der der Bedienungsebene 1 und dem Stadtverkehr zugeordnet ist.

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

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

Sicherstellung des differenzierten Liniennetzes und Verknüpfung der Verkehrsträger

- dass das zeitliche und räumliche Verkehrsangebot der einzelnen Teilverkehrssysteme und Verkehrsträger untereinander nach einem Gesamtkonzept sowie unter Einbeziehung technischer Verkehrsmanagement- und -informationssysteme abgestimmt und verknüpft wird. Hierbei sind die Umsteigezeiten und -anlagen (beispielsweise ZOB oder Park-/Bike-and-ride-Anlagen) nachfragegerecht und kundenfreundlich zu gestalten,
- dass zentrale Orte mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dabei sollen aufkommensstarke Orte, insbesondere die Ober- und Mittelzentren, möglichst direkt miteinander verbunden werden.
- dass die Vertaktung der Verkehre weiter vorangetrieben wird,
- dass das SPNV-Angebot von den zuständigen Aufgabenträgern gesichert und weiter ausgebaut wird,
- dass der Verkehrsfluss des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen beschleunigt wird,
- dass bei hauptsächlich auf Schülerbeförderung ausgerichteten Linienerkehren das Angebot nach Möglichkeit so gestaltet wird, dass weitere Fahrgäste gewonnen werden können und
- dass in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage das Instrumentarium bedarfsorientierter Betriebsformen angewendet wird.

Hinsichtlich der zeitlichen Vorgaben für die Angebotsgestaltung der SPNV-Linien wird das Ziel verfolgt, dass Oberzentren im Verbandsgebiet sowie die benachbarten Oberzentren montags bis sonntags durch ein schnelles mit dem Schwerpunkt auf Verbindungsfunktion erschließendes SPNV-Produkt (vgl. Kap. A 3.1.1, Regionalexpresslinien) im Stundentakt untereinander verbunden werden (vgl. dazu auch SPNV-Plan Bremen 2015). Die Verbindung zwischen den an den SPNV-Strecken gelegenen Mittelzentren und den Oberzentren im Verbandsgebiet soll montags bis sonntags mindestens durch im Stundentakt verkehrende langsamere SPNV-Produkte (Regionalbahnlinien, Regio-S-Bahn) erfolgen.

Zeitliches Angebot

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

C 1.4 Qualität des ÖPNV

Zur weiteren Verbesserung der Qualität des ÖPNV ist die Umsetzung der in der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH bereits beschlossenen Qualitätskonzepte (vgl. www.zvbn.de) sowie die Entwicklung von weiteren Qualitätskonzepten von allen Beteiligten weiter voranzutreiben. Hierbei ist in der Umsetzung insbesondere dafür Sorge zu tragen,

Qualitätskonzepte und Qualitätssicherung

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

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

Fahrgastinformation

C 1.5 Tarif und Vertrieb

Um tarifbedingte Zugangshemmnisse abzubauen, sind die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen) sowie das Ticketsortiment kontinuierlich zu überprüfen und in ihrer Anwendbarkeit für den Kunden weiter zu vereinfachen. Zu berücksichtigen sind hierbei die Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs. Bezogen auf die angebotenen Tickets ist insbesondere anzustreben, lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen, verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote zu schaffen (z.B. für Schülerinnen und Schüler, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Touristen), tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten, die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen sowie die Vorteile des einheitlichen und durchgängigen VBN-Tarifs stärker zu bewerben.

Tarif und Vertrieb

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

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

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

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

C 1.6 Kooperation mit angrenzenden Verkehrsregionen

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

Kooperation

C 2 Zukünftiges Verkehrsangebot

C 2.1 Konzept des differenzierten Liniennetzes

Die unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz werden durch eine Gliederung in verschiedene Bedienungsebenen mit Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung differenziert. Das Konzept soll den unterschiedlichen Nachfragebedarfen durch den Einsatz unterschiedlicher Angebote gerecht werden. Mit den einzelnen Angeboten werden bestimmte Qualitätsanforderungen verbunden. Angebotskategorien definieren Anforderungen an die Angebotsgestaltung wie 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. Ein Schwerpunkt bei der Umsetzung des differenzierten Liniennetzes wird die Abstimmung der Fahrpläne sein.

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

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

Stadtverkehr

Auf der *Bedienungsebene 1* im Regionalverkehr gibt es vornehmlich Verbindungen zwischen Orten höherer Zentralität und Fahrgastnachfrage in der Region. Als Mindestangebot soll auf der Bedienungsebene 1 ein Stundentakt angeboten werden, der sich auf die Betriebszeit montags bis freitags zwischen 06:00 und 20:00 Uhr bezieht. An Samstagen wird als Grundangebot ein Zweistundentakt festgelegt. Für die Hauptverkehrszeiten (HVZ) und an Sonn- und Feiertagen findet je Linie eine differenzierte Festlegung des Angebots statt (vgl. Kapitel C 2.6). Die Buslinien der Bedienungsebene 1 ergänzen den SPNV um ein hochwertiges Angebot. Die Verdichtung auf einen 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit wird angestrebt.

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

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

Bedienungsebene 3

Die Linien des *Nachtverkehrs (NV)* bedienen die Nachfrage in den späten Abend- und Nachtstunden. Sie orientieren sich mit ihrer Linienführung an wichtigen Zielen des Freizeitverkehrs wie Diskotheken oder Kultur- und Freizeitangeboten in den Oberzentren. Die Betriebszeiten werden an die Anforderungen der städtischen oder regionalen Verkehrsaufgaben im Freizeitverkehr angepasst.

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

C 2.2 Produkte

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

Es wird das Ziel verfolgt, gemeinsam mit der VBN GmbH, den Verkehrsunternehmen sowie den SPNV-Aufgabenträgern für die im VBN-Gebiet angebotenen Verkehre Produktkategorien und -bezeichnungen mit definierten Anforderungen zu erarbeiten und sukzessive umzusetzen. Dies gilt nicht nur für die auf der Schiene, in den Städten und im Regionalbusbereich angebotenen Verkehre, sondern insbesondere auch für die bedarfsgesteuerten Angebote wie AnrufLinienTaxi (ALT) und AnrufSammelTaxi (AST).

Einheitliche Produkte

Gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen in den eher ländlichen Gebieten des Verbundraumes wird es zur erfolgreichen Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedien­ung notwendig werden, flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre mit klaren und möglichst verbundweit einheitlichen Produkteigenschaften auszugestalten. Ziel ist es, zu prüfen, in welchen Räumen neue, bedarfsgesteuerte Modelle als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot installiert werden können.

C 2.3 Landesbuslinien

Das Land Niedersachsen hat mit Wirkung zum 1.1.2017 die Richtlinie für die Förderung von landesbedeutsamen Buslinien, auch Landesbuslinien genannt,¹ erlassen. Ziel ist es, Linien mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards zu schaffen, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist. Förderfähig ist die Anbindung von Mittelzentren ohne Schienenanbindung und Orten mit besonderer touristischer Bedeutung.

*Förderung durch das Land
Niedersachsen*

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

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

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

Prüfung von Linien

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

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

Erste Linie im Betrieb

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

¹ <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/landesbusliniennetz/>

C 2.4 Die VBN-BürgerBusse

Bundesweit verkehren über 300 BürgerBusse. In Niedersachsen sind es allein über 50, davon über 21 im Gebiet des VBN (Stand Juli 2017). VBN-BürgerBusse ergänzen das bestehende ÖPNV-Angebot in zeitlicher und/oder räumlicher Hinsicht. BürgerBusse sollen eine vertaktete innergemeindliche Erschließung und Anschlüsse an weiterführende Bus- und Bahnlinien bieten. Die Fahrplangestaltung berücksichtigt diese Erschließungs- sowie Zu- und Abbringerfunktion. Die fahrplan- und fahrzeugtechnische Auslegung des Betriebes stellt insbesondere die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Personen in den Mittelpunkt.

*Zielsetzung - Ergänzen,
nicht ersetzen*

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

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

BürgerBusfahrzeug

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

Für den nachfrageseitigen Anspruch der Bevölkerung können Ergebnisse von Haushaltsbefragungen herangezogen werden. Nach Anwendung der 10 %-Ableitung² 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 und 2 zu vermeiden, sollen die Fahrpläne der BürgerBusse auf parallel bedienten Streckenabschnitten möglichst auf die jeweiligen Fahrplanlücken ausgerichtet sein. Dadurch wird auch auf diesen Abschnitten eine Ergänzung des Fahrplanangebots erreicht.

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

² Die in den Haushaltsbefragungen gemachten Angaben zur Nutzungshäufigkeit werden addiert, aber nur mit 10 % als konkrete Nutzung nach Einführung eines BürgerBusses gewertet. Mit dieser Herangehensweise wurden bislang gute und der Realität nahekommende Fahrgastzahlen für das erste Betriebsjahr prognostiziert.

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

Tabelle C- 1: Übersicht BürgerBuslinien im VBN

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

C 2.5 Maßnahmen im SPNV

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

C 2.5.1 Maßnahmen der SPNV-Aufgabenträger im SPNV-Netz

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

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

Ziel: Weitere Verbesserungen des Angebots

C 2.5.2 Vorschläge der Gebietskörperschaften für Einzelmaßnahmen im SPNV-Netz

Die nun folgenden Maßnahmen sind Vorschläge der einzelnen Gebietskörperschaften, die sich auf das SPNV-Netz beziehen. Im Einzelnen müssen diese mit den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern, der LNVG sowie dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen abgestimmt werden.

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 für den nördlichen Abschnitt,
- RS3/RS4: Durch Überlagerung der beiden Linien soll ein 30-Minutentakt gewährleistet werden. Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich verschiedener Infrastrukturmaßnahmen,
- RS5: Einrichtung einer neuen Regio-S-Bahnlinie zwischen Bremen Hbf und Rotenburg (Wümme) im Stundentakt, die auf diesem Abschnitt zusammen mit der bestehenden Regionalbahnlinie RB41 (Bremen - Hamburg) einen 30-Minutentakt bildet.

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

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

Stadtgemeinde Bremerhaven

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

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

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

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

Stadt Oldenburg

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

Landkreis Ammerland

Die bestehende Regio-S-Bahnlinie RS2 soll über Twistringen 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 im Landkreis Diepholz sollen – soweit es sich nicht um entwidmete Teilstücke handelt – als Option für künftige Planungen und Nutzungen in ihrem Bestand nicht weiter angetastet werden.

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

Landkreis 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 weiter deutlich wachsenden Schienengüterverkehre gewährleistet wird. Die Fahrplanlage der Regio-S-Bahn RS2 ist zur Gewährleistung von Anschlüssen in beiden Fahrtrichtungen wieder symmetrisch zur Minute „0“ auszurichten. Dabei ist darauf zu achten, dass für beide Fahrtrichtungen die gleichen Anschlussbeziehungen bestehen. Die abendliche Taktlücke soll auf maximal eine Stunde verkürzt werden. Das Angebot der RS2 soll auf einen 30-Minutentakt verdichtet werden.

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

Von zentraler Bedeutung für die schienenverkehrliche Anbindung des Landkreises Verden ist der Bahnhof Verden als Haltepunkt für den Schienenpersonenfernverkehr.

Landkreis Verden

Auf der Regio-S-Bahnlinie RS1 (Bremen-Farge – Bremen – Verden) soll auf dem gesamten Abschnitt ganztägig ein Halbstundentakt eingerichtet werden. Das Angebot auf der Regionalbahnlinie RB76 (Rotenburg – Verden – Minden) soll im Bestand gesichert und weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus wird angestrebt, die Durchbindung der Züge nach Minden auch montags bis freitags wiederherzustellen. Der Landkreis setzt sich für den zweigleisigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Rotenburg (Wümme) – Verden ein.

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

Der „Übereckanschluss“ am Bahnhof Hude zwischen den Region-S-Bahnlinien RS4 (Nordenham – Hude – Bremen) und RS3 (Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen) ist für schnelle Verbindungen zwischen dem Landkreis Wesermarsch und der Stadt Oldenburg von großer Bedeutung und damit aufrechtzuerhalten.

Landkreis Wesermarsch

C 2.6 Bedienungsangebot / Maßnahmen in den Gebietskörperschaften

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

C 2.6.1 Stadtgemeinde Bremen

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

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

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

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

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

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

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

*Strecken Anpassungen für
2,65 m breite Straßenbahnen*

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

*Verbesserung der
Barrierefreiheit*

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

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

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

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

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

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

*Verknüpfungspunkt
Föhrenstraße
(VEP-Maßnahme BS.23)*

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

*Verknüpfungspunkt
Bahnhof Vegesack*

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

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

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

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

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

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

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

- Orientierung der Linienführung an der tatsächlichen und der zu erwar- tenden 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 Re- gion 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) bis 2020 vereinbart.

Bedienungsstandards

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

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

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

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

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

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 vom Maßstab umzugehen ist. Hierzu zählen u.a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Sauberkeit und kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen inkl. Fahrgastinformation, die Definition von maximalen Besetzungsgraden an maßgeblichen Querschnitten, die eine Überfüllung von Fahrzeugen im Normalfall ausschließen sollen, Regelungen zur Information der Fahrgäste im 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 (<http://www.zvbn.de/bibliothek/data/Fahrgastinformation-im-VBN.pdf>).

*Fahrgastinformation
und Service*

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

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

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

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.

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

Fahrzeugemissionen

C 2.6.2 Zielnetz Stadtgemeinde Bremerhaven

Folgende SPNV-Linien verkehren in der Stadt Bremerhaven:

- Die *Regio-S-Bahn RS2* verbindet die Stadt Bremerhaven mit Bremen und führt weiter bis nach Twistringen. Dabei bindet sie alle auf der Strecke liegenden Bahnhöfe im Stundentakt an.
- Die *Regionalexpresslinien RE8 und RE9* verkehren von Bremerhaven über Osterholz-Scharmbeck weiter nach Bremen und in Richtung Osnabrück bzw. in Richtung Hannover. Nach Hannover und Osnabrück wird abwechselnd ein Zweistundentakt angeboten, bzw. mit Umstieg in Bremen Hbf besteht eine stündliche Verbindung.
- Die *Regionalbahnlinie RB33* von Cuxhaven über Bremerhaven und weiter nach Buxtehude verkehrt montags bis freitags im Stundentakt. Am Samstag und Sonntag wird der Abschnitt Cuxhaven – Bremerhaven ebenfalls im Stundentakt bedient, der Abschnitt Bremerhaven – Bremervörde im Zweistundentakt.

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

Der öffentliche Nahverkehr auf Schiene und Straße ist eines der Kernthemen der „Klimastadt Bremerhaven“ sowie wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger. Es wird deshalb das Ziel verfolgt, den ÖPNV weiter zu stärken und noch attraktiver auszugestalten. Derzeit wird ein nachhaltiger integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erarbeitet. Im Rahmen des Bausteins ÖPNV sind folgende konzeptionelle Handlungsfelder zu begutachten:

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

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

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

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

ALT-Ergänzungen

In Bremerhaven verkehren die Nachtlinien "Moon-Liner" und "Night-Liner" in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen. Sie verbinden verschiedene Lokalitäten im Stadtgebiet und die Innenstadt mit den nördlichen und südlichen Stadtteilen sowie der Stadt Langen im Landkreis Cuxhaven (vgl. Karte A-9). Das Nachtverkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Zu prüfen ist insbesondere die Abstimmung mit dem SPNV-Angebot am Hauptbahnhof Bremerhaven.

Stadtbus Nachtverkehr

Der Angebotsstandard des Stadtverkehrs Bremerhaven ist in Tabelle C-2 dargestellt und soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Neben diesen harten Angebotsstandards sollen folgende weiche Standards in Bremerhaven unbedingt gesichert und weiterentwickelt werden³:

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

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

Beschleunigungsmaßnahmen

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

Verknüpfungsanlagen

Ein Beitrag zur „Klimastadt Bremerhaven“ ist neben der Berücksichtigung der jeweils höchsten technischen Schadstoffklasse bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen (2018 = Euro VI) auch durch den Einsatz CO₂-freier Fahrzeuge zu leisten. Grundsätzlich wird die Entwicklung alternativer, CO₂-sparender Antriebe fortlaufend beobachtet.

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

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

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

Fahrgastinformation

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

Barrierefreiheit

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

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

Regionalbus

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

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

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

Linie		Linienverlauf	Anmerkung	montags – freitags						samstags				sonn- und feiertags					
				06:30 - 08:30		08:30 - 15:00		15:00 - 18:30		18:30 - 20:30		20:30 - 00:00		09:00 - 18:00		18:00 - 00:00		00:00 - 00:00	
				SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 2	SVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 1	SVZ 2
		Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	
501	Leherheide – Hbf – Wulsdorf		SB	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	20 – 30
502	Leherheide West – Hbf – Grünhöfe		it ALT/ Einzelfahrt	30	15	15	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	20 – 30
503	Leherheide West – Hbf – Surheide			60	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	40 – 60
504	Hbf – Fischereihafen – Bohmsiel		mit ALT	15	15	30	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40 – 60
505	Debestedt – Hbf – Wulsdorf			30	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	40 – 60
506	SZ Langen – Hbf – Wulsdorf		mit ALT	60	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	40 – 60
507	Spaden – Hbf – Bramel		mit ALT	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	20 – 30
508	Leherheide – Hbf – Klinikum Bremerhaven		mit ALT	Einzelfahrt	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
509	Im sum – Hbf – Surheide		it ALT/ Einzelfahrt	60	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
510	Hbf – Am Seedeich		mit ALT	–	30	–	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
511	Leherheide Ost – Stadtmittel – Wulsdorf		SB	60	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	40 – 60
512	Überseering – Container-Terminal – Rotersar		mit ALT	30	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
513	Plätternweg – Louise-Schroeder-Straße		ALT	–	60	60	60	60	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60
515	Buschkampen – Stadtverwaltung		ALT	–	60	60	60	60	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60
516	Carsten-Bürger-Str. – Seewindstraße		ALT	30	30	30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	30 – 60
517	Surheide – Veerholzstraße		ALT	–	60	60	60	60	60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Moon-Liner	Ziegleistraße – Hbf – Klinikum Bremerhaven			–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60
Night-Liner	Debestedt – Carsten-Bürger-Straße			–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	120

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

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

C 2.6.3 Zielnetz Stadt Delmenhorst

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

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

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

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

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

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

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

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

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. Sie bietet regelmäßig Anschlüsse insbesondere an die Stadtbuslinien mit ungeraden Liniennummern. Am Bahnhof Delmenhorst werden Anschlüsse an die RS3 und RS4 in Richtung Bremen und Oldenburg hergestellt.

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 Schwerpunkt Schülerbeförderung, verkehren auch die Werkbuslinien 237 und 238 mit Ziel Mercedes-Benz-Werk in Bremen über das Stadtgebiet.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

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

Nachtverkehre

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

BürgerBus

Taktzeiten Stadtbusverkehr Delmenhorst Stand Fahrplan 2017		Montag – Freitag						Samstags			Sonn- und Feiertag		
		BA -06:30	06:30-08:30	08:30-15:00	15:00-18:30	18:30-20:30	20:30-23:30	BA-09:00	09:00-18:00	18:00-23:30	BA-10:00	10:00-23:00	
		SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2*	SVZ 1	NVZ 1**	SVZ 2	SVZ 1	SVZ 2	
Linie	Linienverlauf	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	
Linien im Tagesliniennetz													
201	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Deichhorst/Hilversumer Str.	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
202	Hasbergen/Dreilinen – Bf/ZOB – Brendel Süd/Gothaer Str.	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
203	Dwoberg/Hoher-Weg – Bf/ZOB – Fridtjof-Nansen-Str.	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
204	Roland-Center/Huchting – Bf/ZOB – Annenheide	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
205	Sandhausen/Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel-Süd	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
206	Deichhorst – Bf/ZOB – Bungerhof	30	30	30	30	30	30	30	30	60	60	60	
208	Wichernstift – Bf/ZOB – Adelheide Kaserne	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
Linien im Freizeitleiniennetz													
212	Dreilinen – Bf/ZOB – Annenheide	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
213	Hoher Weg – Bf/ZOB – Fridtjof-Nansen-Str.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
214	Roland-Center – Bf Heidkrug – Bf/ZOB	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
215	Bungerhof – Bf/ZOB – Brendel Süd/Gothaer Str.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
216	Deichhorst/Hilversumer Str. Bf/ZOB – Hasport/Buchenstr.	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
218	Wichernstift – Bf/ZOB – Adelheide Kaserne	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	

*SVZ 2 Mo-Do. von 20:30 bis 22:15, freitags von 20:30 - 00:15 sonntags von 16:00 bis 00:15 60 Min.-Takt

** NVZ 1 Sonnabend von 09:00 bis 16:00 30 Min.-Takt ab 16:00 - 18:00 60 Min.-Takt

Linie 202 Hasbergen/Dreilinen - ZOB Ab Endstelle Hasbergen bis Haltestelle Lemwerder Str. nur 60 Min.-Takt

Linie 205 Sandhausen/Bungerhof - ZOB Ab Endstelle Sandhausen bis Haltestelle Wilhelm-Tel-Weg nur 60 Min.-Takt

Linie 206 Abschnitt Brahmstraße bis Hanse-Wissensstraße-Kolleg über Mozartstraße sowie Moorweg bis Konrad-Adenauer-Straße über Ernst-Eckert-Straße nur im 60 Min.-Takt

SVZ: Schwachverkehrszeit

HVZ: Hauptverkehrszeit

NVZ: Nebenverkehrszeit

SVZ 1	Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 06:30
	Sonnabend von Betriebsbeginn bis 09:00
	Sonn- und feiertags von Betriebsbeginn bis 10:00
SVZ 2	Montag bis Freitag von 20:30 bis 23:30
	Sonnabend von 16:00 bis 23:30
	Sonn- und feiertags von 10:00 bis 23:00
HVZ 1	Montag bis Freitag von 06:30 bis 06:30
	Montag bis Freitag von 15:00 bis 18:30
NVZ 1	Montag bis Freitag von 08:30 bis 15:00
	Sonnabend von 09:00 bis 16:00
NVZ 2	Montag bis Freitag von 16:30 bis 20:30
	Montag bis Freitag von 18:30 bis 20:30

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

C 2.6.4 Zielnetz Stadt Oldenburg

Der vom Rat der Stadt 2014 beschlossene Strategieplan Mobilität und Verkehr (smv2025) leitet aus der übergeordneten Perspektive der Stadt- und Mobilitätsentwicklung u.a. Ziele und Maßnahmen für den ÖPNV in Oldenburg ab. Schwerpunkt ist dabei der Erhalt und ggf. die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des inzwischen erreichten, guten und für Oldenburg angemessenen Angebots und die Weiterentwicklung vor allem in den Bereichen Service und Qualität. Zusammengefasst wird dies in dem Leitsatz "ÖPNV in Leistungsfähigkeit und Qualität sichern und entwickeln". Darüber hinaus sollen neue Kunden für den ÖPNV gewonnen und ein höherer Anteil am Gesamtverkehr erreicht werden. Dazu sind u.a. die Belange älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen und die Verknüpfungen vor allem zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV zu verbessern. Um attraktive Reisezeiten im ÖPNV zu gewährleisten, sollen Maßnahmen vermieden werden, die den Busverkehr in der Stadt verlangsamen. Auf den vom ÖPNV befahrenen Trassen sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- durchgehender, ebener Fahrbahnbelag,
- Verzicht auf Rampen oder Schwellen,
- Vorfahrtsregelung auf der ÖPNV-Trasse, auch in Tempo-30-Zonen,
- ausreichende Fahrbahnbreiten,
- Vermeidung regelmäßig parkender Fahrzeuge im Fahrbahnbereich,
- Vorrangschaltung für ÖPNV-Fahrzeuge an Ampeln und Kreuzungen.

Daraus abgeleitet sind die Maßnahmen unter dem Punkt "Stadtbus" zu finden.

In Oldenburg verkehren zwei SPNV-Linien auf dem Ost-West Korridor, jeweils eine Linie in Nord-Süd- und Nord-West-Richtung (vgl. Kap. A 3.1.1) sowie eine weitere Linie in Nord-Ost-Richtung. Dabei handelt es sich um die folgenden Linien:

- *Regionalexpresslinie RE1* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt)
- *Intercity IC56* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt) verdichtet das Angebot auf dieser Achse zum Stundentakt.⁴
- *Regio-S-Bahnlinie RS3* Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE18* Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE19* Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (Fahrtenangebot, alle vier Stunden)

*Allgemeine Ziele:
Strategieplan Mobilität*

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

⁴ Westlich ab Bremen sind die Züge des IC56 im VBN-Gebiet zum VBN-Tarif und darüber hinaus zum Niedersachsentarif nutzbar. Im weiteren VBN-Gebiet können die IC-Züge von Inhabern von VBN-Zeit-Tickets gegen Zahlung eines Aufpreises genutzt werden.

Aktuelle Maßnahmenziele für den Stadtverkehr in Oldenburg betreffen unter anderem:

- die Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit,
- die Verbesserung der Pünktlichkeit und
- die Optimierung des Park-and-ride-Systems.

Das Liniennetz soll entsprechend der städtebaulichen Entwicklung im Stadtgebiet angepasst werden. Neue Wohn- und Gewerbeflächen sollen jeweils frühzeitig direkt an den ÖPNV angebunden werden. Dies betrifft vor allem die Entwicklungsflächen des ehemaligen Militärflughafens und die neuen Wohnbauflächen im Stadtwesten und -süden. Die Bedienungstakte sollen bei hohem Fahrgastaufkommen streckenbezogen und nachfragegerecht verdichtet werden.

Für die 19 Stadtbuslinien in Oldenburg sind im "Strategieplan Mobilität" unter anderem folgende Ziele und Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern „Finanzierung des ÖPNV“, „Infrastruktur/Investition“ sowie „Service, Angebot und Qualität“ formuliert worden:

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung,
- Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen (Einbeziehung weiterer wichtiger Haltestellen),
- Ausbau des Bike-and-ride-Angebots (2017ff: Neukonzeption zu Standorten, Kapazität, Verkehrsangebot und Tarif),
- Optimierung der Park-and-ride-Anlagen (Prüfung der Standorte, der Kapazität, des Verkehrsangebots und des Tarifs),
- Ausstattung verbessern,
- Bauliche Mängel beseitigen,
- Öffentlichkeitsarbeit intensivieren,
- Verbesserung der Servicequalität: Schulung des Fahrpersonals (Kundenorientierung, Auskunft, Freundlichkeit),
- Angebotsverbesserung in den Abendstunden,
- Nachtverkehr optimieren,
- Verbesserung der regionalen Anbindung gemeinsam mit dem Umland,
- Eine Abstimmung, Erweiterung und gegenseitige Ergänzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr ist zu prüfen. Pünktlichkeit verbessern,
- Marktforschung.

Ergänzungen erfahren diese Handlungsfelder durch Maßnahmen mit langfristigen Perspektiven, wie die Prüfung weiterer Haltepunkte für den schienengebundenen Regionalverkehr sowie tangentialer Stadtteilverbindungen im Stadtbusverkehr.

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

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Finanzierung des ÖPNV

Infrastruktur /Investitionen

*Service, Angebot
und Qualität*

*Maßnahmen mit
langfristigen Perspektiven*

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

*Bedienungsebene
Regionalbus
Ebene 1 und 2*

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

- Linie S35 Oldenburg – Westerstedde (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 330 Oldenburg – Wiefelstedde – Conneforde (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 350 Westerstedde – Bad Zwischenahn – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 380 Barßel – Edeweicht – Oldenburg (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe (LK Ammerland, C 2.6.5)
- Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg – Wildeshausen (LK Oldenburg, C 2.6.7)
- Linie 280 Oldenburg – Wardenburg (LK Oldenburg, C 2.6.7)
- Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Bremerhaven / Nordenham-Blexen (LK Wesermarsch, C 2.6.10)

Einige Linien aus den angrenzenden Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Wesermarsch, die schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler aus den Landkreisen ausgerichtet sind, fahren auch zu Schulstandorten in der Stadt Oldenburg. Daneben gibt es Schüler, die den entgegengesetzten Weg nehmen und Schulen in den Landkreisen besuchen. Die Maßnahmen, die diese Linien betreffen, sind unter den Landkreiskapiteln zu finden (vgl. Kap. C 2.6.5 bis C 2.6.10).

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr
– Ebene 3*

Die sieben städtischen Nachtlinien (N36–N42) verkehren in allen Nächten, wobei das Angebot an Wochenenden länger bereitgestellt wird. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag durch vier Linien der NachtEule Ammerland (vgl. Karte A-15) sowie durch zwei Linien des VBN-Nachtschwärmers (Linie N25 Wardenburg–Ahlhorn und Linie N 27 Oldenburg – Wildeshausen, vgl. Karte A-24 in der Anlage). Dieses Angebot soll gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Nachtverkehre

C 2.6.5 Zielnetz Landkreis Ammerland

Im SPNV verkehren fünf Linien:

- *Regionalexpresslinie RE1* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt)
- *IC56* Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole (Zweistundentakt) verdichtet das Angebot auf dieser Achse zum Stundentakt⁵
- *Regio-S-Bahnlinie RS3* Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE18* Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück (Stundentakt)
- *Regionalexpresslinie RE19* Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (Fahrtenangebot, alle vier Stunden)

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

Die an der Stadtgrenze von Oldenburg liegenden Ortsteile der Gemeinden Bad Zwischenahn, Edeweicht, Rastede und Wiefelstede werden durch die vier Oldenburger Stadtbuslinien 301, 310, 323 und 329 direkt an die Stadt Oldenburg angebunden.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Das Angebot der vier in den Landkreis Ammerland verkehrenden Linienäste (vgl. Kap. C 2.6.4 „Zielnetz Stadt Oldenburg“) soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

⁵ Westlich ab Bremen sind die Züge des IC56 im VBN-Gebiet zum VBN-Tarif und darüber hinaus zum Niedersachsentarif nutzbar. Im weiteren VBN-Gebiet können die IC-Züge von Inhabern von VBN-Zeit-Tickets gegen Zahlung eines Aufpreises genutzt werden.

Folgende Linien sind im Landkreis Ammerland der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Schnellbuslinie S 35 Oldenburg – Westerstede

Die Linie S35 gehört zum Netz der niedersächsischen „Landesbuslinien“. Am 06.05.2017 startete die S35 als erste Linie dieses Projektes.

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Westerstede über die Autobahn A28	Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag: Stundentakt von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 330 Oldenburg – Wiefelstede – Conneforde

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der beiden Grundzentren Wiefelstede und Metjendorf mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Metjendorf an den Hauptort Wiefelstede Direkte Linienführung zwischen Metjendorf und Borbeck über die Heidkamper/Borbecker Landstraße (L824)	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt Spätfahrten an allen Verkehrstagen	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 340 Oldenburg – Rastede – Jaderberg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der zentralen Orte der Gemeinde Rastede (Mittelzentrum Rastede, Grundzentren Wahnbek und Hahn-Lehmden) untereinander und mit dem Oberzentrum Oldenburg Anbindung des Grundzentrums Jaderberg im Landkreis Wesermarsch (nach Inbetriebnahme des Bf Jaderberg Überprüfung der Streckenführung)	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Linie 350 Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>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</p> <p>Zwischen Bad Zwischenahn und Westerstede verkehrt die Linie über Rostrup – Elmendorf – Langebrügge</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt</p>	<p>Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30</p> <p>Am ZOB/Bf Bad Zwischenahn eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit der Regio-S-Bahnlinie RS3</p>	BE 1

Linie 380 Barßel – Edewecht – Oldenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Direkte Anbindung der beiden Grundzentren der Gemeinde Edewecht (Edewecht und Friedrichsfehn) an das Oberzentrum Oldenburg</p> <p>Im Landkreis Cloppenburg: direkte Anbindung des Grundzentrums Barßel an das Oberzentrum Oldenburg</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt</p> <p>Spätfahrten an allen Verkehrstagen</p> <p>Das Angebot in/aus dem Landkreis Cloppenburg wird bedarfsgerecht angepasst</p>	<p>Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30</p>	BE 1

Hinweis: Die Zielvorgaben für die Linie 440 stehen im Kapitel C 2.6.10 Landkreis Wesermarsch.

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 360 Barßel – Ocholt – Westerstede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Direkte Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ocholt und dem Grundzentrum Barßel (Landkreis Cloppenburg) mit dem Mittelzentrum Westerstede</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag (08:00 Uhr – 19:00 Uhr): Zweistundentakt</p>	<p>Am Bf Westerstede–Ocholt Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg</p>	BE 2

Linie 366 Augustfehn – Apen – Westerstede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung der beiden Grundzentren Apen und Augustfehn direkt mit dem Mittelzentrum Westerstede</p> <p>Die Anbindung des Grundzentrums Barßel an den Bf Augustfehn soll in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg erreicht werden.</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag (08:00 Uhr – 18:00 Uhr): Zweistudentakt</p>	Am Bf Augustfehn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr in Richtung Oldenburg	BE 2

Linie 370 Rastede – Wiefelstede – Bad Zwischenahn

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Tangentiale Verbindung zwischen den drei Gemeinden Rastede, Wiefelstede und Bad Zwischenahn mit den zentralen Orten Rastede (Mittelzentrum), Bad Zwischenahn (Mittelzentrum) und Wiefelstede (Grundzentrum)	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: Zweistudentakt</p>	Am Bf Rastede Verknüpfung mit dem SPNV sowie am ZOB/Bf Bad Zwischenahn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr jeweils unter Berücksichtigung des Schulverkehrs	BE 2

Linie 375 Bad Zwischenahn – Edeweicht – Süddorf

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen den beiden Gemeinden Bad Zwischenahn und Edeweicht mit den zentralen Orten Bad Zwischenahn (Mittelzentrum) und Edeweicht (Grundzentrum)</p> <p>Anbindung des Gymnasiums Bad Zwischenahn und dessen Außenstelle in Edeweicht</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: Zweistudentakt</p>	Am ZOB/Bf Bad Zwischenahn Verknüpfung mit dem SPNV/Fernverkehr unter Berücksichtigung des Schulverkehrs	BE 2

Linie 910 Oldenburg – Edewechterdamm – Friesoythe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Mittelzentrums Friesoythe im Landkreis Cloppenburg mit dem Oberzentrum Oldenburg</p> <p>Erschließung der Orte im Bereich des Küstenkanals</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: Zweistudentakt</p>	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 2

Die Linie 910 befährt den Korridor Friesoythe – Oldenburg, der auch Bestandteil des Netzes der „Landesbuslinien“ im Land Niedersachsen ist.

Insgesamt 45 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler im Landkreis Ammerland ausgelegt. Eine Ausnahme stellt die Linie 345 dar. Diese bedient die Verkehrsbedürfnisse der Landkreise Wesermarsch und Friesland und wird daher nicht mehr dem Linienbündel Ammerland Ost zugeordnet.

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

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

Die Umwandlung des freigestellten Busverkehrs zwischen Oldenburg – Land-kreis Ammerland – Jaderberg zum privaten Schulzentrum Jaderberg in den ÖPNV wird angestrebt.

Eine Linie weist Besonderheiten auf:

Die Linie 377 „MeerBus“ bietet zum VBN-Tarif ein saisonales Angebot für den Tourismus mit einer Rundfahrt um das Zwischenahner Meer an. Diese Linie 377 verkehrt nur am Wochenende.

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

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

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

Im Landkreis Ammerland verkehren BürgerBusse in der Stadt Westerstede, und in den Gemeinden Rastede und Bad Zwischenahn. Der Bürgerbus Ede-weicht ist im Februar 2017 in Betrieb gegangen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

*Bedienungsebene 3
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Besonderheiten

Nachtverkehre

BürgerBus

**Landkreis Ammerland
Zielnetz**



	SPNV-Linie mit Bahnhof		BürgerBus	
	SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2		Verwaltungseinheiten	
	Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2	<i>Rastede</i>	Stadt/Gemeinde	
	Buslinie der Bedingungebene 1	WESTERSTEDE	Mittelzentrum	
	Buslinie der Bedingungebene 2	Edewecht	Grundzentrum	
	Landesbedeutende Buslinie	<i>Süddede</i>	Ort	
	Stadtbuslinie			

Karte C-1

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.6 Zielnetz Landkreis Diepholz

Folgende SPNV-Linien verkehren im Landkreis Diepholz:

Die Regionalexpresslinie RE9 und die Regio-S-Bahnlinie RS2 verbinden den Landkreis Diepholz mit den Oberzentren Bremen bzw. Osnabrück (nur RE9).

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

Durch Angebotsüberlagerung der beiden im Stundentakt verkehrenden Linien ergibt sich zwischen Twistringen und Bremen Hbf annähernd ein 30-Minutentakt.

Das Angebot der Stadtbuslinien, die auch das Gebiet des Landkreises Diepholz bedienen, wird im Kapitel C 2.6.1 beschrieben. Über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr – Weyhe–Leeste wird der Landkreis zukünftig auch direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden. Die Linie 8 wird nach Vorliegen vollziehbaren Baurechts über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe–Leeste verlängert. Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn ist zu prüfen, ob einzelne aus der Region kommende Linien am ZOB Brinkum enden bzw. mit anderen Regionalbuslinien in Richtung Bremen Hbf verknüpft werden können. Bei der Überplanung des oben genannten Abschnittes sind die heute genehmigten Linien 101, 102 und 120 zu berücksichtigen. Die Umsetzung der aus diesem Teil der Überplanung resultierenden Maßnahmen ist an die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke der Straßenbahnlinie 8 gebunden.

Zur besseren Anbindung des Bahnhofs Diepholz an die Region werden im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung von/nach Vechta untersucht, die im Zusammenhang mit dem angestrebten IC-Systemhalt stehen.

Zur Förderung des Tourismus in der Dümmer-Region werden im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Möglichkeiten einer verbesserten Regionalbusanbindung untersucht.

Im Landkreis Diepholz werden die sechs Regionalbuslinien 101, 102, 150, 120, 123 und 138 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben.

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

*Bedienungsebene
Einbrechender bzw.
durchfahrender Stadt-
bus/Straßenbahn*

Busnetz allgemein

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 101 Bremen – Stuhr – Bassum

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Mittelzentrum Stuhr und der Stadt Bassum</p> <p>Die zukünftige Bedienung des Korridors Bremen – Stuhr mit Regionalbuslinien wird sich an den Planungen der Straßenbahnlinie 8 orientieren. Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Absatz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstags werden auf dem Abschnitt Bremen – Brinkum ein Zweistundentakt und auf dem Abschnitt Brinkum – Bassum fünf Fahrten je Richtung angeboten.</p> <p>Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung</p>	<p>Verknüpfung am Bremer Hauptbahnhof zum Nah- und Fernverkehr</p> <p>Am Bf Bassum zur RE9/RS2 und nach Möglichkeit zu Regionalbussen BE 1 und BE 2</p> <p>Am ZOB Brinkum zu Regionalbuslinien BE 1 und BE 2 bzw. zu Stadtbuslinien</p>	BE 1

Linie 102 Bremen – Stuhr – Syke

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Stuhr, Weyhe sowie dem Mittelzentrum Stadt Syke</p> <p>Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Absatz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie, wobei alternierend zweistündig ein Schnellbus verkehrt und zweistündig ein Regionalbus</p> <p>Samstag: Stundentakt, wobei alternierend zweistündig ein Schnellbus verkehrt und zweistündig ein Regionalbus</p> <p>Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt mit ebenfalls alternierenden Angeboten von Schnellbus und Regionalbus</p>	<p>Verknüpfung am Bremer Hauptbahnhof zum Nah- und Fernverkehr</p> <p>Verknüpfung am Bf Syke zur RE9/RS2 sowie zu anderen Regionalbuslinien BE 1 und BE 2 und insbesondere zur Linie 150</p>	BE 1

Linie 120 Bremen – Stuhr – Kirchweyhe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Stuhr und Weyhe</p> <p>Die zukünftige Bedienung des Korridors Bremen – Stuhr mit Regionalbuslinien wird sich an den Planungen der Straßenbahnlinie 8 orientieren. Weitere Planungsinhalte zu diesem Korridor finden sich im Absatz "Stadtbus/Straßenbahn" dieses Kapitels.</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: fünf Fahrten je Richtung</p>	<p>Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs</p> <p>Verknüpfung am Bf Kirchweyhe zur RE9/RS2</p>	BE 1

Linie 123 Bassum – Schwaförden – Sulingen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Gemeinde Schwaförden sowie der Stadt Bassum und dortiger SPNV-Verknüpfung zum Oberzentrum Bremen</p> <p>Für die Linie 123 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt</p>	<p>Verknüpfung am Bf Bassum zur RE9/RS2 sowie in Sulingen zu den Regionalbussen BE 1 und BE 2</p>	BE 1

Linie 138 Sulingen – Siedenburg – Nienburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtgemeinde Siedenburg sowie mit der Stadt Nienburg (außerhalb des Verbundgebiets) und dortiger SPNV-Verknüpfung nach Hannover</p> <p>Für die Linie 138 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt</p>	<p>Verknüpfung am Bf Nienburg zur RE1/RE8 sowie in Sulingen zu den Regionalbussen BE 1 und BE 2</p>	BE 1

Linie 150 Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Syke und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen sowie mit der Samtgemeinde Hoya im Landkreis Nienburg</p> <p>Für die Linie 150 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie auf dem Abschnitt Syke – Bruchhausen-Vilsen; der Abschnitt Bruchhausen-Vilsen – Hoya wird im Zweistundentakt bedient</p> <p>Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung</p>	<p>Verknüpfung am Bf Syke zur RE9/RS2 sowie zu anderen Regionalbuslinien BE 1 und BE 2, insbesondere zur Linie 102</p>	BE 1

Im Landkreis Diepholz werden die drei Regionalbuslinien 121, 133 und 137 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben.

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 121 Bremen – Kirchweyhe

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Weyhe</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: vier Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: Kein Angebot</p>	<p>Verknüpfung am Bf Kirchweyhe zur RE9/RS2</p>	BE 2

Linie 133 Sulingen – Kirchdorf – Wagenfeld – Rahden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Mittelzentrums Stadt Sulingen mit der Samtgemeinde Kirchdorf und der Gemeinde Wagenfeld</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt Sulingen – Wagenfeld</p> <p>Samstag: drei Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: kein Angebot</p>	<p>In Sulingen Verknüpfung zu den Buslinien der BE 1 und BE 2</p> <p>Am Bf Rahden Verknüpfung zum SPNV</p>	BE 2

Linie 137 Sulingen – Diepholz

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Mittelzentrums Diepholz mit dem Mittelzentrum Stadt Sulingen unter Anbindung der Samtgemeinden Rehden und Kirchdorf</p> <p>Für die Linie 137 wird geprüft, ob ein Antrag zur Förderung als Landesbuslinie gestellt werden soll (vgl. Kapitel C 2.3).</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit</p> <p>Samstag: Zweistudentakt</p> <p>Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung</p>	<p>Verknüpfung am Bf Diepholz zur RE9 und in Sulingen zu den anderen Buslinien der BE 1 und 2</p>	BE 2

Im Landkreis Diepholz sind 53 Buslinien hinsichtlich der Linienführung sowie des zeitlichen Angebots in die Bedienungsebene 3 und somit in den schulorientierten Verkehr eingruppiert. Darüber hinaus werden der Bedienungsebene 3 auch ausschließlich auf die innergemeindliche Erschließung ausgerichtete Verkehre zugeordnet. Dies betrifft beispielsweise die Linie 113 innerhalb der Gemeinde Stuhr.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

Unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung soll die Flächenerschließung mit vornehmlicher Aufgabe der Anbindung der Schulstandorte gesichert und optimiert werden. Das Fahrplanangebot dieser Linien steht, in der Regel zeitlich auf Schultage von Montag bis Freitag beschränkt, allen Fahrgästen zum regulären VBN-Tarif zur Verfügung. Dabei können Linien bei entsprechendem Bedarf hinsichtlich einzelner Fahrten aufgestockt werden. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Diepholz wird durch die Linie N12 Bremen – Brinkum – Kirchweyhe des VBN-Nachtschwärmer-Netzes ergänzt (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

Nachtverkehre

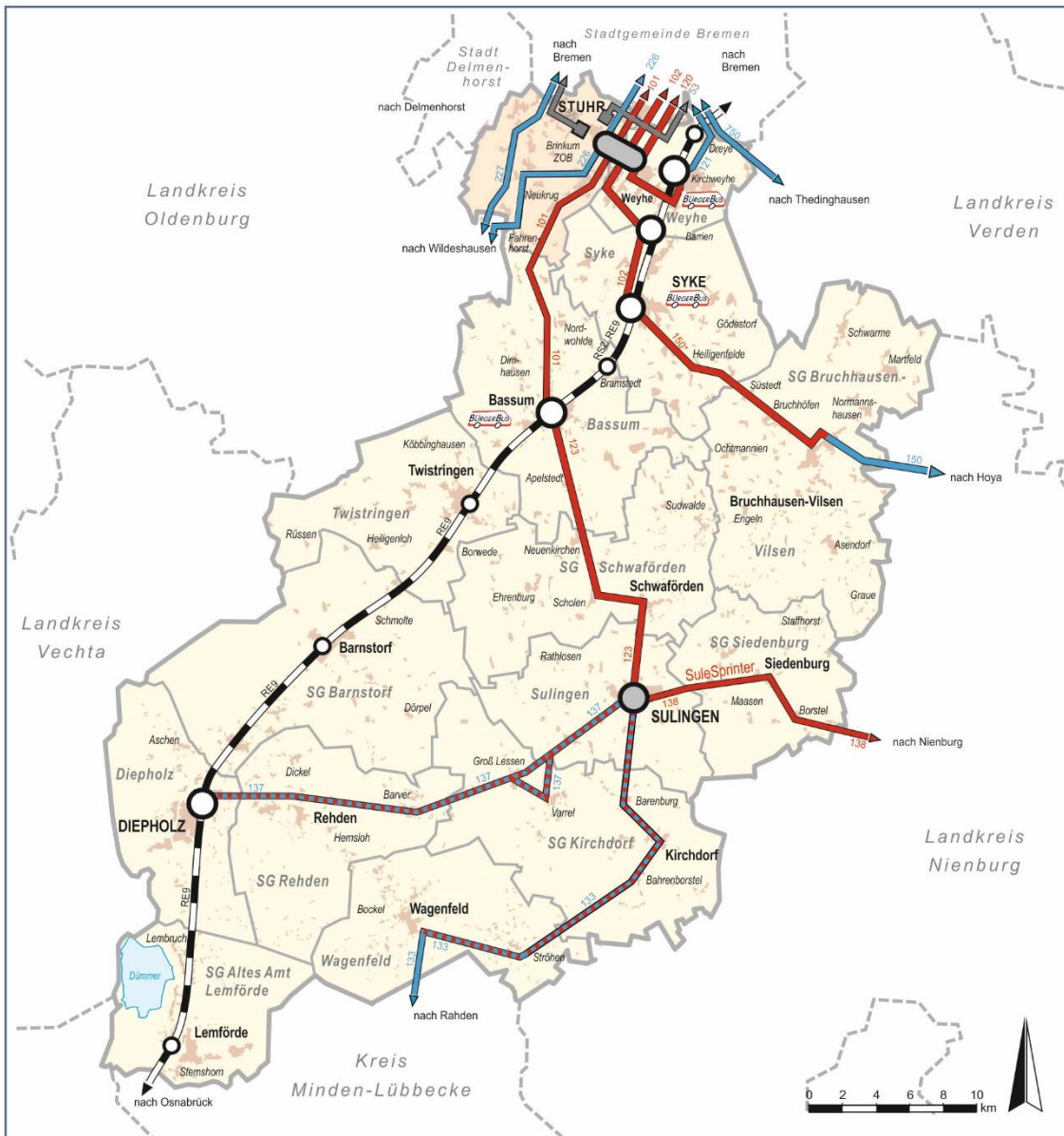
Im Landkreis Diepholz verkehren BürgerBusse in der Gemeinde Weyhe sowie in den Städten Bassum und Syke. Dabei handelt es sich um die Linien 116, 117, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBusse

Im Zusammenhang mit dem Kapitel C 2.2 „Produkte“ ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Derzeit gibt es im Landkreis Diepholz AnrufSammelTaxen in der Gemeinde Stuhr, der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, sowie in den Gemeinden Schwaförden und Kirchdorf.

*Bedarfsgesteuerte
Verkehre*

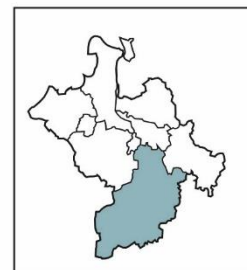
**Landkreis Diepholz
Zielnetz**



- SPNV-Linie mit Bahnhof
- SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2
- Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2
- Buslinie der Bedingungebene 1
- Buslinie der Bedingungebene 2
- Stadtbuslinie

- HVZ Verstärker auf Bedingungebene 2
- BürgerBus

- Verwaltungseinheiten
- Stuhr** Stadt/Gemeinde
 - DIEPHOLZ** Mittelzentrum
 - Wagenfeld** Grundzentrum
 - Neuenkirchen Ort



Karte C-2

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.7 Zielnetz Landkreis Oldenburg

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

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung der ÖPNV-Leistungen *Finanzierung*
- Die dem Landkreis Oldenburg zustehenden Mittel aus dem NNVG § 7b werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt
- Kontinuierliche Haltestellenverbesserungen mit Priorität auf den Haltestellen entlang der Linien der Kategorien SPNV, BE 1 und BE 2 *Infrastruktur*
- Verlagerung der zentralen Haltestelle „Kirchhatten Markt“ im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt/Dorferneuerung Kirchhatten in Abstimmung mit der Gemeinde Hatten
- Verlagerung der zentralen Haltestelle Wardenburg, Markt in Abstimmung mit der Gemeinde Wardenburg
- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplanangebots *Angebot und Qualität*
- Verbesserung der Pünktlichkeit und Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten der Linie 270
- Für die Linie 270 „HunteSprinter“ wird ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie geprüft
- Prüfung eines verbesserten Fahrplanangebotes der Linien 277 und 289 in Abstimmung mit den Gemeinden Hatten und Wardenburg
- Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Großenkneten an die Kreisstadt Wildeshausen (Angebotsausweitung der Linie 260) in Abstimmung mit der Gemeinde Großenkneten
- Aufnahme der bislang freigestellten Schulverkehre aus den Gemeinden Hatten und Wardenburg zum Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium, Ahlhorn, in das ÖPNV-Netz
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus und Bus-Zug
- Anpassung des Fahrplanangebots der Linien 226/227, sobald die Anbindung der Gemeinde Stuhr an das Bremer Straßenbahnnetz konkret wird
- Steigender Anteil von Niederflurfahrzeugen auf Linien der Kategorie BE 3
- Weitere Verbesserungen ggf. im Rahmen bedarfsorientierter Angebote (AST, ALT)
- Installation von Echtzeitmonitoren in den Empfangsbereichen von Krankenhäusern und öffentlichen Einrichtungen *Fahrgastinformation*
- Einbindung aller Linien der Bedienungsebene 3 in das Echtzeitsystem

Das SPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg besteht aus fünf SPNV-Linien:

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

- Die *Regionalexpresslinie RE1* durchfährt den Landkreis Oldenburg in ost-westlicher Richtung und verbindet im Zweistundentakt die Gemeinde Hude mit den Oberzentren Oldenburg und Bremen. Alternierend verkehren auf der gleichen Strecke, ebenfalls mit Halt in Hude, alle zwei Stunden die Züge der IC-Linie 56, die für Fahrgäste mit Verbundtickets ohne Aufpreis genutzt werden können, so dass auf dieser Achse insgesamt ein glatter Stundentakt angeboten wird.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS3* verkehrt stündlich auf derselben Strecke von Oldenburg nach Bremen und hält an allen Unterwegsbahnhöfen.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS4* stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Nordenham und der Stadt Bremen im Stundentakt her. Ab dem Grundzentrum Hude im Landkreis Oldenburg verkehrt die Linie Richtung Bremen auf demselben Streckenabschnitt wie die Linie RS3, allerdings nur mit einem Zwischenhalt in Delmenhorst.
- Die *Regionalbahnlinie RB58* sowie die *Regionalexpresslinie RE18* verkehren ebenso in nordsüdlicher Richtung. Während die RB58 die Gemeinden Ganderkesee und Dötlingen mit den Oberzentren Bremen und Osnabrück (außerhalb des Verbundgebietes) sowie den Mittelzentren Delmenhorst (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) und Wildeshausen im Stundentakt verbindet, bedient die RE18 die Gemeinden Hatten und Großenkneten, ebenfalls im Stundentakt.

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

Die Oldenburger Stadtbuslinien 314 und 315 verbinden die nahe an der Stadtgrenze liegenden Orte Hundsmühlen, Tungeln und Wardenburg, sowie Sandkrug und Hatterwüstring mit der Stadt Oldenburg. Beide Stadtbuslinien bieten an allen Verkehrstagen Taktverkehre an. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist das Angebot verdichtet.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 270 „HunteSprinter“ Oldenburg – Wildeshausen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und dem Mittelzentrum Wildeshausen mit Anbindung der Gemeinden Hatten und Dötlingen Verkehrt teilweise über die Autobahn A28	Montag bis Samstag gemäß Kategorie Taktverdichtung in Last-richtung auf einen 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten Taktverdichtung in Lastrichtung auf einen 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten Sonn- und Feiertage: vier Fahrtenpaare	Am Hauptbahnhof/ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30 Am Bf Wildeshausen: Verknüpfung mit den von und nach Bremen verkehrenden Linien 226/227 In Hatten: Verknüpfung mit der Linie 277	BE 1

Linie 280 Oldenburg – Wardenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Schnelle Anbindung der Gemeinde Wardenburg an das Oberzentrum Oldenburg via Cloppenburger Str.	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Taktverdichtung in Lastrichtung auf einen 30-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit Samstag: Stundentakt Täglich Mo-So taktverdichtendes Fahrplanangebot durch die Oldenburger Stadtbuslinie 314 via Hundsmühlen	Am Hauptbahnhof/ ZOB Oldenburg: Einbindung in Taktknoten zur Minute :30	BE 1

Die folgenden Linien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

Bedienungsebene

Regionalbus – Ebene 2

Linie 220 Rethorn – Ganderkesee

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Gemeinde Ganderkesee Insbesondere mit Direktverbindungen zwischen Bookholzberg und Ganderkesee bzw. Immer und Ganderkesee	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: Zweistundentakt bis ca. 14:30 Uhr	Anschlüsse an den Bahnhöfen Bookholzberg und Ganderkesee In Rethorn Verknüpfung mit allen Fahrten der BürgerBuslinie 222 von und nach Delmenhorst	BE 2 neu

Linie 226/227 Wildeshausen – Bremen Hbf/– Bremen-Huchting

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Wildeshausen und dem Oberzentrum Bremen mit Anbindung der Samtgemeinde Harpstedt und der Gemeinde Stuhr Gemeinsame Bedienung der Relation Wildeshausen – Kirchseele. Danach Trennung der Streckenverläufe: Die 226 bindet die Ortslagen Fahrenhorst, Heiligenrode, Seckenhäusen und Brinkum (Gemeinde Stuhr) an den Hbf Bremen an Die 227 erschließt mit wenigen Einzelfahrten die Ortslagen Heiligenrode, Groß-Mackenstedt und Moordeich (Gemeinde Stuhr) und bindet sie in Bremen-Huchting an das Netz des städtischen ÖPNV an	Montag bis Freitag über die Kategorie hinausgehendes Angebot im Stundentakt Samstags: Zweistundentakt auf dem Fahrweg der Linie 226	Am Bf Wildeshausen: Verknüpfung mit allen Fahrten der von und nach Oldenburg verkehrenden Linie 270 „HunteSprinter“	BE 2

Linie 277 Kirchhatten – Wardenburg

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen Kirchhatten und Wardenburg mit Anbindung der Ortslagen Hatterwüstring, Sandhatten, Sandkrug und Astrup</p> <p>Primäre Aufgabe ist die Anbindung des „HunteSprinters“ sowie des Schul- und Sportzentrums in Sandkrug</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>An Schultagen zusätzliche schulbezogene Fahrten und Verstärkerfahrten</p> <p>Samstag: Zweistundentakt</p> <p>Wardenburg wird montags bis freitags an Schultagen ausschließlich durch unvertaktete, schulbezogene Fahrten angebunden. Samstags wird Wardenburg nicht erschlossen</p>	<p>An der Haltestelle Kirchhatten, Markt: Verknüpfung mit der von und nach Oldenburg / Wildeshausen verkehrenden Linie 270 „HunteSprinter“</p>	BE 2

Insgesamt 50 Buslinien sind schwerpunktmäßig auf die Beförderung der Schüler in den Landkreismunicipalitäten Wardenburg, Hatten, Hude, Großenkneten, Dötlingen, Ganderkesee, Wildeshausen und Harpstedt ausgelegt. Als Quelle und Ziel dieser Schulverkehre nimmt die Kreisstadt Wildeshausen aufgrund der Vielzahl der Schulstandorte eine besondere Stellung ein.⁶ Auch auf das in der Stadt Oldenburg befindliche Landkreisgymnasium (Graf-Anton-Günther-Gymnasium) ist ein großer Teil des schulorientierten Verkehrs ausgerichtet.

*Bedienungsebene
schulorientierter Verkehr –
Ebene 3*

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

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

Die Linie 289 weist Besonderheiten auf: Diese Linie erschließt den nördlichen Teil der Gemeinde Wardenburg und bietet mit einzelnen Fahrten eine Direktverbindung in die Stadt Oldenburg.

Besonderheiten

Bei weiteren, vertakteten Fahrten stellt die Linie an der Haltestelle Oldenburg, Kanalbrücke Anschlüsse an die von/nach Oldenburg verkehrenden Linie 314 her.

⁶ Da die Kreisstadt Wildeshausen mit ihren zahlreichen Schulstandorten wesentlicher Bezugspunkt des schülerbezogenen Verkehrs im Landkreis ist, wird im Folgenden kurz die Zuordnung der Schulstandorte zu den in den Fahrplänen genannten Haltestellen aufgelistet:

Haltestelle Deekenstraße – Berufsbildende Schulen (Standort Feldstraße)

Haltestelle Humboldtstraße – Hauptschule und Gymnasium

Haltestelle Schillerstraße – Berufsbildende Schulen (Standort St.-Peter-Straße)

Realschule, Grundschulen (St.-Peter-Schule und Holbeinschule)

**Landkreis Oldenburg
Zielnetz**

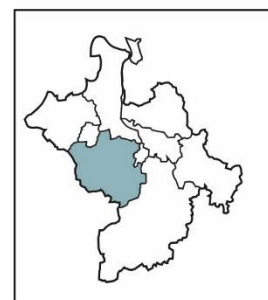


- RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof
- RE1 SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingensebenen 1 und 2
- 277 Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedingensebenen 1 und 2
- 270 Buslinie der Bedingensebene 1
- 277 Buslinie der Bedingensebene 2
- 315 Stadtbuslinie



Verwaltungseinheiten

- Dötlingen* Stadt/Gemeinde
- WILDESHAUSEN** Mittelzentrum
- Wardenburg** Grundzentrum
- Brettorf* Ort



Karte C-3

[Stand: Januar 2018]

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis Oldenburg durch die Nachtlinien (VBN-Nachtschwärmer) N25, N26 und N27 (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Diese verbinden in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verschiedene Oldenburger Landkreisgemeinden mit den Oberzentren Bremen und Oldenburg, mit dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst und dem Mittelzentrum Wildeshausen sowie mit der Gemeinde Wardenburg.

Nachtverkehre

Zusätzlich verkehren die Nachtexpresslinien N41 zwischen Oldenburg und Sandkrug/Hatterwüstring sowie N42 zwischen Oldenburg und Wardenburg (vgl. Karte A-13).

Im Zusammenhang mit Kapitel C 2.2 Produkte ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Derzeit wird an Samstagen auf den Linien 230, 231, 232, 233, 234 und 235 jeweils eine Fahrt je Richtung angeboten.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

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

BürgerBus

C 2.6.8 Zielnetz Landkreis Osterholz

Folgende SPNV-Linien verkehren im Landkreis Osterholz:

- Die *Regionalexpresslinien RE8 und RE9 und die Regio-S-Bahn RS2* verkehren von Bremerhaven über Osterholz-Scharmbeck und weiter nach Bremen und Richtung Twistringen/Osnabrück bzw. Hannover. Die Linien verkehren im Landkreis jeweils im Stundentakt. Nach Hannover und Osnabrück wird abwechselnd ein Zweistundentakt angeboten, bzw. mit Umstieg in Bremen Hbf besteht eine stündliche Verbindung. Es ist beabsichtigt, die Linie RS2 auf einen 30-Minutentakt zu verdichten.
- Die *Regio-S-Bahn RS1* bedient den Haltepunkt Bremen Klinikum Nord/ Beckedorf im 30-Minutentakt.

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

Das Angebot der Bremer Stadtbuslinien und der Straßenbahn, die auch das Gebiet des Landkreises Osterholz bedienen, wird im Kapitel C 2.6.1 beschrieben. Über die Verlängerung der Linie 4 und 4S nach Lilienthal-Falkenberg ist der Landkreis seit August 2014 direkt an das Straßenbahnnetz Bremen angebunden.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Im Landkreis Osterholz werden die drei Regionalbuslinien 630, 670 und 680 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus- Ebene 1*

Linie 630 Bremen – Lilienthal – Grasberg – Zeven⁷

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Lilienthal und Grasberg im Landkreis Osterholz und den Samtgemeinden Tarmstedt und Zeven im Landkreis Rotenburg	Montag bis Samstag gemäß Kategorie mit zusätzlichen Fahrten am Abend bis 23:00 Uhr ab Bremen, Verdichtung des Angebots in der HVZ auf einen 30-Minutentakt Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung Für die Linie 630 wird gemeinsam mit dem Landkreis Rotenburg geprüft, ob ein Antrag zur Aufwertung als Landesbuslinie gestellt wird.	Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs Verknüpfung in Lilienthal-Falkenberg mit der Straßenbahnlinie 4 Verknüpfung in Lilienthal-Falkenberg mit der Linie 668 und mit der Linie 632	BE 1

Linie 670 Bremen – Lilienthal – Worpswede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Lilienthal und Worpswede	Montag bis Samstag gemäß Kategorie mit zusätzlichen Fahrten am Abend bis 23:00 Uhr ab Bremen, Verdichtung des Angebots in der HVZ auf einen 30-Minutentakt Sonn- und Feiertag: Zweistundentakt von 10:00 – 22:00 Uhr Für die Linie wird ein Antrag zur Aufwertung als Landesbuslinie gestellt.	Verbindung am Bremer Hbf zum Angebot des Nah- und Fernverkehrs Verknüpfung in Lilienthal-Falkenberg mit der Linie 4 Verknüpfung in Lilienthal-Falkenberg mit der Linie 668 und mit der Linie 632 Verknüpfung in Worpswede Insel mit der Linie 640	BE 1

Linie 680 Bremen – Ritterhude – Osterholz-Scharmbeck – Hambergen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Ritterhude, Mittelzentrum Osterholz-Scharmbeck und Hambergen	Montag bis Samstag: gemäß Kategorie zwischen Bremen und Hambergen Einzelne Fahrten in der HVZ nach Hambergen/Wallhöfen Die Aufwertung des Wochenendangebots wird geprüft.	Am Bf Oldenbüttel zur RS2, am Bf Osterholz-Scharmbeck zur RE8/RE9/RS2, am Bf Burg zur RS1 und RS2 In Bremen-Gröpelingen mit dem Stadtverkehr Bremen	BE 1

⁷ Die Genehmigung für die Linie 630 ist zwischen Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Im Landkreis Osterholz werden die vier Regionalbuslinien 640, 650, 660 und 677 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus-Ebene 2*

Linie 640 Osterholz–Scharmbeck – Worswede – Gnarrenburg – Bremervörde⁸

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck und der Gemeinde Worswede sowie den Gemeinden Gnarrenburg, Samtgemeinde Geestequelle und Bremervörde im Landkreis Rotenburg</p> <p>In Abstimmung mit dem Landkreis Cuxhaven soll die Einrichtung eines Schnellbusses Gnarrenburg – Hambergen – Bf Oldenbüttel geprüft werden.</p>	<p>Montag bis Freitag: gemäß Kategorie</p> <p>In der Hauptverkehrszeit besteht eine Verdichtung auf einen Stundentakt, eine weitere Verdichtung auf einen 30-Minutentakt wird geprüft</p> <p>Samstag: fünf Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung</p>	<p>An der Haltestelle Worswede Insel mit der 670 sowie am Bf Osterholz–Scharmbeck zur RE8/RE9/RS2</p>	BE 2

Linie 650 Schwanewede – Osterholz–Scharmbeck

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung der Gemeinde Schwanewede mit dem Mittelzentrum Osterholz–Scharmbeck</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: zwei Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: kein Angebot</p>	<p>Am Bahnhof Osterholz–Scharmbeck zur RE8/RE92/RS2</p>	BE 2

Linie 660 Bremen – Osterholz–Scharmbeck – Hagen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung des Oberzentrums Bremen mit den westlichen Teilen der Gemeinden Ritterhude und Osterholz–Scharmbeck sowie der Samtgemeinde Hagen im Bremischen im Landkreis Cuxhaven</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>Samstag: vier Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: drei Fahrten je Richtung</p>	<p>Am Hbf Bremen zum Nah- und Fernverkehr sowie in Bremen–Gröpelingen mit den Straßenbahn- und Buslinien</p>	BE 2

⁸ Die Genehmigung für die Linie 640 ist zwischen den Landkreisen Osterholz und Rotenburg (Wümme) geteilt.

Linie 677 Bremen–Veogesack – Schwanewede

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung des Oberzentrums Bremen mit der Gemeinde Schwanewede	Montag bis Freitag gemäß Kategorie Samstag: kein Angebot Sonn- und Feiertag: kein Angebot	Am Bahnhof Bremen–Veogesack zum Stadtverkehr Bremen sowie zur RS1	BE 2

Im Landkreis Osterholz werden 32 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 Flächenschließung 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 die 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–Veogesack – Schwanewede
- N61 Bremen–Veogesack – Hagen
- N62 Bremen–Hbf – Bremen Burg – Ritterhude – Osterholz–Scharmbeck
- N63 Lilienthal–Falkenberg – Grasberg – Zeven
- N67 Lilienthal–Falkenberg – Worswede
- N68 Osterholz–Scharmbeck – Hagen
- N94 Nachttaxi Bf Blumenthal – Schwanewede

Die RS1 verkehrt ab Dezember 2017 am Wochenende im Nachtverkehr zwischen Bremen Hbf und Bremen–Veogesack. Daher verkehrt die Linie N61 künftig ab Bremen–Veogesack und die Linie N62 ab Bremen–Burg. Das Angebot des Nachtverkehrs ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

In den Gemeinden Schwanewede, Osterholz–Scharmbeck (voraussichtlich ab Juli 2018) und Lilienthal wird durch die Gemeinden ein AnrufSammelTaxi (AST) angeboten. In der Gemeinde Lilienthal wird in den Ortsteilen Lüningshausen und Seebergen ein AnrufLinienTaxi (ALT) angeboten.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

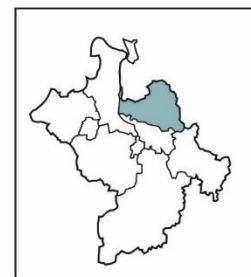
Im Landkreis Osterholz verkehren BürgerBusse in den Gemeinden Grasberg, Worswede und Ritterhude. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBusse

**Landkreis Osterholz
Zielnetz**



- RS1** SPNV-Linie mit Bahnhof
 - RE8** SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungs Ebenen 1 und 2
 - 650** Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedingungs Ebenen 1 und 2
 - 670** Buslinie der Bedingungs Ebene 1
 - 650** Buslinie der Bedingungs Ebene 2
 - 680** HVZ Verstärker
 - 90** Stadtbuslinie / Straßenbahn
 - BürgerBus**
- | Verwaltungseinheiten | |
|-----------------------------|----------------|
| <i>Grasberg</i> | Stadt/Gemeinde |
| OSTERHOLZ-SCHARMBECK | Mittelzentrum |
| Ritterhude | Grundzentrum |
| <i>Oldendorf</i> | Ort |



Karte C-4
[Stand: Januar 2018]

C 2.6.9 Zielnetz Landkreis Verden

Folgende SPNV-Linien verkehren auf den Hauptachsen im Landkreis Verden:

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

- Die *Regionalexpresslinien RE1 und RE8* verkehren von Bremen nach Hannover im Stundentakt.
- Die *Regio-S-Bahnlinie RS1* verkehrt zusätzlich um eine halbe Stunde versetzt auf dem Abschnitt Bremen – Verden im Stundentakt und wird zur Hauptverkehrszeit noch verstärkt.
- Die *Regionalexpresslinie RE4* sowie die *Regionalbahnlinie RB41* verkehren jeweils im Stundentakt auf der Strecke Bremen – Rotenburg – Hamburg.

Weitere SPNV-Linien im Landkreis Verden sind:

- Die *Regionalbahnlinie RB37* von Bremen über Soltau nach Uelzen („Heidesprinter“) verkehrt im Zweistundentakt.
- Die tangential verlaufende *Regionalbahnlinie RB76* (Rotenburg (Wümme) – Verden) verkehrt im Zweistundentakt, in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt, und verbindet die Bahnhöfe Rotenburg (Wümme) und Verden.

Weitere Details zum SPNV im Landkreis Verden vgl. Teil A.

Die Linien 711 und 712 werden der Bedienungsebene Stadtbus zugeordnet. Diese Linien verkehren Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 19:00 Uhr sowie an Samstagen zwischen 6:00 und 14:00 Uhr im 30-Minutentakt. An Sonn- und Feiertagen ist das Verkehrsangebot auf die Zeit zwischen 14:00 und 18:00 Uhr begrenzt.

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Das in der nachfolgenden Übersicht dargestellte Verkehrsangebot soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Übersicht Taktzeiten Stadt Verden					
Linie	Linienverlauf	montags-freitags	samstags		sonn- und feiertags
		6:00 – 19:00	6:00 – 14:00	14:00–18:00	14:00–18:00
		Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt	Min.-Takt
711	Verden ZOB – Dauelsen – Verden ZOB	30	30	120	120
712	Verden ZOB – Roggenkamp – Trift – Verden ZOB	30	30	120	120

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

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

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

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 713 Verden – Kirchlinteln

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Kirchlinteln</p> <p>Unter Berücksichtigung des zukünftigen Linienvverlaufs bzw. Takts der Linien 701 und 714 wird zukünftig die Aufteilung der heutigen Ringlinie 713 in zwei unabhängige Linien angestrebt:</p> <p>a) Direktverbindung Kirchlinteln – Verden Innenstadt mit Anbindung Weitzmühlen und Brunnenstraße</p> <p>b) Direktverbindung Lutsum – Verden Innenstadt</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung</p>	<p>Am ZOB Verden zu anderen Buslinien sowie zum SPNV</p> <p>Am zukünftigen Bahnhof Kirchlinteln mit dem SPNV</p> <p>Angestrebte Verknüpfung zwischen den Linien 714 und 713 in Finkenbergr bei Auflösung der Ringlinie</p>	BE 1

Linie 730 Bremen – Oyten – Ottersberg – Otterstedt

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Gemeinden Oyten und Ottersberg</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie zwischen Bremen und Oyten mit Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Oyten und Ottersberg</p> <p>Sonn- und Feiertag: vier Fahrten je Richtung</p>	<p>Am ZOB Oyten mit anderen Buslinien sowie am Bf Ottersberg mit dem SPNV</p>	BE 1

Linie 735 Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller) und der Gemeinde Dörverden sowie in Verlängerung mit der Samtgemeinde Hoya</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: Es wird angestrebt, zwei Fahrten je Richtung anzubieten</p>	<p>Am ZOB Verden mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV</p> <p>Am Bf Dörverden mit dem SPNV</p>	BE 1

Linie 740 Bremen – Achim – Langwedel – Verden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und den Mittelzentren Stadt Achim und Stadt Verden (Aller) sowie der Ortsteile von Langwedel</p> <p>Dabei bedient die Linie vorrangig Ortsteile, die nicht an der SPNV-Strecke liegen</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie für den Abschnitt Bremen Weserpark – Verden ZOB</p> <p>Auf dem Abschnitt Bremen Hbf – Achim – Baden wird ein Zweistundentakt angeboten</p> <p>Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung</p>	<p>In Achim Markt/ Schmiedeberg sowie Verden ZOB mit anderen Buslinien und am Bf Achim (Süd), Bf Achim-Baden sowie Bf Verden mit dem SPNV</p>	BE 1

Linie 750 Bremen – Dreye – Thedinghausen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Samtgemeinde Thedinghausen über den Weyher Ortsteil Dreye</p>	<p>Montag bis Samstag gemäß Kategorie</p> <p>Sonn- und Feiertag: zwei Fahrten je Richtung</p>	<p>In Thedinghausen Marktplatz mit anderen Buslinien sowie am Bf Dreye mit dem SPNV</p>	BE 1

Im Landkreis Verden werden die drei Regionalbuslinien 701, 720 und 745 der Bedienungsebene 2 zugeordnet. Das angestrebte Verkehrsangebot je Linie ist nachfolgend beschrieben:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 2*

Linie 701 Verden – Kirchlinteln, Otersen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Verbindung der südlichen Ortsteile der Gemeinde Kirchlinteln mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)</p>	<p>Montag bis Freitag gemäß Kategorie</p> <p>In der Hauptverkehrszeit wird eine Verdichtung auf einen Stundentakt angestrebt, jedoch in Abhängigkeit vom zukünftigen Linienverlauf der Linie 713</p> <p>Samstag: vier Fahrten je Richtung</p> <p>Sonn- und Feiertag: kein Angebot</p>	<p>Am ZOB Verden mit anderen Buslinien sowie mit dem SPNV</p> <p>In Ludwigslust Verknüpfung mit anderen Buslinien Richtung Walsrode</p>	BE 2

Linie 720 Thedinghausen – Verden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der Gemeinde Thedinghausen mit dem Mittelzentrum Stadt Verden (Aller)	Montag bis Freitag gemäß Kategorie mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Samstag: vier Fahrten je Richtung Sonn- und Feiertag: kein Angebot	In Thedinghausen Marktplatz sowie Verden ZOB mit anderen Buslinien Am Bf Verden mit dem SPNV	BE 2

Linie 745 Ottersberg – Oyten – Achim

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Verbindung der Gemeinden Ottersberg und Oyten mit dem Mittelzentrum Stadt Achim. Die Streckenführung verläuft über Fischerhude.	Montag bis Freitag: gemäß Kategorie auf dem Streckenabschnitt Oyten – Achim mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit Auf dem Abschnitt Ottersberg – Oyten gemäß Kategorie Samstag: eine Fahrt je Richtung Sonn- und Feiertag: eine Fahrt je Richtung	Am ZOB Oyten und Achim Markt/ Schmieberg mit anderen Buslinien Am Bf Achim und Bf Sagehorn mit dem SPNV	BE 2

Im Landkreis Verden werden 17 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 soweit als möglich angestrebt.

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

Hervorzuheben ist hier die wochentags verkehrende Linie 714, welche den Bahnhof Verden mit den Gewerbegebieten Verden-Ost verbindet sowie die Linien 760, 765 und 725 im Zulauf auf die Stadt Verden, die ein Fahrplanangebot bieten, welches über den reinen Schulverkehr hinausreicht und zu sichern ist. Eine Linienübersicht findet sich in Kapitel C 3.2.

Im Landkreis Verden wird das ÖPNV-Angebot durch zwei Linien des Nachtverkehrs ergänzt. Es handelt sich hierbei um die Nachtschwärmerlinien N73 und N74. Die Linie N73 verbindet die Gemeinde Oyten mit dem Oberzentrum Bremen. Die Linie N74 verkehrt zwischen Bremen und Achim (vgl. Karte A-24 in der Anlage). Das Angebot des Nachtverkehrs ist zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.

Nachtverkehre

In den Gemeinden Ottersberg, Oyten, Thedinghausen, Kirchlinteln sowie in der Stadt Achim verkehren BürgerBusse. Weitere Informationen zu Bürger-Bussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBusse

Im Zusammenhang mit Kapitel C 2.2 Produkte ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Derzeit gibt es im Landkreis Verden ein VBN-SammelTaxi in der Stadt Verden (Aller). Dieses AnrufSammelTaxi wird von der Stadt Verden als integrierter Systembestandteil des Stadtverkehrs ausgebaut.

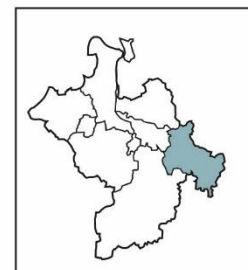
Bedarfsgesteuerte Verkehre

**Landkreis Verden
Zielnetz**



- SPNV-Linie mit Bahnhof
- SPNV-Linie mit Bahnhof und Übergängen zu den Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2
- Verknüpfungspunkt von Buslinien der Bedingungebenen 1 und 2
- Buslinie der Bedingungebene 1
- Buslinie der Bedingungebene 2
- HVZ Verstärker auf Bedingungebene 2

- Stadtbuslinie
 - Innerstädtischer Busverkehr - Linien 711/712
 - BürgerBus
- Verwaltungseinheiten
- Achim** Stadt/Gemeinde
 - VERDEN** Mittelzentrum
 - Thedinghausen** Grundzentrum
 - Luttum** Ort



Karte C-5

[Stand: Januar 2018]

C 2.6.10 Zielnetz Landkreis Wesermarsch

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

Ziele

- Sicherstellung einer verlässlichen, kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung der ÖPNV-Leistungen
- Kontinuierliche Haltestellenverbesserungen mit Priorität auf den Haltestellen entlang der Linien der Kategorien SPNV, SV, BE 1 und BE 2. Dies betrifft auch eine verbesserte Verknüpfung von Haltestellen mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Radverkehr bzw. die Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen
- Entwicklung von Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements und Unterstützung von privatwirtschaftlichen Initiativen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Sicherung bzw. kontinuierliche Optimierung des bestehenden Fahrplan-Angebots auch unter touristischen Gesichtspunkten
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus-Bus, Bus-Zug, Bus-Fähre
- Für die Linien 408 und 440 wird ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie geprüft
- Prüfung von Maßnahmen zu weiteren Angebotsverbesserungen und Möglichkeiten zur Nachfragesteigerungen auf der Linie 440 „WeserSprinter“
- Sicherstellung des Studenttaktes von Montag bis Freitag auf der Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Lemwerder – Delmenhorst
- Für den Bereich Tossens, Eckwarden, Stollhamm und Seefeld soll die Einrichtung einer zusätzlichen Linie geprüft werden
- Überplanung und Optimierung der Stadtbusangebote in Nordenham.
- Steigender Anteil von Niederflurfahrzeugen auf Linien der Kategorie BE 3 und Stadtverkehr
- Die Einrichtung einer Vermittlungsplattform für private Pkw-Mitnahme unter Einbindung öffentlicher Verkehrsmittel wird geprüft
- Machbarkeitsprüfung zur Einführung eines landkreisweiten Mindestangebotes im ÖPNV zur Mobilitätssicherung, insbesondere auch der ländlichen Bereiche des Landkreises, unter Berücksichtigung bedarfsorientierter Betriebsformen wie AST oder Rufbus etc.
- Sicherung des fahrplanseitigen Übereckumstieges der RS4 am Bf Hude
- Prüfung der Weiterentwicklung der Linien 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 460 (Oldenburg – Eckfleth – Elsfleth – Oberhammelwarden) zu Linien der Bedienungsebene 2, bei gleichzeitiger Vertaktung und verbesserter Anschlussgestaltung
- Verbesserte ÖPNV-Information zur Erreichbarkeit von touristischen Zielen, Verwaltungs- und anderen öffentlichen Einrichtungen
- Einrichtung von zwei Echtzeitanzeigern an den Bf Nordenham und Rodenkirchen. Die Einrichtung eines weiteren Echtzeitanzeigers an der Haltestelle Blexen-Fähre wird geprüft

Angebot und Qualität

Fahrgastinformation

- Überplanung der Busverkehre anlässlich der Eröffnung des Bahnhofs Jaderberg sowie Prüfung anschlussoptimierter Busangebote von Jaderberg in Richtung Schwei – Rodenkirchen bzw. Ovelgönne – Brake

Das SPNV-Angebot im Landkreis Wesermarsch besteht aus einer SPNV-Linie. Die *Regio-S-Bahnlinie RS4* stellt von Montag bis Sonntag eine direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren Nordenham und Brake sowie mehreren Landkreisgemeinden und der Stadt Bremen im Stundentakt her.

*Bedienungsebene
Schienenpersonen-
nahverkehr*

In Nordenham verkehren folgende Stadtbuslinien:

*Bedienungsebene
Stadtbus*

Linie 401 Nordenham – Blexen

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Stadtmitte und des nördlichen Stadtgebietes einschließlich Einswarden und Blexen	Montag bis Freitag im Stundentakt, zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr Verdichtung auf einen 30-Minutentakt Ab 18:00 Uhr kann das Angebot mit einem 8-sitzigen Kleinbus gefahren werden Samstag: zwischen 07:00 Uhr und 20:30 Uhr Zweistundentakt Sonntag: zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr Zweistundentakt	Am Bf Nordenham Verknüpfung mit dem SPNV aus und in Richtung Bremen Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. Mit der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen. Am Fähranleger Blexen Verknüpfung mit der Fähre Blexen – Bremerhaven	Stadtverkehr

Linie 402 Nordenham – Esenshamm

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Erschließung der Stadtmitte und des südlichen Stadtgebietes einschließlich Großensiel und Hoffe Anbindung der Helios Klinik Wesermarsch	Montag bis Freitag zwischen 07:00 Uhr und 19:00 Uhr im Stundentakt Samstag: zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr Zweistundentakt Sonntag: zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr Zweistundentakt Samstags und sonntags kann das Angebot mit einem acht-sitzigen Kleinbus gefahren werden	Am Bf Nordenham Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Bremen Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. Mit der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen.	Stadtverkehr

In Brake verkehrt die folgende Stadtbuslinie:

Linie 422 Ovelgönne – Brake – Kirchhammelwarden

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Anbindung der südlich gelegenen Stadtteile Kirchhammelwarden und Käseburg sowie der Ortschaften Oberhammelwarden und Sandfeld im Gemeindegebiet der Stadt Elsfleth an das Mittelzentrum Brake	Montag bis Freitag zwischen ca. 06:30 Uhr und 20:30 Uhr im Stundentakt (Kleinbus)	Am Bf Brake Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen und an den „WeserSprinter“ (440) nach Oldenburg und Bremerhaven Am Bf Kirchhammelwarden Anschlüsse an den SPNV nach Nordenham und Bremen	Stadtverkehr

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 1 zugeordnet:

*Bedienungsebene
Regionalbus – Ebene 1*

Linie 440 „WeserSprinter“ Oldenburg – Nordenham/Bremerhaven

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
Schnelle Verbindung zwischen den Oberzentren Oldenburg und Bremerhaven sowie den Mittelzentren Nordenham und Brake Verbindung der Gemeinden Stadland (Rodenkirchen) und Ovelgönne sowie der Ortschaften Großenmeer und Oldenbrok untereinander	Zwischen <u>Rodenkirchen und Oldenburg</u> : Montag bis Freitag Stundentakt 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr Samstag: Stundentakt 08:30 Uhr bis 01:30 Uhr Sonntag: Stundentakt 08:30 Uhr bis 20:30 Uhr Zwischen 05:30 Uhr und 07:30 Uhr Verdichtung auf 30-Minutentakt Zwischen <u>Rodenkirchen und Nordenham</u> bzw. zwischen <u>Rodenkirchen und Bremerhaven</u> : Montag bis Freitag jeweils Zweistundentakt 05:00 bis 20:00 Uhr Samstag: jeweils Zweistundentakt im Wechsel 08:00 bis 20:30 Uhr Sonntag: jeweils Zweistundentakt im Wechsel 08:30 bis 20:30 Uhr Ein Antrag auf Aufnahme in das Programm zur Landesbuslinie wird geprüft.	Am Hbf/ZOB Oldenburg: Einbindung in den Taktknoten Am Bf Brake Verknüpfung mit der Zubringerlinie 422 An der Haltestelle Logemannsdeich Verknüpfung mit der Linie 422 Anschlüsse in Nordenham-Blexen an die Fähre	BE 1

Linie 450 „DeichLäufer“ Berne – Delmenhorst

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Erschließung der Gemeinden Berne und Lemwerder und Anschluss an das Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst</p> <p>Verbindung der Ortslagen Ranzenbüttel, Warfleth, Ganspe, Bardenfleth, Deichshausen und Süderbrook untereinander</p>	<p>Montag bis Freitag Stundentakt</p> <p>Samstag: zwei Fahrtenpaare</p>	<p>Am ZOB Delmenhorst Verknüpfungen mit dem Stadtverkehr sowie mit dem SPNV in Richtung Oldenburg, Bremen und Wildeshausen</p> <p>Am Bf Berne Verknüpfung mit dem SPNV in Richtung Nordenham</p>	BE 1

Folgende Buslinien werden der Bedienungsebene 2 zugeordnet:

Linie 408 „StrandLäufer“ Nordenham – Eckwarden

Bedienungsebene

Regionalbus – Ebene 2

Streckenführung	Angebot und Betriebszeitenfenster	Verknüpfungen	Bedienungsebene (BE)
<p>Erschließung der Gemeinde Butjadingen und Anschluss an das Mittelzentrum Nordenham</p> <p>Verbindung der Ortslagen Eckwarden, Stollhamm, Burhave und Tossens untereinander</p> <p>Eine Prüfung als Landesbuslinie ist beabsichtigt</p>	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt</p> <p>Das Fahrplanangebot kann durch Leistungen des BürgerBusses Butjadingen verstärkt werden</p> <p>Samstag: sechs Fahrtenpaare, davon 2 vom BürgerBus Butjadingen mit Kleinbus</p> <p>Sonntag: drei Fahrtenpaare, alle durch den BürgerBus Butjadingen mit Kleinbus</p> <p>Für die Linie wird die Aufnahme in das Programm der Landesbuslinien geprüft.</p>	<p>Am Bf Nordenham sind die Linien 401 und 402 regelmäßig miteinander verknüpft. Mit der Linie 408 gibt es dort einzelne Verknüpfungen.</p>	BE 2

Insgesamt 28 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

schulorientierter Verkehr – Ebene 3

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.

Drei Linien weisen Besonderheiten auf:

Besonderheiten

Linie 408 Nordenham – Eckwarden „StrandLäufer“: Die Fahrten der Linie 408 werden durch einen BürgerBus ergänzt. Die Linie 408 kann für Übernachtungsgäste der Gemeinde Butjadingen mit der Gästekarte kostenlos genutzt werden. Für die Linie wird die Aufnahme in das Programm der Landesbuslinien geprüft.

Linie 430 Rodenkirchen – Varel: Auch an Ferientagen stellt die Linie 430 zwischen Rodenkirchen und Varel (Landkreis Friesland) eine Querverbindung in ostwestlicher Richtung her. Im Landkreis Wesermarsch werden die Gemeinden Stadland und Jade von der Linie 430 von Montag bis Freitag unregelmäßig erschlossen. Eine Weiterentwicklung der Linie 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) zur Linie der Bedienungsebene 2 bei gleichzeitiger Vertaktung und verbesserter Anschlussgestaltung soll geprüft werden.

Linie 460 Oldenburg – Oberhammelwarden: Die Linie 460 verbindet auch an Ferientagen Oberhammelwarden, Elsfleth, Bardenfleth und Moordorf mit dem Oberzentrum Oldenburg. Die wenigen, unregelmäßigen Fahrten bieten den erschlossenen Ortslagen eine umstiegsfreie Direktverbindung. Samstags verkehrt die Linie mit einer bzw. zwei Fahrten.

Neben den bereits aufgeführten Linien verkehren im Gebiet des Landkreises Wesermarsch weitere Linien (Linien 256⁹, 340, 341, 399), die teilweise dem Zuständigkeitsbereich des Landkreises Ammerland zugeordnet sind. Da diese Linien hier nur wenige Haltestellen bedienen, ist ihre verkehrliche Bedeutung für die Wesermarsch gering.

Sonstige Verkehre

Für den Landkreis Wesermarsch sind derzeit keine Nachtverkehrsangebote vorgesehen. Allerdings bietet die Linie 440 in den Nächten von Samstag auf Sonntag Spätfahrten bis ca. 1:30 Uhr an (s.o.).

Nachtverkehre

Im Zusammenhang mit Kapitel C 2.2 Produkte ist gemeinsam mit dem Landkreis und den Gemeinden zu überprüfen, wo und in welcher Form der zukünftige Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre sinnvoll ist. Derzeit gibt es im Landkreis Wesermarsch ein VBN-AnrufSammelTaxi in der Gemeinde Lemwerder.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Wesermarsch verkehrt ein BürgerBus in der Gemeinde Butjadingen. Weitere Informationen zu BürgerBussen finden sich im Kapitel C 2.4.

BürgerBus

⁹ Die Liniennummer 256 gibt es zweimal: zwischen Oldenburg und Delmenhorst (über Buttell und Neuenhuntrorfermoor) sowie zwischen Jaderberg und Petersgroden. Beide Linien berühren den Landkreis Wesermarsch mit wenigen Haltestellen. Letztere ist jedoch keine VBN-Linie.

**Landkreis Wesermarsch
Zielnetz**



SPNV-Linie mit Bahnhof

Buslinie der Bedienungsebene 1

Buslinie der Bedienungsebene 2

Stadtbuslinie

Fährverkehr

Innerstädtischer Busverkehr

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

BürgerBus

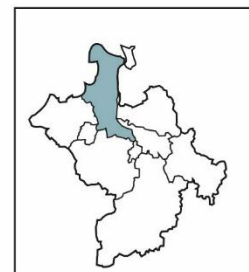
Verwaltungseinheiten
Stadt/Gemeinde

Ovelgönne

BRAKE Mittelzentrum

Jaderberg Grundzentrum

Feddenwardsiel Ort



Karte C-6

[Stand: Januar 2018]

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 wichtiges Anliegen. Mit den zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH abgeschlossenen Verbundverträgen, dem einheitlichen VBN-Tarif und den gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Qualitätskonzepten wird dieses Anliegen unterstrichen.

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. Im Rahmen der seit diesem Zeitpunkt stattgefundenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen regelmäßig beteiligt worden.

Im Jahr 2001 wurde die unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen erarbeitete Linienbündelung erstmals im NVP – als Teilfortschreibung des ersten NVP vom 16. Dezember 1997 – aufgenommen (Beschluss der Versammlung vom 21. Dezember 2001).

*Beschlussfassungen in der
Verbandsversammlung*

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

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

Im Jahr 2006 wurden aktuelle Entwicklungen seit der Fortschreibung vom 19. Mai 2004 aufgenommen. Dies betraf die Genehmigung von Linien und daraus resultierende neue Genehmigungszeitpunkte, den Wegfall von Linien, die 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).

*Kriterien für die Bildung
der Linienbündel*

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

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

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). In den meisten Bündeln ist bereits eine Harmonisierung der Laufzeiten der einzelnen Linien erreicht.

*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: 01.01.2019

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

Die Zusammenfassung zu einer Gesamtleistung ist geboten, um eine integrierte Angebotsgestaltung sicherzustellen. Der Straßenbahn kommt im Bremer Stadtverkehr eine Rückgratfunktion zu, weil sie besonders geeignet ist, hohe Nachfragepotenziale schnell und effizient zu bedienen. Das 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.

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2019

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
20	SV	Hohweg	Messe-Zentrum	31.12.2018
21	SV	Blockdiek	Universität-Nord	31.12.2018
22	SV	Kattenturm	Universität-Ost	31.12.2018
24	SV	Rablinghausen	Neue Vahr Nord	31.12.2018
25	SV	Weidedamm-Süd	Osterholz	31.12.2018
26	SV	Huckelriede	Walle	31.12.2018
27	SV	Huckelriede	Weidedamm-Nord	31.12.2018
28	SV	Universität-Nord	Walle	31.12.2018
29	SV	Kattenturm	Neue Vahr Nord	31.12.2018
31	SV	Borgfeld-Ost	Nedderland	31.12.2018
33	SV	Horn	Sebaldsbrück	31.12.2018
34	SV	Horn	Sebaldsbrück	31.12.2018
37	SV	Bf Mahndorf	Sebaldsbrück	31.12.2018
38	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf	31.12.2018
39	SV	Weserpark-Süd	Bf Mahndorf	31.12.2018
40	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf	31.12.2018
41	SV	Weserwehr	Bf Mahndorf	31.12.2018
41S	SV	Marschstraße	Weserwehr	31.12.2018
42	SV	Weserwehr	Gewerbepark Hansalinie	31.12.2018
44	SV	Sebaldsbrück	Bf Mahndorf	31.12.2018
51	SV	Huckelriede	Kattenturm	31.12.2018
52	SV	Huchting	Kattenturm	31.12.2018
53	SV	Huckelriede	Stuhr Brinkum-Nord	31.12.2018
55 ¹⁰	SV	Huchting	Stuhr Brinkum	31.12.2018
57	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
58	SV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
61	SV	Rablinghausen	Sandhausen	31.12.2018
62	SV	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
63	SV	Hauptbahnhof	GVZ	31.12.2018
65	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
66	ALT	Rablinghausen	Hasenbüren	31.12.2018
80	SV	Bf Oslebshausen	Gröpelingen	31.12.2018
81	SV	Gröpelingen	Industriehäfen	31.12.2018
82	SV	Gröpelingen	Gröpelingen	31.12.2018

*Linienbündel
Bremen Bus*

¹⁰ Die Linie 55 verläuft auf dem Gemeindegebiet Stuhr entlang der Siedlungsbänder der zukünftigen Straßenbahnlinie 8. Die Linie wird daher mit der Betriebsaufnahme der Linie 8 eingestellt.

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
90	SV	Gröpelingen	Schwanewede Neuenkirchen	31.12.2018
90E	SV	Veogesack	Neuenkirchner Weg/ SZ Sandwehen	31.12.2018
91	SV	Rönnebeck	Gröpelingen	31.12.2018
92	SV	Rönnebeck	Gröpelingen	31.12.2018
93	SV	Gröpelingen	Marßel	31.12.2018
94	SV	Marßel	Schwanewede Ostlandstraße	31.12.2018
95	SV	Gröpelingen	Bockhorn Landesgrenze	31.12.2018
96	SV	Bf Blumenthal	Lüssum	31.12.2018
98	SV	Bf Veogesack	Bf Veogesack	31.12.2018
N3	NV	Rablinghausen	Bf Mahndorf	31.12.2018
N5	NV	Domsheide	Bf Mahndorf	31.12.2018
N6	NV	Kirchhuchting	Kirchhuchting	31.12.2018
N7	NV	Bremen Hbf	Schwanewede Neuen- kirchen	31.12.2018
N9	NV	Huckelriede	Neue Vahr Nord	31.12.2018
N94	NV	Bf Blumenthal	Schwanewede Ostlandstr.	31.12.2018

*Linienbündel
Bremen Bus
(weiter)*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2019

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
1	SV	Huchting	Bf Mahndorf	31.12.2018
1S/E	SV	Osterholz	Kirchbachstraße	31.12.2018
2	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018
3	SV	Gröpelingen	Weserwehr	31.12.2018
4	SV	Lilienthal	Arsten	31.12.2018
4S	SV	Lilienthal	Kirchbachstraße	31.12.2018
6	SV	Flughafen-Süd	Universität-Nord	31.12.2018
8 ¹¹	SV	Huchting	Kulenkampffallee	31.12.2018
10	SV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018
N1	NV	Huchting	Bf Mahndorf	31.12.2018
N4	NV	Lilienthal	Arsten	31.12.2018
N10	NV	Gröpelingen	Sebaldsbrück	31.12.2018

*Linienbündel
Bremen Straßenbahn*

¹¹ Die Linie 8 wird nach Vorliegen vollziehbaren Baurechts über Huchting hinaus über Stuhr nach Weyhe verlängert.

C 3.2.2 Linienbündel Stadtgemeinde Bremerhaven

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.12.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.01.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
501	SV	Leherheide	Wulsdorf	31.12.2026
502	SV	Leherheide	Grünhöfe	31.12.2026
503	SV	Leherheide	Surheide	31.12.2026
504	SV	Hauptbahnhof	Bohmsiel	31.12.2026
505	SV	Debstedt	Wulsdorf	31.12.2026
506	SV	SZ Langen	Wulsdorf	31.12.2026
507	SV	Spaden	Bramel	31.12.2026
508	SV	Leherheide	Klinikum Bremerhaven	31.12.2026
509	SV	Imsum	Surheide	31.12.2026
510	SV	Hauptbahnhof	Am Seedeich	31.12.2026
511	SV	Leherheide Ost	Wulsdorf	31.12.2026
512	SV	Überseering	Rotersand	31.12.2026
513 (ALT)		Plätternweg	Louise-Schröder-Str.	31.12.2026
515 (ALT)		Buschkämpen	Stadtverwaltung	31.12.2026
516 (ALT)		Carsten-Börger-Str.	Seewindstraße	31.12.2026
517 (ALT)		Surheide	Veerenzholzstraße	31.12.2026
Moon-Liner	NV	Ziegeleistr.	Klinikum Bremerhaven	31.12.2026
Night-Liner	NV	Carsten-Börger-Str.	Debstedt	31.12.2026

Linienbündel Bremerhaven

Zusätzlich bestehen Genehmigungen für die Leistungen einzelner Einsatzwagen.

C 3.2.3 Linienbündel Stadt Delmenhorst

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.05.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.06.2025

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
201	SV	Huchting, Roland-Center	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
202	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Dreiliniien, Schwalbenflucht/ Hasbergen, Grüner Weg	31.05.2025
203	SV	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	31.05.2025
204	SV	Huchting, Roland-Center	Annenheide	31.05.2025
205	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof/Sandhausen	31.05.2025
206	SV	Bungerhof	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
208	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	31.05.2025
212	SV	Schwalbenflucht	Annenheide	31.05.2025
213	SV	Stickgras, Fridtjof-Nansen-Straße	Dwoberg, Hoher Weg	31.05.2025
214	SV	Bahnhof/ZOB	Huchting, Roland-Center	31.05.2025
215	SV	Brendel-Süd, Gothaer Straße	Bungerhof, Friedhof	31.05.2025
216	SV	Hasport, Buchenstraße	Deichhorst, Hilversumer Straße	31.05.2025
218	SV	Wichernstift	Adelheide, Kaserne	31.05.2025

Linienbündel Delmenhorst

C 3.2.4 Linienbündel Stadt Oldenburg

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 01.06.2028

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 02.06.2028

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
301	SV	Eversten	Ofenerfeld	01.06.2028
302	SV	Borchersweg	BBS Wechloy	01.06.2028
304	SV	Bümmerstede	Ofenerdiek	01.06.2028
306	SV	Universität	Hbf/ZOB	01.06.2028
307	SV	Drielake	Hbf/ZOB	01.06.2028
308	SV	Hbf/ZOB	BBS Wechloy	01.06.2028
310	SV	Wehnen/Famila	Hbf/ZOB	01.06.2028
311	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB	01.06.2028
313	SV	Krusenbusch	BBS Wechloy	01.06.2028
314	SV	Wardenburg, Markt/ Hundsmühlen/ Kanalbrücke	Rennplatz/Ostring	01.06.2028
315	SV	Hatterwüstring	Hbf/ZOB	01.06.2028
316	SV	Kloster Blankenburg	Hbf/ZOB	01.06.2028
317	SV	IKEA	Hbf/ZOB	01.06.2028
318	SV	Eversten-West	Hbf/ZOB	01.06.2028
321	SV	Kreyenbrück	Hbf/ZOB	01.06.2028
322	SV	Thomasburg	Hbf/ZOB	01.06.2028
323	SV	Krusenbusch	Ohmstede/Wahnbek	01.06.2028
324	SV	BBS Wechloy	Ostring	01.06.2028
329	SV	Petersfehn/Wildenloh/ Eschenplatz	Am Alexanderhaus/ Heidkamp/Ofenerfeld	01.06.2028
N36	NV	Lappan	Donnerschwee/ Alexandersfeld	01.06.2028
N37	NV	Lappan	Ofenerdiek/Ofenerfeld	01.06.2028
N38	NV	Lappan	Universität/Bloher- felde/Petersfehn	01.06.2028
N39	NV	Lappan	Bümmerstede/ Kreyenbrück	01.06.2028
N40	NV	Lappan	Osterburg/Krusenbusch	01.06.2028
N41	NV	Lappan	Sandkrug/Hatterwüstring	01.06.2028
N42	NV	Lappan	Wardenburg	01.06.2028

Linienbündel Oldenburg

C 3.2.5 Linienbündel Landkreis Ammerland

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2024

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2024

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
330	1	Conneforde	Oldenburg	31.07.2024
340	1	Jaderberg	Oldenburg	31.07.2024
370	2	Rastede	Bad Zwischenahn	31.07.2024
331	3	Conneforde	Wiefelstede	31.07.2024
332	3	Wiefelstede	Wiefelstede	31.07.2024
333	3	Borbeck	Wiefelstede	31.07.2024
334	3	Wemkendorf	Wiefelstede	31.07.2024
335	3	Borbeck	Metjendorf	31.07.2024
336	3	Bokel	Rastede	31.07.2024
337	3	Wiefelstede	Jaderberg	31.07.2024
338	3	Wiefelstede	Varel	31.07.2024
341	3	Rastede	Bekhausen	31.07.2024
342A	3	Rastede	Hankhausen	31.07.2024
342B	3	Rastede	Barghorn	31.07.2024
342C	3	Rastede	Hankhausen	31.07.2024
343	3	Rastede	Wiefelstede	31.07.2024
344	3	Rastede	Südbäke	31.07.2024
345 ¹²	3	Varel	Jaderberg	31.07.2024
349	3	Kleibrok/Rastede	Wiefelstede	31.07.2024
347		BB: Rastede	Rastede	31.07.2024
N31	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2024

*Linienbündel Ammerland
Ost*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2025

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2025

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
S35	1	Westerstede	Oldenburg	31.07.2025
350	1	Westerstede	Oldenburg	31.07.2025
360	2	Westerstede	Barßel	31.07.2025
366	2	Westerstede	Augustfehn	31.07.2025
351	3	Westerstede	Westerstede	31.07.2025
353	3	Halsbek	Westerstede	31.07.2025
355	3	Garnholterdamm	Westerstede	31.07.2025
356	3	Barßel	Rostrup	31.07.2025
357	3	Ocholt	Westerstede	31.07.2025
358	3	Westerstede	Westerstede	31.07.2025
361	3	Augustfehn	Apen	31.07.2025
362	3	Nordloh	Augustfehn	31.07.2025
363	3	Aperberg	Apen	31.07.2025
364	3	Vreschen-Bokel	Apen	31.07.2025
365	3	Ocholt	Apen	31.07.2025
367	3	Apen	Westerloy	31.07.2025
369	3	Westerstede	Aperberg	31.07.2025
371	3	Westerstede	Rostrup	31.07.2025
359		BB: Westerstede	Westerstede	31.07.2025
N32	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2025

*Linienbündel Ammerland
West*

¹² Die Linie 345 hat keine verkehrliche Bedeutung für den Landkreis Ammerland, dem Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht zum 9.12.2017 wurde entsprochen.

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
380 ¹³	1	Oldenburg	Barßel	31.07.2026
375	2	Süddorf	Bad Zwischenahn	31.07.2026
910	2	Friesoythe	Oldenburg	31.05.2019
372	3	Westerholtsfelde	Ofen	31.07.2026
373	3	Ofen	Bad Zwischenahn	31.07.2026
374	3	Klein Scharrel	Rostrup	31.07.2026
377	3	Bad Zwischenahn	Bad Zwischenahn	31.07.2026
379	3	Bad Zwischenahn	Oldenburg	31.07.2026
382	3	Edewecht	Friedrichsfehn	31.07.2026
384	3	Friedrichsfehn	Edewecht	31.07.2026
385	3	Wittenriede	Edewecht	31.07.2026
386	3	Hogenset	Osterscheps	31.07.2026
387	3	Wildenloh	Bad Zwischenahn	31.07.2026
388	3	Friedrichsfehn	Jeddeloh II	31.07.2026
395	3	Rostrup	Rostrup	31.07.2026
396	3	Aschhausen	Bad Zwischenahn	31.07.2026
397	3	Bad Zwischenahn	Edewecht	31.07.2026
398	3	Bad Zwischenahn	Dänikhorst	31.07.2026
399	3	Bad Zwischenahn	Jaderberg	31.07.2026
393		BB: Edewecht	Edewecht	31.07.2026
394		BB: Edewecht	Edewecht	31.07.2026
N34	NV	Oldenburg	Tange	31.07.2026
N35	NV	Oldenburg	Friesoythe	31.07.2026

*Linienbündel Ammerland
Süd*

¹³ Es ist beabsichtigt die Abendfahrten der Linie 380 als Linie 380a zu genehmigen.

C 3.2.6 Linienbündel Landkreis Diepholz

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
101	1	Bassum	Stuhr – Bremen Hbf	31.07.2018
102	1	Syke	Bremen Hbf	31.07.2018
120	1	Kirchweyhe	Bremen Hbf	31.07.2018
121	2	Kirchweyhe	Bremen Hbf	31.07.2018
102T	3	Syke	Brinkum	31.07.2018
103	3	Ristedt	Syke	31.07.2018
104	3	Nienstedt	Bassum	31.07.2018
105	3	Bassum	Syke	31.07.2018
105T	3	Heiligenfelde	Henstedt	31.07.2018
106	3	Seckenhausen	Syke	31.07.2018
107	3	Martfeld	Syke	31.07.2018
109	3	Stuhr	Stuhr	31.07.2018
113	3	Stuhr, Heiligenrode	Bremen, Roland Center	31.07.2018
118	3	Leeste	Ahausen	31.07.2018
119	3	Dreye	Syke	31.07.2018
157	3	Twistringen	Bassum	31.07.2017
163	3	Twistringen	Syke	31.07.2017
173	3	Blocken	Brinkum	31.07.2018
194	3	Stuhr	Syke	31.07.2018
228	3	Syke	Harpstedt	31.07.2018
N12	NV	Bremen Hbf	Kirchweyhe	31.07.2017
116		BB: Melchiorshausen	Jeebel	31.07.2018
117		BB: Erichshof	Sudweyhe	31.07.2018
181		BB: Bassum	Nordwohlde	31.07.2018
182		BB: Bassum	Ringmar	31.07.2018
183		BB: Bassum	Neubruchhausen	31.07.2018
184		BB: Bassum	Groß Bramstedt	31.07.2018
185		BB: Syke	Syke (über Ristedt)	31.07.2018
186		BB: Syke	Syke (über Okel)	31.07.2018
187		BB: Syke	Syke (über Schnepke)	31.07.2018

*Linienbündel Diepholz
Nordwest*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
150	1	(Hoya) – Bruchhausen-Vilsen	Syke	31.07.2018
151	3	Hoya-Graue	Syke	31.07.2018
152	3	Bruchhausen-Vilsen	Sulingen	31.07.2018
153	3	Bruchhausen-Vilsen	Syke	31.07.2018
154	3	Asendorf	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
164	3	Martfeld	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
165	3	Schwarme	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
177	3	Uepsen	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
178	3	Steinborn	Bruchhausen-Vilsen	31.07.2018
179	3	Affendorf	Asendorf	31.07.2018

*Linienbündel Diepholz
Nordost*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2019

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
137	2	Sulingen	Diepholz	31.07.2019
125	3	Twistringen	Diepholz	31.07.2019
129	3	Brockum	Diepholz	31.07.2019
131	3	Barnstorf	Drebber	31.07.2019
140	3	Diepholz	Diepholz	31.07.2019
141	3	Lembruch	Brockum	31.07.2019
142	3	Drentwede	Barnstorf	31.07.2019
143	3	Drentwede	Brockmannshausen	31.07.2019
144	3	Barnstorf	Barnstorf	31.07.2019
145	3	Ströhen	Ströhen	31.07.2019
146	3	Diepholz	Aschen	31.07.2019
159	3	Twistringen	Twistringen	31.07.2017 ¹⁴
161	3	Twistringen	Twistringen	31.07.2017 ¹⁵
162	3	Anstedt	Twistringen	31.07.2017 ¹⁶
167	3	Bokel	Wagenfeld	31.07.2018
168	3	Barver	Wagenfeld	31.07.2018
169	3	Wetschen	Wagenfeld	31.07.2018
170	3	Ströhen	Diepholz	31.07.2018
171	3	Förlingen	Wagenfeld	31.07.2018
172	3	Haßlingen	Wagenfeld	31.07.2018

*Linienbündel Diepholz
Südwest*

¹⁴ Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

¹⁵ Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

¹⁶ Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch laufendes Genehmigungsverfahren

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2019

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
123	1	Bassum	Sulingen	31.07.2019
138	1	Sulingen	Nienburg	31.07.2019
133	2	Sulingen	Rahden	31.07.2019
122	3	Sulingen	Sulingen	31.07.2019
126	3	Harbergen	Nienburg	31.05.2019
127	3	Sulingen	Kirchdorf	31.07.2019
128	3	Sulingen	Borstel	31.07.2019
132	3	Freistatt	Kirchdorf	31.07.2019
134	3	Sulingen	Asendorf	31.07.2019
135	3	Sudwalde	Brelloh	31.07.2019
136	3	Mellinghausen	Ehrenburg	31.07.2019
158	3	Sulingen	Twistringen	31.07.2019

*Linienbündel Diepholz
Südost*

C 3.2.7 Linienbündel Landkreis Oldenburg

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2026

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2026

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
226	2	Wildeshausen	Bremen Hbf	31.07.2026
227	2	Wildeshausen	Bremen-Huchting	31.07.2026
229	3	Harpstedt	Delmenhorst	31.07.2026
230	3	Wildeshausen	Kirchseelte	31.07.2026
231	3	Wildeshausen	Hackfeld	31.07.2026
232	3	Harpstedt	Spradau	31.07.2026
233	3	Wildeshausen	Holzhausen	31.07.2026
234	3	Wildeshausen	Ortholz	31.07.2026
235	3	Wildeshausen	Schulenberg	31.07.2026
281		BB: Wildeshausen	Katenbäker Berg	31.07.2026
283		BB: Wildeshausen	Spascher Sand	31.07.2026
N26	NV	Bremen Hbf	Wildeshausen	31.07.2026
Werder- Fan-Bus		Harpstedt	Bremen-Weserstadion	31.07.2026
Höker 1 ¹⁷		Wildeshausen	Colnrade	31.07.2026
Höker 2		Harpstedt	Colnrade	31.07.2026

*Linienbündel Oldenburg
Südost*

¹⁷ Die Linien Höker 1 und Höker 2 verkehren zum Hökermarkt in Colnrade jeweils am 3. Oktober eines Jahres.

Harmonisierungszeitpunkt/ Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
270	1	Wildeshausen	Oldenburg	31.07.2027
280	1	Wardenburg	Oldenburg	31.07.2027
277	2	Kirchhatten	Wardenburg	31.07.2027
260	3	Ahlhorn	Wildeshausen	31.07.2027
261	3	Ahlhorn	Ahlhorn	31.07.2027
262	3	Huntlosen	Moorbek	31.07.2027
263	3	Wildeshausen	Wildeshausen	31.07.2027
264	3	Wildeshausen	Visbek/Aumühle	31.07.2027
265	3	Wildeshausen	Großenkneten	31.07.2027
266	3	Oldenburg	Huntlosen	31.07.2027
267	3	Ahlhorn	Lethe	31.07.2027
268	3	Ahlhorn	Wardenburg	31.07.2027
269	3	Ahlhorn	Großenkneten	31.07.2027
271	3	Dötlingen	Vossberg	31.07.2027
272	3	Wildeshausen	Neerstedt	31.07.2027
273	3	Neerstedt	Ostrittrum	31.07.2027
274	3	Neerstedt	Neerstedt	31.07.2027
275	3	Kirchhatten	Kirchhatten	31.07.2027
276	3	Kirchhatten	Dingstede	31.07.2027
278	3	Sandkrug	Sandkrug	31.07.2027
279	3	Sandkrug	Hatterwüstring/ Wiemerslande	31.07.2027
285	3	Wildeshausen	Wardenburg	31.07.2027
286	3	Wardenburg	Achternmeer	31.07.2027
287	3	Wardenburg	Wardenburg	31.07.2027
289	3	Oldenburg	Wardenburg	31.07.2027
N27	NV	Oldenburg	Wildeshausen	31.07.2027
N25	NV	(Oldenburg) Warden- burg	Ahlhorn	31.07.2027

*Linienbündel Oldenburg
West*

Harmonisierungszeitpunkt/ Laufzeit Linienbündel: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
220	2	Rethorn	Ganderkese	31.07.2018
237	3	Hude	HB-Sebaldsbrück	31.07.2018
238	3	Ganderkese	HB-Sebaldsbrück	31.07.2018
240	3	Delmenhorst	Ganderkese	31.07.2018
241	3	Ganderkese	Wildeshausen	31.07.2018
242	3	Bookholzberg	Heide	31.07.2018
243	3	Bookholzberg	Heide	31.07.2018
244	3	Hengsterholz	Ganderkese	31.07.2018
245	3	Heide	Ganderkese	31.07.2018
246	3	Hude	Ganderkese	31.07.2018
247	3	Ganderkese	Ganderkese	31.07.2018
248	3	Ganderkese	Ganderkese	31.07.2018
249	3	Almsloh	Bookholzberg	31.07.2018
250	3	Hude	Wildeshausen	31.07.2018
251	3	Lintel	Hude	31.07.2018
252	3	Hude	Oldenburg	31.07.2018
253	3	Holle	Altmoorhausen	31.07.2018
254	3	Oldenburg	Hude	31.07.2018
256	3	Delmenhorst	Oldenburg	31.07.2018
257	3	Hemmelsberg	Wüstring	31.07.2018
258	3	Maibusch	Hude	31.07.2018
259	3	Hurrel	Wüstring	31.07.2018
221		BB: Schierbrok	Delmenhorst	31.07.2018
222		BB: Rethorn	Delmenhorst	31.07.2018
223		BB: Rethorn	Bookholzberg	31.07.2018

*Linienbündel Oldenburg
Nord*

C 3.2.8 Linienbündel Landkreis Osterholz

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
650	2	Neuenkirchen	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
677	2	Uthlede	Bremen-Vegesack	31.07.2027
641	3	Schwanewede -Meyen- burg	Schwanewede	31.07.2027
642	3	Schwanewede - Beckedorf	Schwanewede	31.07.2027
643	3	Harriesand/Aschwarden	Neuenkirchen	31.07.2027
644	3	Beckedorf - Schwanewede-Meyenburg	Hagen i. Br.	31.07.2027
645	3	Garlstedt - Heilshorn	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
N61	NV	Bremen-Vegesack	Hagen i. Br.	31.07.2027

*Linienbündel
Osterholz West*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
660	2	Hagen i. Bremischen	Bremen Hbf	31.07.2027
680	2	Wallhöfen	Bremen-Gröpelingen	31.07.2027
656	3	Ritterhude-Stendorf	Ritterhude, Schulzen- trum	31.07.2027
657	3	Ritterhude-Stendorf	Platjenwerbe	31.07.2027
658	3	Ritterhude, Werschenrege	Ihlpohl	31.07.2027
659	3	Platjenwerbe	Ritterhude	31.07.2027
661	3	Osterholz-Scharmbeck, Teufelsmoor	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
662	3	Platjenwerbe	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
663	3	Osterholz-Scharmbeck	Ritterhude	31.07.2027
666	3	Osterholz-Scharmbeck	Buschhausen	31.07.2027
681	3	Paddewisch	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
682	3	Hambergen	Hambergen	31.07.2027
683	3	Ohlenstedt	Heilshorn	31.07.2027
685	3	Worpswede	Hambergen	31.07.2027
686	3	Vollersode	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
654		BB: Ritterhude-Werschen- rege	Bremen Lesum	31.07.2027
N62	NV	Osterholz-Scharmbeck	Bremen Hbf	31.07.2027
N68	NV	Osterholz-Scharmbeck	Hagen i. Bremischen	31.07.2027

*Linienbündel
Osterholz Mitte*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
630 ¹⁸	1	[Zeven – Tarmstedt-] Grasberg	Bremen Hbf	31.07.2027
670	1	Worpswede	Bremen Hbf	31.07.2027
640 ¹⁹	2	[Bremervörde –] Worpswede	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
608	3	Ostersode	Worpswede	31.07.2027
609	3	Hüttendorf	Worpswede	31.07.2027
610	3	Neu St. Jürgen	Worpswede	31.07.2027
611	3	Bergedorf	Worpswede	31.07.2027
613	3	Ostersode	Grasberg	31.07.2027
614	3	Neu St. Jürgen	Grasberg	31.07.2027
615	3	Heudorf	Grasberg	31.07.2027
617	3	Grasberg	Worpswede	31.07.2027
618	3	Eickedorf	Grasdorf	31.07.2027
619	3	Rautendorf	Grasberg	31.07.2027
620	3	Rautendorf	Grasberg	31.07.2027
632	3	Buchholz	Lilienthal	31.07.2027
633	3	Heidberg	Lilienthal	31.07.2027
636	3	Ottersberg/ Quelkhorn	Osterholz-Scharmbeck	31.07.2027
668	3	Osterholz-Scharm- beck	Bremen-Borgfeld	31.07.2027
612		BB: Grasberg	Grasberg	31.07.2027
616		BB: Grasberg	Grasberg	31.07.2027
N63 ²⁰	NV	Lilienthal	Grasberg [-Zeven]	31.07.2027
N67	NV	Lilienthal	Worpswede	31.07.2027

*Linienbündel
Osterholz Ost*

¹⁸ Die Linie 630 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 630/1 Heeslingen – Grasberg ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz Rotenburg West zugeordnet und bis zum 31.07.2019 genehmigt. Der Abschnitt 630/2 Grasberg – Bremen ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

¹⁹ Die Linie 640 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt 640/1 Bremervörde – Worpswede ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) dem Teilnetz Rotenburg West zugeordnet und bis zum 31.07.2019 genehmigt. Der Abschnitt 640/2 Osterholz-Scharmbeck – Worpswede ist bis zum 31.07.2027 genehmigt.

²⁰ Die Linie N63 ist in zwei Abschnitten genehmigt. Der Abschnitt N63/1 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

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 1.08.2017

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel: 31.07.2027

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
730	1	Otterstedt	Bremen	31.07.2027
740	1	Verden	Bremen	31.07.2027
745	2	Narthauen	Achim	31.07.2027
703	3	Bassen	Achim	31.07.2027
704	3	Langwedel	Langwedel	31.07.2027
722	3	Achim-Uphusen	Oyten	31.07.2027
723	3	Achim-Baden	Oyten	31.07.2027
726	3	Giersberg/Hagen	Langwedel	31.07.2027
733	3	Badenermoor	Achim	31.07.2027
739	3	Bremen	Posthausen	31.07.2027
748	3	Achim-Embsen	Achim	31.07.2027
760	3	Fischerhude	Verden	31.07.2027
788		BB: Posthausen	Otterstedt	31.07.2027
789		BB: Ottersberg	Sagehorn	31.07.2027
791		BB: Achim	Uphusen	31.07.2027
792		BB: Achim	Baden	31.07.2027
793		BB: Achim	Achim	31.07.2027
794		BB: Achim	Badenermoor	31.07.2027
796		BB: Oyten	Sagehorn	31.07.2027
797		BB: Oyten	Schaphusen	31.07.2027
798		BB: Oyten	Oyten	31.07.2027
N73	NV	Bremen	Bassen	31.07.2027
N74	NV	Achim-Baden	Bremen	31.07.2027

*Linienbündel Verden
Nord*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
735	1	Verden	Hoya/Eystrup	31.07.2018
750	1	Morsum	Bremen	31.07.2018
720	2	Thedinghausen	Verden	31.07.2018
702	3	Thedinghausen	Achim	31.07.2018
721	3	Ortsverkehr Thedinghs.	Blender	31.07.2018
765	3	Verden	Rethem	31.07.2018
785		BB: Thedinghausen	Emtinghausen	31.07.2018
786		BB: Thedinghausen	Blender	31.07.2018

*Linienbündel Verden
Süd*

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit Linienbündel bis: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
711	SV	Verden (über Dauelsen)	Verden	31.07.2018
712	SV	Verden (über Trift)	Verden	31.07.2018
713	1	Verden	Kirchlinteln-Verden	31.07.2018
701	2	Verden	Kirchlinteln-Otersen ²¹	31.03.2018
714	3	Verden	Gewerbegebiet Ost	31.07.2018
715	3	Verden/ZOB	Kirchlinteln	31.07.2018
717	3	Rieda	Verden-Dauelsen	31.07.2018
718	3	Verden/ZOB	Verden/ZOB	31.07.2018
725	3	Verden/ZOB	Süderwalsede	31.07.2018
781		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
782		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
783		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018
784		BB: Kirchlinteln	Kirchlinteln	18.10.2018

*Linienbündel Verden
Ost*

²¹ Der Streckenabschnitt Otersen – Walsrode ist als getrennte Konzession vergeben (Linie 510, Heidekreis).

C 3.2.10 Linienbündel Landkreis Wesermarsch

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit: 31.07.2019

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2019

*Linienbündel
Wesermarsch Nord*

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
401	SV	Nordenham	Blexen-Fähre	31.07.2019
402	SV	Esenshamm	Nordenham	31.07.2019
422	SV	Ovelgönne/Brake	Kirchhammelwarden	31.07.2019
408 ²²	2	Nordenham	Eckwarden	31.07.2019
403 ²³	3	Nordenham	Eckwarden	31.07.2019
404	3	Nordenham	Schwei	31.07.2019
406	3	Nordenham Bf	Nordenham Bf	31.07.2019
407	3	Blexen	Blexen-Fähre	31.07.2019
409 ²⁴	3	Burhave	Tossens	31.07.2019
410	3	Seefeld	Seefeld	31.07.2019
411	3	Seefeld	Rodenkirchen	31.07.2019
414	3	Reitland	Schwei	31.07.2019
416	3	Nordenham	Kleinensiel	31.07.2019
419	3	Burhave	Tossens	31.07.2019
421	3	Golzwarden	Oberhammelwarden	31.07.2019
425 ²⁵	3	Brake	Nordenham Bf	31.07.2018
426 ²⁶	3	Rodenkirchen	Kötermoor	31.07.2018
430 ²⁷	3	Varel	Rodenkirchen	31.07.2018

²² Die Linie 408 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

²³ Die Linie 403 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

²⁴ Die Linie 409 enthält Leistungen des BürgerBusses Butjadingen.

²⁵ Liniennummer geändert, ehemals Linie 453. Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

²⁶ Liniennummer geändert, ehemals Linie 436. Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

²⁷ Für die Linie ist zu gegebener Zeit eine Verlängerung der Genehmigung für den Zeitraum 01.08.2018 – 31.07.2019 zu beantragen.

Harmonisierungszeitpunkt/Laufzeit: 31.07.2018

Neuerteilung/Inkrafttreten Linienbündel: 01.08.2018

Linie	BE	Von	Nach	Genehmigt bis
440	1	Oldenburg	Nordenham – Blexen/ Bremerhaven	31.07.2018
450	1	Berne	Delmenhorst	31.07.2018
431	3	Brake	Jaderberg	31.07.2018
432	3	Jaderberg	Wapelersiel	31.07.2018
446	3	Großenmeer	Brake	31.07.2018
447	3	Brake	Oldenbrok	31.07.2018
448	3	Ovelgönne/Brake	Oldenbrok	31.07.2018
451	3	Berne	Brake	31.07.2018
452	3	Huntebrück	Berne	31.07.2018
455	3	Berne	Lemwerder	31.07.2018
458	3	Berne	Bardenfleth	31.07.2018
459	3	Lemwerder	Sandhausen	31.07.2018
460	3	Oldenburg	Oberhammelwarden	31.07.2018
461	3	Elsfleth	Moorhausen	31.07.2018
462	3	Lienen	Lienen	31.07.2018
463	3	Elsfleth	Großenmeer	31.07.2018

*Linienbündel
Wesermarsch Süd*

C 4 Verkehrsinfrastruktur und Fahrgastinformation

C 4.1 Haltestellen

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), müssen die Kriterien für den Ausbau der Haltestellen künftig neu definiert werden. Die Bordhöhen müssen so angepasst werden, dass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist. Die Anfahrbarkeit durch die Fahrzeuge muss entsprechend gewährleistet werden.

Die vollständige Barrierefreiheit in Bezug auf die Bordhöhen kann nur erreicht werden, wenn alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 21 cm und mehr (bei geradliniger Anfahrt) bedienen können. Nur diese Höhe, in Kombination mit einer durch ein Busbord gut anfahrbaren Haltestellenplattform, gewährleistet den Einstieg ohne eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, mit einem möglichst geringen Restspalt. Solange eine solche Anpassung noch nicht stattgefunden hat bzw. aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugtypen noch nicht stattfinden kann, müssen in der Bordhöhe weiterhin Kompromisse gemacht werden. An Haltestellen, an denen eine gerade Anfahrt nicht umzusetzen ist, müssen weiterhin fahrzeuggebundene Einstiegshilfen genutzt werden.

Haltestellen, deren Erhalt langfristig nicht gesichert ist oder Haltestellen, die auch künftig nicht barrierefrei erreichbar sein werden, sollen nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Ausnahmen

Das Haltestellenkonzept formuliert Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung eines barrierefreien Ausbaus der Haltestellen. Vorrangig sind die folgenden Haltestellen der Bedienungsebenen 1 und 2 sowie des Stadtverkehrs barrierefrei zu gestalten:

Prioritäten

- neue Haltestellen oder Haltestellen, bei denen Baumaßnahmen anstehen,
- Haltestellen mit einem hohen Anteil schwerbehinderter Fahrgäste,
- Pilotmaßnahmen,
- Lücken in einer barrierefreien Mobilitätskette,
- Haltestellen mit einer besonderen verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Barrierefreiheit.

Insbesondere Haltestellen mit einer hohen Zahl schwerbehinderter Fahrgäste, wichtige Verknüpfungspunkte und Haltestellen an wichtigen Einrichtungen (z.B. Wohnanlagen für ältere Menschen) sollen vorrangig hinsichtlich einer vollständigen Barrierefreiheit weiterentwickelt werden. Dies gilt besonders dann, wenn sie aktuell Defizite bezüglich ihrer Barrierefreiheit aufweisen.

Der ZVBN unterstützt die Gebietskörperschaften beim Ausbau der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur, z.B. durch Hilfestellung bei der Erstellung von Förderanträgen.

Zur Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen bezüglich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im Gebiet des ZVBN – unter Berücksichtigung der in § 8 Abs. 3 PBefG verankerten Anforderungen – soll laut Beschluss der Verbandsversammlung des ZVBN vom 13. Dezember 2017 zeitnah mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans begonnen werden. In diesem Zusammenhang werden ggf. auch die entsprechenden Konzepte angepasst.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans zum Thema Barrierefreiheit

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

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

Einzelmaßnahmen in den Gebietskörperschaften

In der Stadt Bremen wird die Erhöhung des Fahrgastkomforts in Anlehnung an das VBN-Haltestellenkonzept umgesetzt (unterschiedliche Fahrzeugbreiten bei der Straßenbahn, Hublifteinsatz). Dazu dienen Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität und der Barrierefreiheit.

Stadt Bremen

Die BSAG hat zur besseren Umsetzung der Barrierefreiheit eine Testhaltestelle für 22 bzw. 24 cm hohe Haltestellenplattformen entwickelt. Diese befindet sich auf dem Betriebshof der BSAG. Sobald dort entsprechende Tests durchgeführt werden können und diese sich als umsetzbar und praktikabel erweisen, sollen an neuen bzw. umzubauenden Bushaltestellen höhere Busborde zum Einsatz kommen. In Bremen sollen dann in Zukunft die Bordhöhen auf 22 cm für Busse (24 cm für Straßenbahnen) erhöht werden. Die Erhöhung an Straßenbahnhaltestellen setzt voraus, dass nur noch Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m zum Einsatz kommen bzw. für die schmalere Altfahrzeuge eine Lösung zur Spaltüberbrückung gefunden wird.

Bei einer Höhe von 22 cm können die Fahrgäste selbstständig, ohne fremde Hilfe das Fahrzeug betreten/verlassen. Der Hublift kommt an diesen Haltestellen nicht mehr zum Einsatz. Dieser wird auch weiterhin in den Fahrzeugen bereit stehen, solange es Haltestellen gibt, die nicht auf eine Höhe von 22 cm umgebaut wurden. Bordhöhen von 15 cm erfordern noch sowohl den Einsatz eines Hubliftes bei den Stadtbussen als auch die Betätigung einer Klapprampe bei den Regionalbussen als Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines gleichnamigen SPNV-Haltepunktes an der Föhrenstraße ist auch die Planung neuer Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie einer Buswendeschleife vorgesehen, um die dort dann möglichen Umsteigevorgänge zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten.

Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Die bestehenden Bushaltestellen am Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack befinden sich am Platzrand, während die relativ großflächige Platzmitte kaum genutzt wird. Hierdurch entstehen für die Umsteiger zwischen Regio-S-Bahn und Bus unnötig lange Fußwege. Aus verkehrlicher Sicht ist eine bahnhofs-nähere und fahrgastfreundlichere Anordnung der Haltestellen wünschenswert, die auch die Chance einer städtebaulichen Neuordnung böte.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack

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.

Stadt Bremerhaven

An wichtigen Umsteigepunkten sollen durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) dynamische Fahrgastinformationen gegeben werden.

Die verkehrliche Situation in der Stadtmitte, einschließlich der Havenwelten, ist kontinuierlich zu beobachten, um ggf. ein Park-and-ride-Angebot auszuarbeiten.

Unter Berücksichtigung städtebaulicher und verkehrlicher Prämissen ist die Umgestaltung des Otto-Brenner-Platzes als dezentraler Einsatzstandort für Linienbusse zu untersuchen.

Im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Wulsdorf soll eine verbesserte Verknüpfung zwischen Schiene und Bus realisiert werden.

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 Höhen- und Spaltdifferenz beim Ein- und Ausstieg vorgesehen. Sämtliche Haltestellen, deren langfristiger Bestand als gesichert anzusehen ist, sollen barrierefrei umgebaut werden.

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

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

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

Die Situation an den Haltestellen in der Stadt Oldenburg soll insgesamt weiter verbessert werden. Dazu gehört u.a. die Beseitigung baulicher Mängel sowie eine Verbesserung der Verknüpfungen zu den Regionalbusangeboten.

Stadt Oldenburg

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Rad- und Busverkehr werden an geeigneten Haltestellen Bike-and-ride-Anlagen eingerichtet und bestehende ausgebaut (vgl. Kap. A 2.1).

Das Park-and-ride-System in Oldenburg wird einer grundsätzlichen Prüfung bezüglich Information, Standorte und Bedienung, letztere insbesondere im Hinblick auf Sonderverkehre, unterzogen und soll im Ergebnis bedarfsgerecht optimiert werden. Dies beinhaltet auch die Prüfung der Einführung eines neuen Park-and-ride-Tarifs. Das Bike-and-ride Angebot soll grundsätzlich ausgebaut werden.

Die Zahl der dynamischen Fahrgastinformationen wird durch Anbringung neuer Anzeiger erhöht.

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

Haltestelle Lappan

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

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll im Rahmen einer Verbesserungsmaßnahme in Bezug auf Möblierung, Sauberkeit, Fahrgastinformation und soziale Sicherheit verbessert sowie durch Räumlichkeiten für das Betriebspersonal gestaltet bzw. ergänzt werden.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Ammerland soll insgesamt verbessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang, sowie die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Ammerland

- Der Bahnhof Westerstede-Ocholt soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der Bahnhof in Augustfehn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Der ZOB in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Ammerlandklinik“ in Westerstede soll barrierefrei ausgebaut werden
- Der ZOB in Bad Zwischenahn soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestelle „Feldbreite“ in Rastede soll barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Schul-Haltestellen „Schillerstraße“ und „Gymnasium“ in Bad Zwischenahn sollen barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle „Schulzentrum“ in Wiefelstede soll barrierefrei ausgebaut werden.

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

Landkreis Diepholz

- Eine Park-and-ride-Anlage ist an der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 in Erichshof vorzusehen.
- Eine Park-and-ride-Anlage ist an der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 am Bahnhof Leeste vorzusehen. Im Zuge des Sanierungsgebietes "Ortskern Leeste" soll am zukünftigen Haltepunkt der Linie 8 am Bahnhof Leeste eine Bike-and-ride-Anlage entstehen.
- Die Haltestelle ZOB Brinkum wird im Rahmen der Ortskernentwicklung Brinkum verlegt und in diesem Zuge barrierefrei umgebaut.

Im Landkreis Oldenburg soll die Situation an den Haltestellen insgesamt verbessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang, aber auch die Verbesserung der Verknüpfungsqualität.

Landkreis Oldenburg

- In Kirchhatten wird der Bau eines kleinen ZOB geprüft.
- In Wardenburg soll ein ZOB eingerichtet werden.

Im Landkreis Verden soll die folgende Haltestelle ausgebaut werden:

Landkreis Verden

- Der ZOB in Verden wird, entsprechend dem Qualitätskonzept für Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV, barrierefrei umgebaut und qualitativ aufgewertet. Die Bedingungen, insbesondere Fahrgastinformation und Komfort, sind deutlich zu verbessern. Der Umbau beginnt in 2017 und wird in den Folgejahren abgeschlossen.

Jährlich werden bis zu sieben Bushaltestellen im Stadtgebiet Verden barrierefrei hergestellt und bei Bedarf (i.d.R. stadteinwärts) mit Wartehäuschen ausgestattet.

Die Situation an den Haltestellen im Landkreis Wesermarsch soll, entsprechend dem Qualitätskonzept, insgesamt verbessert werden. Dazu gehören auch der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang zur Haltestelle. Der Landkreis Wesermarsch unterstützt die verbesserte Verknüpfung von Bushaltestellen mit anderen Verkehrsmitteln des öffentlichen und individuellen Verkehrs. Es wird daher in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie betroffenen Akteuren (Bürgerinnen und Bürger, Verbände, etc.) geprüft, welche Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden können und welche Verknüpfungsfunktionen konkret verbessert werden sollen. Einen besonderen Schwerpunkt sollen dabei Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Fahrrad (auch Pedelec und E-Bike) entlang der Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 sowie zusätzlich der Linien 403 (Verbindungskorridor ähnlich wie Linie 408 der Bedienungsebene 2), 430 (Rodenkirchen – Schwei – Varel) und 460 (Oldenburg – Eckfleth – Elsfleth – Oberhammelwarden) erhalten.

Landkreis Wesermarsch

Die Haltestelle Schulzentrum in Elsfleth wird barrierefrei umgebaut.

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

Landkreis Osterholz-Scharmbeck

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).

Darüber hinaus sollen bei der Neubeschaffung von Bussen und Straßenbahnen umweltfreundliche Fahrzeuge berücksichtigt werden (zur Zeit Euro VI). Alternative Antriebstechnologien, wie Elektrobusse, werden auf ihre Praxistauglichkeit getestet.

*Umweltfreundliche
Fahrzeuge*

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen erreicht werden. Alle Neuanschaffungen von Fahrzeugen sollten entsprechend eine lichte Höhe zwischen Fahrzeug und Boden (über die gesamte Länge des Fahrzeugs und mit geöffneten Türen) von mindestens 21 cm erreichen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Reststufe für alle Fahrgäste zumutbar ist.

Ein- und Ausstiegskomfort

Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass alle Fahrzeuge Haltestellen mit einer Bordhöhe von 21 cm und mehr bei gerader Anfahrt bedienen können. Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugbreiten der Straßenbahnen in Bremen und unterschiedlicher Bauarten der Busse (z.B. Faltenbalg von Gelenkbussen) gibt es zurzeit noch Schwierigkeiten, Haltestellen mit dieser Bordhöhe konsequent und mit allen Fahrzeugen anzufahren. Daher müssen die Fahrzeughersteller noch stärker eingebunden werden.

Für die Stadtverkehre in Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Verkehre in den Landkreisen wird daher in der Übergangszeit weiterhin der Einsatz von Rampen an der Tür 2 in Kombination mit dem Kneeling und angepasster Haltestelleninfrastruktur empfohlen.

Für die Stadtverkehrslinien in Bremen und das von ihnen bediente Umland soll neben dem Einsatz der Rampe auch der Lift an Tür 1 zum Einsatz kommen.

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

Mitarbeiterschulung

Das Land Niedersachsen hat im März 2017 eine Richtlinie zur Beförderung von E-Scootern in Bussen erlassen. Diese sieht vor, dass E-Scooter nur unter bestimmten Bedingungen im öffentlichen Nahverkehr transportiert werden. Die Busse im Stadtverkehr verfügen in der Regel über ausreichende Platzverhältnisse für die Beförderung von E-Scootern, jedoch sind nicht alle Fahrzeuge mit entsprechenden Rückhalteeinrichtungen ausgestattet. Bei den Regionalbussen ist insbesondere der ausreichend breite Mehrzweckplatz häufig nicht gegeben, so dass für E-Scooter-Nutzende eine Beförderung in Regionalbussen nicht zuverlässig gewährleistet werden kann (vgl. auch Kap. A.2.2). Der ZVBN wird in künftigen Ausschreibungen einen ausreichend großen Mehrzweckbereich gegenüber Tür 2 fordern, so dass die Beförderung von E-Scootern dann auch hier möglich sein wird. Gleichzeitig werden damit die Kapazitäten zur Beförderung von Mobilitätshilfen, Kinderwagen u.a. erweitert.

Mehrzweckplatz

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

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*

Soweit Fahrzeuge im ÖPNV gefördert werden, sollen die definierten und im Verkehrsverbund von den Unternehmen und Gebietskörperschaften beschlossenen Anforderungen ebenfalls zugrunde gelegt werden.

Die Verkehrsunternehmen (die Unternehmen der kreisfreien Städte sowie die Unternehmen der Region) legen das Fahrzeugkonzept bei der Erneuerung ihres Fahrzeugparks ebenfalls zugrunde.

Die unten aufgeführten Maßnahmen stehen beispielhaft für generelle Verbesserungsmaßnahmen der Städte in diesem Handlungsfeld bzw. haben einen vergleichsweise hohen Konkretisierungsgrad.

*Einzelmaßnahmen
in den Städten*

In Bremen gelten die Anforderungen aus dem vom ZVBN und der VBN GmbH gemeinsam beschlossenen jeweils gültigen Qualitätskonzept. Für den Ein- und Ausstieg wird der barrierefreie Zugang sichergestellt. Aktuell wird eine Verbesserung des barrierefreien, niveaugleichen Ein- und Ausstiegs durch technische Weiterentwicklung der Haltestellen getestet (vgl. Kap. C 4.1). Anschließend sollen Haltestellen und Fahrzeuge sukzessive angepasst werden. Das Fahrzeugalter der Busse der BSAG beträgt im Flottendurchschnitt über die Vertragslaufzeit max. 6,5 Jahre.

Stadt Bremen

Alle Busse der BSAG entsprechen bei ihrer Beschaffung dem aktuellen technischen Stand hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Einhaltung der EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten. Die Flotte der Busse der BSAG wird sukzessiv umgestellt, von Diesel- auf Elektrobetrieb. Bis 2025 soll bereits ein Viertel der Busse von Diesel auf Elektro umgestellt werden.

Ferner erneuert die Stadt das System zur LSA-Ansteuerung, in das auch die Regionalbusse integriert sind. Aus der Erneuerung ergeben sich Möglichkeiten zur besseren Steuerung und Überwachung der Ansteuerung, um diese weiter zu optimieren.

Bei Ersatz von Linienfahrzeugen in Bremerhaven erfüllen die Fahrzeuge den Euro-VI-Standard. Zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit sollen neue Fahrzeugtechnologien einschließlich der notwendigen Infrastruktur eingesetzt werden. Die Stadtbusse wurden alle mit sogenannten CRT-Schadstofffiltern (Continuously Regenerating Trap) ausgestattet. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen von Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen fortgeführt. Alle Fahrzeuge werden mit Klimaanlage ausgestattet. Die Fahrzeuge haben eine Einstiegshilfe, um auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Einstieg zu ermöglichen.

Stadt Bremerhaven

Darüber hinaus ist eine bedarfsgerechte Nachrüstung der Fahrzeuge mit folgender Technik vorgesehen:

- Ausrüstung weiterer Fahrzeuge mit WLAN-Technik
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Echtzeitanzeigern

In Delmenhorst wird der barrierefreie Ein- und Ausstieg zu den Linienfahrzeugen sichergestellt. Alle neu zu beschaffenden Linienfahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge und grundsätzlich mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe gemäß der jeweiligen aktuellen politischen Beschlusslage ausgestattet (derzeit manuelle Rampe).

Stadt Delmenhorst

Alle Fahrzeuge sollen standardmäßig mit einer Rampe ausgestattet werden.

Optische Informationsanzeigen und akustische Haltestellenansagen in den Bussen sollen zur Standardausstattung werden.

Für die Emissionsstandards der Fahrzeuge gilt: Vom Unternehmen neu zu beschaffende Busse entsprechen mindestens dem Euro-VI-Standard hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Einhaltung der entsprechenden EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten.

Zur weiteren Reduzierung von Luftschadstoffen, zur Lärminderung sowie zur Verbesserung des Klimaschutzes wird die Anschaffung alternativer Antriebsformen von der Stadt Delmenhorst unterstützt, sofern sich herausstellt, dass diese Technik zukunftsweisend ist.

Im Stadtbusverkehr Oldenburg werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Alle Fahrzeuge haben an der zweiten Tür eine manuelle Klapprampe, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, insbesondere Rollstuhlfahrenden, einen problemlosen Einstieg zu ermöglichen.

Stadt Oldenburg

Alle Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage ausgerüstet, um sowohl in der sommerlichen als auch in der winterlichen Jahreszeit für ein zeitgemäßes Raumklima und den entsprechenden Fahrgastkomfort in den Bussen zu sorgen.

Im Stadtbusverkehr werden ausschließlich umweltfreundliche Erdgasfahrzeuge eingesetzt, die Bioerdgas verwenden. Hierdurch wird der Stadtbusverkehr CO₂-neutral erbracht, die Emissionswerte positiv beeinflusst, ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Luftverunreinigung (Feinstaub) verringert. Das eingesetzte Bioerdgas wird aus pflanzlichen Reststoffen hergestellt. Darüber hinaus sollen zukünftig im gesamten Stadtgebiet Oldenburg nur noch Busse eingesetzt werden, die mindestens die Euro VI-Abgasnorm erfüllen.

Alle Fahrzeuge im Stadtgebiet werden mit Videoschutzanlagen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste ausgerüstet. Im Bedarfsfall werden Kamerabilder live zu einer Leitstelle geschaltet.

Zum Abbau von Zugangshemmnissen werden alle Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Oldenburg mit Geräten zur Akzeptanz elektronischer Ticketsysteme (MIA, BOB) ausgerüstet.

Ampeln und Kreuzungen werden mit einer Vorrangschaltung für ÖPNV-Fahrzeuge ausgestattet. Alle Nahverkehrsfahrzeuge im Stadtgebiet Oldenburg sind in der Lage diese Anlagen anzusteuern.

C 4.3 Fahrgastinformation

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

Grundsätze

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

Barrierefreiheit 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 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. Service-Center sind die personell besetzten Beratungs- und Vertriebseinrichtungen der Verkehrsunternehmen. Sie verkaufen Tickets, geben oft umfangreiche internetgestützte Tarif- und Fahrplanauskünfte und bieten auch sonst eine Reihe von Serviceleistungen für ihre Kunden, wie zum Beispiel die Aufbewahrung von Fundsachen und das Beschwerdemanagement.

Kundencenter

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

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 Verkehrsverbände bzw. -gesellschaften ergänzt. Ziel hierbei ist es, die regelmäßige Versorgung stärker zu systematisieren.
- Fahrplan- und Tarifauskünfte erfolgen über die einheitliche Internetplattform. So können die Kunden aktuelle und schnelle Auskünfte über das Angebot im gesamten VBN-Gebiet und darüber hinaus bekommen.
- Durch alle Informationsmedien soll sich eine einheitliche Benutzerplattform ziehen, um so die Zugänglichkeit unabhängig vom Lieferanten oder Hersteller zu gewährleisten.

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 ZVBN strebt in Zusammenarbeit mit dem VBN an, den Verkehrsunternehmen eine einheitliche, zukunftsichere Plattform zur Fahr- und Dienstplanung zur Verfügung zu stellen, die den heutigen und

Solldatenversorgung

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. Ein weiteres Ziel ist die Ausweitung des Angebots in Social Media Kanälen wie Facebook und Twitter. Diese Informationen sollen auch über mobile Endgeräte zur Verfügung gestellt werden.

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.

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

Die Fahrplanauskunft im Internet soll um Elemente wie Informationen über besondere Einrichtungen ("Points of Interest"), Vorverkaufsstellen etc. erweitert werden, um die Orientierung insbesondere auch für Ortsunkundige zu verbessern. Die Gestaltung berücksichtigt auch die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderungen und Blinden.

ÖPNV-Service im Internet und mobile Informationen

Information zur Barrierefreiheit

Kommunale Internetseiten

Details	Zwischenhalte	Preis	Karte	Textansicht
ab 23:17	Universität Bremen			
	↳ Fußweg	ca. 7 Min. (Entfernung: ca. 0,5 km)		
ab 23:24 +0'	Bremen Universität/Zentralbereich			
	↳ Tram 6	Richtung: Flughafen Niederflurfahrzeug, Linie der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), Info: 0421 59 60 59 auf dieser Linie gelten die VBN-Kundengarantien		
an 23:37 +0'	Bremen Hauptbahnhof			Bussteig F
	↳ Fußweg	ca. 7 Min.		
ab 23:52 +2'	Bremen Hbf			Gleis 3
	↳ ICE 1032	Richtung: Oldenburg(Oldb)		
an 00:02 +2'	Delmenhorst			Gleis 3
	↳ Fußweg	ca. 18 Min. (Entfernung: ca. 1,3 km)		
an 00:20	GraftTherme, Delmenhorst			
Dauer: 1:03; Verbindung besteht: nicht täglich, 25. Jun, 2., 23., 30. Jul				
Weitere Informationen				
▶ Druckansicht				

Abb. C-1: Betreiberübergreifende Echtzeitinformation (Quelle: VBN)

An wichtigen Verknüpfungspunkten in der Region werden die Echtzeitdaten auch über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an die Fahrgäste weitergegeben. Der Ausbau mit DFI ist in der Region weitgehend abgeschlossen. Es wird geprüft, ob die Ausstattung weiterer Standorte über kostengünstigere Lösungen wie batteriebetriebene Anzeiger möglich ist.

*Dynamische
Fahrgastinformation*

Das Angebot der mobilen Auskunft wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert, d.h. weitere technische Plattformen und Echtzeitinformationen wurden integriert. Die mobilen Geräte mit den Ortungs- und Kartendarstellungsfunktionen bieten eine wesentliche Erleichterung für den Zugang zu ÖPNV-Informationen. Durch die ständige Verfügbarkeit und die Verknüpfung mit der Echtzeitinformation bieten sie die Möglichkeit, die Fahrgäste laufend zu informieren.

Mobile Auskunft

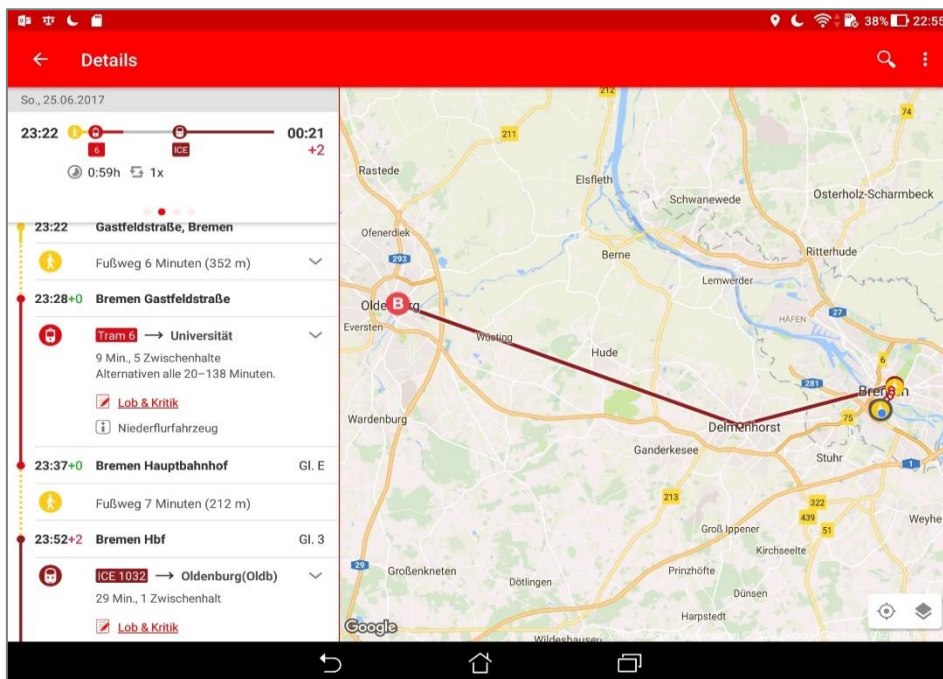


Abb. C-2: Fahrplanauskunft auf dem Smartphone/Tablet (Quelle: VBN)

Zur Verbesserung der Qualität der Echtzeitinformation sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Echtzeitinformation

- Der Umfang der Echtzeitdaten soll kontinuierlich erweitert werden. Das heißt Informationen über den Stadtverkehr und den gesamten SPNV, inklusive des Fernverkehrs, sollen für die Kunden verfügbar werden. Im Regionalbusbereich sollen die verbleibenden Unternehmen integriert werden, so dass mittelfristig alle Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 in Echtzeit in der Fahrplanauskunft erscheinen. Die Verkehre der Bedienungsebene 3 sollen ebenfalls in einem nächsten Schritt integriert werden.
- Die Fahrgastinformation soll stärker um sogenannte „weiche Meldungen“ zu Störungen und Unregelmäßigkeiten ergänzt werden. Dies beinhaltet auch ausfallende Niederflurfahrzeuge sowie Störungen im Bereich der Stationsausstattung wie defekte Aufzüge.

- Von den neuen technischen Möglichkeiten der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung soll in weit stärkerem Maße Gebrauch gemacht werden.
- Vorgesehen sind ebenfalls Verbesserungen der Qualitätssicherung im Bereich Echtzeitinformation, um so den Kunden verlässliche und qualitativ hochwertige Informationen zu geben.
- Um die Verbreitung von Echtzeitdaten zu verbessern, sind diese auch verstärkt in Verkaufsbüros oder Wartebereichen darzustellen. So werden z.B. in Krankenhäusern oder in Kinos bereits solche Informationen dargestellt.

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

Stationssteckbrief

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

*Connect – Fahrplanauskunft
für Niedersachsen und
Bremen DELFI*

In weiteren Schritten wird die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitätsanbietern geprüft. Es sollen auch Verknüpfungen zu Carsharing oder Freizeitportalen geschaffen werden. Die Grundlage dafür bildet die Bereitstellung von Fahrplandaten als offene Daten, um auf diese Weise den Zugang zu Daten und die Entwicklung von innovativen Lösungen zu beschleunigen.

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

C 5 Bahnstationen im Verbundgebiet

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

Als erster Berührungspunkt der Fahrgäste mit dem System SPNV sowie als Tor zur Stadt oder Gemeinde kommt dabei den Bahnstationen (als Sammelbegriff für Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte) eine besondere Bedeutung zu. Auch wenn die Züge gerade nicht verkehren, sind die Bahnstationen Werbeträger und Visitenkarten des Gesamtsystems ÖPNV sowie der angebundenen Städte oder Gemeinden.

C 5.1 Modernisierung und Neubau von Verkehrsstationen

Gemäß den Ausführungen im Kapitel A 3.1.2 haben die Länder Bremen und Niedersachsen in Kooperation mit den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften in den letzten Jahren zahlreiche Bahnstationen im Verbundgebiet grundhaft erneuert sowie einzelne Stationen (Kirchhammelwarden und Oldenburg-Wechloy) neugebaut. In den kommenden Jahren sollen im Rahmen der Ausbauprogramme (u.a. "Niedersachsen ist am Zug! 3" und „Investpaket Bremen 2020“) bis zu 15 weitere, bereits bestehende SPNV-Stationen grundhaft erneuert und barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Karte A-3), unabhängig von der Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste.

Stationsausbauprogramme

Allen Fahrgästen und somit auch den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (v.a. Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte, ältere Menschen und Alleinreisende mit Kinderwagen) soll ein bequemer, stufenloser Zugang zum SPNV ermöglicht werden. Damit folgt der Stationsausbau den Zielen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (vgl. hierzu auch Kap. C 1.2).

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

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

Grundsätze des Stationsausbaus

Bei den Bahnsteiglängen soll ein hohes Maß an Flexibilität für den Fahrzeug-einsatz erreicht werden. Daher wurden in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Stationen an den elektrifizierten Strecken mit Bahnsteiglängen von 220 m ausgebaut. Dies gilt auch als Vorgabe für die noch auszubauenden Stationen im Verbundgebiet. Abweichungen kann es bei einzelnen Stationen geben, an denen zusätzlich auch Züge des Fernverkehrs halten. Dies betrifft

die noch auszubauenden Stationen Diepholz, Bad Zwischenahn, Westerstede-Ocholt und Augustfehn.

An den übrigen, nicht elektrifizierten Strecken werden die Stationen in der Regel mit Bahnsteiglängen von 140 m (optional auch 170 m) ausgebaut.

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

*Ausstattungsstandard
der Bahnstationen*



Abb. C-3: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Hude wurde auf dem Mittelbahnsteig ein Bahnsteigdach und damit ein verbesserter Schutz gegen Niederschläge errichtet. (Foto ZVBN)

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

Verbesserung und Bündelung der VBN-Informationen

Neben dem grundhaften Ausbau und der Modernisierung der Verkehrsstationen ist für die Fahrgäste im SPNV besonders wichtig, dass sich die Bahnhöfe und Haltepunkte in einem dauerhaft guten und sauberen Zustand präsentieren. Daher lässt der ZVBN bereits seit dem Jahr 2012 die Verkehrsstationen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterziehen, bei der die Stationen von unabhängigen Sachverständigen systematisch geprüft werden. Das Hauptaugenmerk wird dabei auf die Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service gelegt. Begutachtet und bewertet wird dabei jedoch nicht der Grad der Ausstattung, sondern ausschließlich der Zustand der bestehenden Verkehrsstation hinsichtlich Schadensfreiheit und Sauberkeit.

*Durchführung von
Qualitätskontrollen an
SPNV-Stationen*

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

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

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



Karte C-7 Qualitätskontrolle der niedersächsischen Verkehrsstationen – Gesamtbewertung, September 2015 (Quelle: Agentur BahnStadt)

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

*Neuanlage von
SPNV-Stationen
in den Landkreisen*

Das Land Niedersachsen hat in den Jahren 2013–2015 landesweit die Reaktivierung von Bahnstrecken und SPNV-Stationen einer standardisierten Bewertung unterzogen. Im Ergebnis dieser Untersuchung konnte jedoch für keine der untersuchten Streckenreaktivierungen innerhalb des Verbundgebiets eine positive Bewertung erzielt werden.

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

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

Der neue Haltepunkt Jaderberg soll voraussichtlich Ende des Jahres 2018 in Betrieb genommen werden.

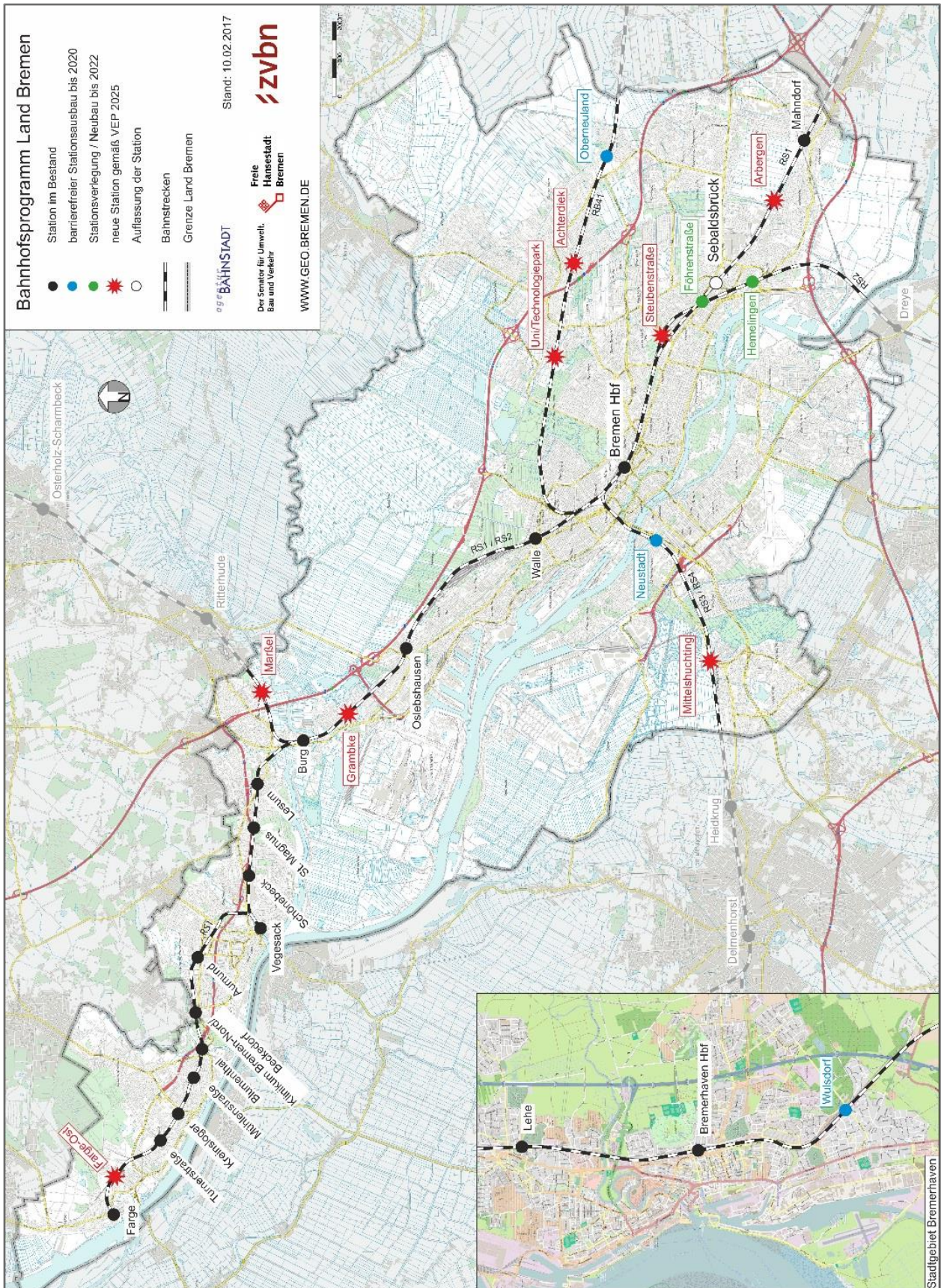
Für zwei weitere mögliche neue Haltepunkte – *Apen* (Gemeinde Apen, Landkreis Ammerland) und *Verden-Dauelsen* (Stadt und Landkreis Verden) – hat das Land Niedersachsen auch hinsichtlich der Lage des Haltepunktes und des Bevölkerungspotenzials eine positive Bewertung abgegeben. Es sieht aber die Realisierungsmöglichkeit 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-Stationen
in Oldenburg*



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

C 5.2 Grundsätze der Bahnhofsumfeldgestaltung

Hinsichtlich eines attraktiven ÖPNV nehmen die Bahnhofsumfelder eine wichtige Rolle ein. Deren Entwicklung ist eine kommunale Aufgabe, die die attraktive Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen, Verknüpfungsbereichen sowie Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen umfasst (vgl. Kap. A 3.1.2).

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 Sagehorn, Augustfehn, Westerstede-Ocholt und Lemförde, im Land Bremen sind es die Bremer Stationen Neustadt, Oberneuland, Hemelingen und Föhrenstraße sowie in Bremerhaven der Bahnhof Wulsdorf.

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 (Beispiel 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-4: Gutes Beispiel: In Bremen-Mahndorf wurde nicht nur die Verkehrsstation verschoben, sondern durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis unmittelbar an die Station heran sowie Anpassungen der Buslinienführungen eine direkte Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV hergestellt. (Foto ZVBN)

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

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

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

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

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen erforderlich

Ausstattung der Haltestellen

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 Personentunnel bzw. Überführungen mit beidseitigen Zugängen) sind auch die B+R-Anlagen dezentral anzuordnen. Dabei sollten die Standorte so gewählt werden, dass Einsehbarkeit und soziale Kontrolle gegeben sind (z.B. im Sichtbereich benachbarter Wohnquartiere oder angrenzender Straßen), um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu erhöhen und Vandalismusprobleme von vornherein einzudämmen.

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

Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich zu überdachen und müssen in der Dunkelheit gut beleuchtet sein. Auf Seiten- und Rückwände sollte im Regelfall verzichtet werden, da diese Angriffsflächen für Vandalismus bieten.

Auch die Auswahl der Fahrradständer trägt erheblich zur Qualität und Nutzbarkeit von B+R-Anlagen bei. Daher müssen die Ständer vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zertifiziert sein. In der Regel sollte der Einbau von Fahrradbügeln mit Knieholm (Mindestabstand von 1,0 m zwischen zwei Bügeln) oder von sogenannten Hoch-/Tief-Einstellern (Abstand 0,5 m) zum Tragen kommen, die ein sicheres Anschließen der Räder am Rahmen ermöglichen und zudem ein Verbiegen der Vorderräder verhindern.

Dimensionierung von B+R-Anlagen

Zertifizierte Fahrradständer



Abb. C-5: Gutes Beispiel: In Osterholz-Scharmbeck wurde am Bahnhofsvorplatz eine gut einsehbare Bike-and-ride-Anlage errichtet. Im abschließbaren Teil wurden zudem Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelecs/E-Bikes integriert. (Foto ZVBN)

Da es einen Trend hin zu hochwertigeren Fahrrädern gibt, hat auch der Schutz vor Fahrraddiebstahl an Bahnhöfen weiter zugenommen. Demnach muss die Bereitstellung und Vermietung von abschließbaren Fahrradstellplätzen im Zweckverbandsgebiet zur Grundausstattung an den Bahnstationen gehören.

Der ZVBN empfiehlt den Bau von sogenannten B+R-Sammelschließanlagen (werden häufig auch als „Fahrradkäfig“ bezeichnet). Dabei handelt es sich um überdachte, seitlich geschlossene und abschließbare Fahrradabstellanlagen mit einer Größenordnung von durchschnittlich 20 bis 60 Stellplätzen. Der Zugang für die Kunden erfolgt über Chipkarten oder auch konventionelle Schließsysteme. Die Vermietung der Stellplätze übernehmen in der Regel die Kommunalverwaltungen, teilweise aber auch Betreiber von im Bahnhofsgelände ansässigen Radstationen (z.B. in Kirchweyhe und Syke).

Die Höhe der Stellplatzmieten legen die Betreiber fest, wobei der ZVBN eine Deckelung von 50 bis maximal 60 Euro pro Stellplatz und Jahr empfiehlt, damit den Nutzern umweltfreundlicher Verkehrsmittel keine unangemessen hohen Kosten entstehen.

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

Abschließbare Fahrradstellplätze

Angemessene Stellplatzmieten

Fahrradstationen



Abb. C-6: Gutes Beispiel: Die Fahrradstationen am Hauptbahnhof von Oldenburg bieten neben der Fahrradaufbewahrung auch einen Reparaturservice sowie Vermietung und Verkauf von Fahrrädern an. Die Öffnungszeiten sind ausgedehnt, die Stellplatzmieten vergleichsweise gering. (Foto ZVBN)

Die Errichtung von Fahrradboxen zur Einzelnutzung wird inzwischen seitens des ZVBN nicht mehr empfohlen, da sie gegenüber den Sammelschließanlagen einige Nachteile aufweisen: ein größerer Flächenbedarf, höhere Investitionskosten, keine Mehrfachnutzung, schlechte Reinigungsmöglichkeiten, teilweise unsachgemäße Nutzung sowie eine größere Aufbruchgefahr.

Nicht zu vergessen ist bei Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen die Berücksichtigung des zunehmenden Trends hin zu Elektrofahrrädern, den sogenannten E-Bikes bzw. Pedelecs. Demnach sind zukünftig auch Fahrradabstellanlagen an Bahnstationen vermehrt mit Ladestationen auszustatten und diese Stellplätze diebstahlsicher herzustellen.

Anlagen für E-Bikes

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

*Pilotprojekt Elektromobilität
im Landkreis Osterholz*

Der ZVBN wird auch weiterhin die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs fördern, wobei die doch relativ kostenintensiven hochwertigen Schließfächer vorrangig an stärker frequentierten Stationen mit einem größeren Einzugsbereich zum Einsatz kommen sollen.



Abb. C-7: Gutes Beispiel: „E-Bike-Tankstelle“ in der B+R-Sammelschließanlage am Bahnhof Osterholz-Scharmbeck. Die Nutzer von E-Bikes bzw. Pedelecs können eines von sechs Schließfächern mieten und dort während des Fahrradparkens den Akku aufladen sowie Fahrradhelm, Regenjacke oder ähnliche Utensilien aufbewahren. (Foto ZVBN)

Mit dem oben geschilderten Pilotprojekt zur Förderung der Elektromobilität ist das übergeordnete Ziel verbunden, dass die ÖPNV-Kunden bei einer Entfernung zwischen Wohnort und Bahnhof von mehreren Kilometern anstelle des Pkw das E-Bike bzw. Pedelec nutzen. Damit kann auch im Zubringerverkehr zum SPNV ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden und zudem auf kosten- und flächenintensive Pkw-Stellplätze verzichtet werden.

Dennoch kommt auch weiterhin, vor allem in den ländlichen Regionen des Verbundgebietes, dem Pkw im Hinblick auf die Erreichbarkeit des SPNV eine wichtige Rolle zu. Daher gehören auch weiterhin die Pkw-Stellplätze an Bahnstationen, die sogenannten Park-and-ride-Anlagen (P+R), zur Grundausstattung. Allerdings sollte in groß- bzw. innerstädtischen Bereichen aufgrund einer in der Regel guten ÖPNV-Anbindung (Bus, Straßenbahn) der Anteil an Stellplätzen pro Fahrgastaufkommen deutlich geringer ausfallen.

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

Bei der Standortwahl ist nicht nur eine gute Straßenanbindung zu berücksichtigen, auch die Information aus welcher Richtung die Fahrgäste zum Bahnhof kommen, spielt eine Rolle. So kann es beispielsweise bei Bahnstationen am Siedlungsrand vorteilhaft sein, Park-and-ride-Anlagen an den ortsabgewandten Bahnhofsrückseiten zu positionieren. Wichtig ist hierbei jedoch, dass überlange Wege zum Bahnsteig vermieden werden. Konflikte mit anderen Fahrgästen sind zu vermeiden.

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 Berufspendlern 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-8: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Oldenbüttel wurden durch die Gemeinde Hambergen am neuen Außenbahnsteig (Fahrtrichtung Bremen) bahnsteignah P+R-Stellplätze angelegt, die von den Fahrgästen rege in Anspruch genommen werden. (Foto ZVBN)

An Bahnhöfen in städtisch geprägten Bereichen, vor allem in Mittel- und Oberzentren (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst ((Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen), Oldenburg), sollte dagegen das Angebot an P+R-Stellplätzen begrenzt werden, damit die Fahrgäste im Zubringerverkehr bevorzugt auf Bus, Straßenbahn und Fahrrad zurückgreifen.

Für die Errichtung der P+R-Stellplätze sollten zudem aus Platzgründen mehrgeschossige Anlagen (Parkhaus oder Parkpalette) ebenso in Betracht gezogen werden wie eine Parkraumbewirtschaftung.

In den nächsten Jahren sollte ohnehin vermehrt darüber nachgedacht werden, ob nicht auch an nachfragestarken Bahnstationen in der Region Parkgebühren für die Nutzung von Pkw-Stellplätzen erhoben werden sollten. Die Diskrepanz zwischen Radfahrenden, die an Bahnstationen für einen abschließbaren Stellplatz eine Miete entrichten müssen, und Autofahrenden, die dort kostenlos parken können, erscheint sowohl aus ökologischen wie auch aus wirtschaftlichen Gründen paradox, zumal Pkw-Stellplätze im Flächenverbrauch sowie hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten um ein Vielfaches schlechter abschneiden als Fahrradstellplätze. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass gerade an innerstädtisch gelegenen Bahnhöfen kostenlose Pkw-Stellplätze teilweise auch zweckentfremdet genutzt werden, so z.B. für Arztbesuche, Einkäufe oder sonstige Erledigungen.

Parkraumbewirtschaftung

Dennoch muss mit dieser Thematik sehr besonnen umgegangen und letztlich für jede SPNV-Station im Einzelfall entschieden werden. Zum einen muss bei Bewirtschaftung der ausgewiesenen P+R-Stellplätze eine unerwünschte Verdrängung der Parkplatzsuchenden in die umliegenden Siedlungsbereiche verhindert werden und zum anderen darf die Kostenpflicht für P+R-Stellplätze nicht dazu führen, dass bisherige ÖPNV-Kunden den öffentlichen Verkehrsmitteln den Rücken zukehren und für die gesamte Wegstrecke zwischen Quell- und Zielort den Pkw nutzen. Im Sinne eines intelligenten Mobilitätskonzeptes sollte versucht werden, der VBN-Stammkundschaft (Personen, die Monats-/Jahreskarten besitzen) den P+R-Stellplatz zu subventionieren oder gar kostenfrei anzubieten. Dazu müssten zwischen dem Verkehrsverbund und den für die Bewirtschaftung der Parkplätze zuständigen Gebietskörperschaften Kooperationen vereinbart werden.

Neben den "klassischen" P+R-Stellplätzen, die vor allem von regelmäßig verkehrenden Berufspendlern genutzt werden, ist grundsätzlich auch ein Mindestangebot an Kurzzeitstellplätzen vorzuhalten. Diese werden vor allem zum Bringen und Abholen von Fahrgästen genutzt (sogenannte „Kiss+Ride-Stellplätze“) und sollten daher, wie auch Taxi-Stellplätze, möglichst am Bahnhofsvorplatz bzw. nahe des Bahnhofszugangs angeordnet werden.

Kurzzeit- und Behindertenstellplätze

Nicht zu vergessen ist die Errichtung von Pkw-Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Diese sind nicht nur größer zu dimensionieren, sondern auch in ihrer Positionierung bevorzugt zu behandeln. Durch geeignete Materialwahl und Bordabsenkungen ist ein barrierefreier Übergang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten. Der Anteil dieser Stellplätze sollte grundsätzlich gut 3 % der Gesamtzahl an P+R-Stellplätzen, mindestens jedoch einen Stellplatz, betragen (gemäß DIN 18025-1).

Auch Abstellmöglichkeiten für Motorräder und Mopeds werden an Bahnstationen zunehmend nachgefragt. Daher sollte die Bereitstellung separater Stellplätze für diese Kundengruppen bei der Bahnhofsumfeldgestaltung möglichst ebenfalls berücksichtigt werden.

Im Rahmen des bereits oben erwähnten Elektromobilität-Pilotprojektes hat der ZVBN im Landkreis Osterholz neben den Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs auch Ladesäulen für E-Autos errichtet, die insbesondere den P+R-Nutzenden zur Verfügung stehen. In Kooperation mit den Gebietskörperschaften wurden an den Bahnhofsvorplätzen der Stationen Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Oldenbüttel, Lübberstedt und Klinikum Bremen Nord/Beckedorf in prädestinierter Lage jeweils eine Ladesäule mit zwei Anschlüssen zum Aufladen elektrobetriebener Pkw installiert. Vor den Ladesäulen sind jeweils zwei Pkw-Stellplätze für Elektroautos zum Aufladen des Akkus während der Parkzeit reserviert. Mit dem Betrieb der Ladesäulen hat der ZVBN ein Unternehmen aus der Region beauftragt, das sich um die Registrierung der Kundschaft kümmert und auch im Störfall herangezogen werden kann.

Der ZVBN unterstützt mit der Förderung der Elektromobilität im Zubringerverkehr zum ÖPNV die Klimaschutzziele des Landes Niedersachsen. Demnach wird auch zukünftig die Errichtung von Pkw-Ladesäulen an SPNV-Stationen innerhalb des Verbundgebietes unterstützt. Der Betrieb muss durch die Akteure vor Ort (in der Regel Energieversorger) übernommen werden.

Pkw-Stellplätze für Elektrofahrzeuge



Abb. C- 9: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Lübberstedt wurde im Rahmen eines Pilotprojektes durch den ZVBN eine Elektroladesäule für Pkw errichtet. (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. Es muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verkehrlichen Funktionen und städtebaulicher Qualität erzielt werden, da hier die Aufenthaltsqualität im Vergleich zu den anderen Flächen im Bahnhofsumfeld von größerer Bedeutung ist.

Bahnhofsvorplatz

Beim Umbau bzw. bei der Modernisierung von Bahnhofsvorplätzen ist neben der Schaffung von Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten und Begegnungsflächen für Fahrgäste vor allem die Bereitstellung eines umfangreichen Informationsangebots wichtig.

Dazu zählen neben den standardisierten VBN-Informationen (Stationsplan, Liniennetz, Fahrpläne, Tarife) auch der Aushang von Stadt- bzw. Ortsplänen sowie Wegweiser zu innerörtlichen und touristischen Zielen, möglichst mit Entfernungsangaben.

*Bahnhofsvorplätze:
Ausstattung und
Fahrgastinformation*



Abb. C-10: Gutes Beispiel: Der Bahnhofsvorplatz Diepholz zeichnet sich durch eine attraktive Freiflächengestaltung und Bündelung von verkehrlichen Funktionen aus. (Foto ZVBN)



Abb. C-11: Gutes Beispiel: Am Bahnhof Kirchweyhe ist der Vorplatz vor dem modernisierten Empfangsgebäude durch die Gemeinde Weyhe grundhaft neugestaltet worden und strahlt auch in der Dunkelheit Aufenthaltsqualität aus. (Foto ZVBN)

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



Abb. C-12: Gutes Beispiel: Der DFI-Anzeiger am Bahnhofsvorplatz bzw. ZOB Delmenhorst informiert über die nächsten abfahrenden Bahnen und Busse. (Foto ZVBN)

Auch das Erscheinungsbild und die Nutzung von Bahnhofsgebäuden, im Fachjargon Empfangsgebäude genannt, prägen das Image von Bahnstationen in hohem Maße.

*Empfangsgebäude:
Notwendiger Funktions-
wandel*

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, barrierefreies WC) zu integrieren. Diese sind möglichst im Erdgeschoss und nahe der Bahnsteigzugänge zu platzieren, so dass sie von den Fahrgästen ohne große Umwege erreicht werden können.

*Unterstützung der Vorhaben
durch den ZVBN*



Abb. C-13: Gutes Beispiel: Das Bahnhofsgebäude von Bassum ist in den letzten Jahren in Regie der Stadt Bassum grundhaft saniert und modernisiert worden. Neben einem Reisebüro mit Fahrkartenverkauf, einem Backshop mit Lounge, Warteraum und Toiletten konnten auch öffentliche Einrichtungen wie Volkshochschule und Musikschule integriert werden, so dass die Wiederbelebung des historischen Gebäudes bestens gelungen ist. (Foto ZVBN)

Das Land Niedersachsen gewährt für die Sanierung und den Ausbau von Bahnhofs-Empfangsgebäuden Zuwendungen, soweit das Vorhaben einen Mehrwert für die ÖPNV-Kundschaft bietet und es sich bei dem Bahnhof um einen Knotenbahnhof oder eine Station mit mehr als 500 Reisenden pro Tag handelt. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat dazu im März 2016 eine neue Förderrichtlinie in Kraft gesetzt.

Neue Förderrichtlinie für Sanierung und Ausbau von Empfangsgebäuden

Die Bereitstellung der Zuwendungen erfolgt durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Dort sind auch die Anträge zu stellen und Antragsberatungen durchzuführen.

Über die grundsätzlichen Fördermöglichkeiten für Bahnhofsumfeldmaßnahmen wird im Teil D „Finanzierung“ des Nahverkehrsplans informiert. An dieser Stelle sei aber bereits erwähnt, dass das Land Niedersachsen die Höchstsätze der zuwendungsfähigen Bauausgaben für die Errichtung von Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätzen seit Anfang 2016 zu Gunsten der Antragsteller und Vorhabenträger angehoben hat und damit auf die realen Baukostenentwicklungen entsprechend reagiert hat.

Förderhöchstsätze angehoben

Seit dem Jahr 2014 wird in Niedersachsen auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Pkw und Fahrräder im Bereich von P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen gefördert. Das Verkehrsministerium hat eine entsprechende Richtlinie auf den Weg gebracht und dabei Förderhöchstgrenzen für die jeweiligen Ladesäulen festgesetzt.

Neue Förderung für Elektromobilität

Im Jahr 2016 wurde im Auftrag des ZVBN erstmalig auch die Qualität von Bahnhofsumfeldern, für die im Allgemeinen die Städte und Gemeinden verantwortlich sind, nach einem einheitlichen Untersuchungsschema begutachtet. Dabei wurden pilothaft alle zehn Bahnhofsumfelder im Landkreis

Qualitätserhebungen für Bahnhofsumfelder

Diepholz von Lemförde im Süden bis Dreye im Norden (Bahnstrecke Osnabrück – Bremen) vor Ort erhoben, getrennt nach den Themenfeldern Bushaltestellen, Bike-and-ride-Anlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bahnhofsvorplätze/ Zugangsbereiche sowie Empfangsgebäude. Neben der Begutachtung des Ausbaustandards richtete sich das Augenmerk der Prüfenden insbesondere auf den baulichen Zustand sowie die Sauberkeit der bestehenden Anlagen. Zum einen wurde die Qualität geprüft, zum anderen die Auslastung sämtlicher P+R- und B+R-Anlagen an jeder einzelnen Station ermittelt, um zusätzlich Kenntnisse über einen möglichen Erweiterungsbedarf zu erlangen.

Nach und nach sollen in den nächsten Jahren auch die Bahnhofsumfelder der weiteren niedersächsischen Stationen innerhalb des Verbundgebietes untersucht und bewertet werden, um einerseits eine Übersicht über die Qualität der Verknüpfungsanlagen an allen SPNV-Stationen zu erhalten und andererseits die Notwendigkeit für eine Vergrößerung (oder ggf. auch Reduzierung) der bestehenden Stellplatzanlagen besser einschätzen zu können.

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

Grob zusammengefasst lässt sich sagen, dass für die kommenden Jahre folgende Schwerpunkte den Handlungsbedarf im Bereich der Bahnhofsumfeldgestaltung bestimmen werden:

- Aus- und Neubau von Verknüpfungsanlagen als Folge von Stationsausbaumaßnahmen,
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen gemäß Vorgaben Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Modernisierung der Wetterschutzeinrichtungen,
- Bedarfsgerechte Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen,
- Qualitätsverbesserung der B+R-Anlagen durch Erweiterung des Angebotes an witterungsgeschützten und abschließbaren Stellplätzen sowie
- Modernisierung und Wiederbelebung von Empfangsgebäuden.

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

*Zusammenfassung:
Handlungsschwerpunkte für
die kommenden Jahre*

C 5.3 Maßnahmen an Bahnstationen und deren Umfeld

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

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

Maßnahmen im bremischen Teil des Verbundgebietes des SPNV–Aufgaben-trägers und der Stadtgemeinden

Verkehrsstation: Die neue Bahnstation Bremen–Föhrenstraße wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ als Umsteigebahnhof mit oben liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Osnabrück (Bedienung durch die Regio–S–Bahnlinie RS2) sowie unten liegenden Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Hannover (Halt der Regio–S–Bahnlinie RS1) gebaut. Dadurch wird ein direkter Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Regio–S–Bahnlinien untereinander sowie mit den Straßenbahnlinien 2 und 10 realisiert. Die Station wird mit jeweils 220 m langen Außenbahnsteigen (Bahnsteighöhe 76 cm über SO) an beiden Streckenästen errichtet und durch den Einbau von Aufzügen und Rampen barrierefrei gestaltet.

*Stadt Bremen
Bf Bremen Föhrenstraße
(oben/unten)*

Auch der Bahnhof Bremen–Hemelingen wird im Rahmen des „Investpaketes Bremen 2020“ barrierefrei ausgebaut, entweder in bestehender Lage oder weiter südlich an der Straßenunterführung Hannoversche Straße, dann in Form eines Neubaus von zwei Außenbahnsteigen. Die Bahnsteige werden ebenfalls in einer Länge von 220 m und einer Höhe von 76 cm über SO errichtet, so dass ein niveaugleicher Einstieg in die dort verkehrenden Züge der Regio–S–Bahnlinie RS2 ermöglicht wird.

*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.

Mit der Inbetriebnahme dieser beiden neuen Stationen wird die nahe gelegene, bestehende Station Bremen–Sebaldsbrück (an der RS1 gelegen) aufgegeben.

Verkehrsstation: Weiterhin werden im Stadtgebiet von Bremen innerhalb des gleichen Ausbauprogramms auch die bestehenden Bahnhöfe Neustadt (Richtung Delmenhorst) und Oberneuland (Richtung Hamburg) barrierefrei ausgebaut und erhalten dabei ebenfalls 220 m lange und 76 cm hohe Bahnsteige.

*Stadt Bremen
Bahnhöfe Bremen–Neustadt
und Bremen–Oberneuland*

In Bremen–Neustadt wurde der Bahnsteigzugang bereits aus dem Empfangsgebäude heraus an die Nordseite des Gebäudes verlegt, so dass das in Privatbesitz befindliche Gebäude modernisiert und anderweitig genutzt werden kann. Der stufenlose Bahnsteigzugang soll durch Einbau eines Aufzuges in der Personenunterführung gewährleistet werden.

Bahnhofsumfeld: Auch im Bahnhofsumfeld von Neustadt und Oberneuland sind im Zuge der Stationsmodernisierungen durch die Stadtgemeinde Bremen zeitgemäße Fahrradstellplätze sowie einige Pkw–Stellplätze – zumindest als Kurzzeitstellplätze zum Bringen und Abholen von Fahrgästen – vorzusehen.

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

Gemäß den Festlegungen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (September 2014) wie auch des SPNV-Plans 2015 (Dritter Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen, beschlossen im April 2015) soll die Stationsinfrastruktur um bis zu acht neue, barrierefreie SPNV-Stationen erweitert werden: Die geplanten Standorte sind:

- Arbergen,
- Farge Ost,
- Grambke,
- Horn/Achterdiek,
- Marßel,
- Mittelshuchting,
- Steubenstraße,
- Uni/Technologiepark.

Alle aufgeführten Standorte bedürfen hinsichtlich der baulichen und betrieblichen Umsetzung sowie ihrer städtebaulichen Einbindung weitergehender Untersuchungen. Aufgrund eines umfangreichen Planungs- und Genehmigungsvorlaufs kann eine mögliche Umsetzung ausgewählter neuer SPNV-Stationen erst im Laufe des nächsten Jahrzehntes erfolgen.

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

Bahnhofsumfeld: Der Bremerhavener Hauptbahnhof – einschließlich des Empfangsgebäudes – ist in den letzten Jahren durch die DB AG umfassend modernisiert und barrierefrei ausgebaut worden. Seitens der Stadt Bremerhaven sollte mittelfristig die Modernisierung und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geprüft werden. Eine mögliche Neuorganisation des Busverkehrs und der Haltestellen ist in diesen Zusammenhang zu beurteilen.

*Stadt Bremerhaven
Hbf Bremerhaven*

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe ist die Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen abgeschlossen. Durch Aufstellung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern auf dem Vorplatz des Bahnhofs Lehe und an der Haltestelle Eisenbahnstraße wurde die Fahrgastinformation verbessert. Über eine verbesserte Busanbindung wird nach Abschluss des VEP entschieden.

*Stadt Bremerhaven
Bf Bremerhaven-Lehe*

Verkehrsstation: Der Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf soll durch die Erhöhung des Mittelbahnsteigs auf 76 cm über SO sowie den Einbau eines Aufzugs zur Straßenüberführung Vieländer Weg barrierefrei ausgebaut werden.

*Stadt Bremerhaven
Bf Bremerhaven-Wulsdorf*

Bahnhofsumfeld: Im Zuge des Stationsausbaus sind auch Verbesserungen im Bahnhofsumfeld Wulsdorf anzustreben. Dazu zählen die Errichtung von witterungsgeschützten und abschließbaren B+R-Stellplätzen, die Anlage von P+R- und Kurzzeitstellplätzen sowie die Schaffung einer neuen bahnsteignahen Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr (neue Buslinie oder umfangreiche Linienverlängerung).

Maßnahmen im niedersächsischen Teil des Verbundgebietes des SPNV-Aufgabenträgers und der Gebietskörperschaften

Verkehrsstation: Am Bahnhof Delmenhorst fehlen der durchgängige Blindenleitstreifen im Bahnhofsgebäude zu den Aufzügen, von den Treppenaufgängen zu den Bahnsteigen sowie der taktile Hinweis auf die Bahnsteige an den Handläufen der Treppenaufgänge. Diese sind zu ergänzen.

*Stadt Delmenhorst
Bf Delmenhorst*

Bahnhofsumfeld: Der Neubau einer B+R-Anlage inklusive abschließbarer Stellplätze auf der Nordseite des Bf Delmenhorst wird geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Fahrräder im Bereich der B+R-Anlagen geprüft.

Verkehrsstation: Der Haltepunkt Heidkrug wird im Rahmen des RS2-RS4-Programms in bestehender Lage barrierefrei ausgebaut (Erhöhung der Seitenbahnsteige auf 76 cm über SO, barrierefreie Rampen als Zugang).

*Stadt Delmenhorst
Hp Heidkrug*

Bahnhofsumfeld: Die Errichtung zusätzlicher B+R-Stellplätze, wenn möglich als Sammelschließanlage, wird angestrebt. In diesem Zusammenhang wird auch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für elektrobetriebene Fahrräder im Bereich der B+R-Anlagen geprüft.

Verkehrsstation Hauptbahnhof Oldenburg: Eine Sanierung der Bahnsteighalbdächer ist erforderlich. Dabei ist eine denkmalgerechte Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen historischen Situation umzusetzen.

*Stadt Oldenburg
Hbf Oldenburg*

Verkehrsstation: Der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe Rastede (Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven) und Bad Zwischenahn (Oldenburg – Emden) wird voraussichtlich im Jahr 2018 abgeschlossen.

LK Ammerland

Die Attraktivität aller Bahnstationen im Landkreis Ammerland muss insgesamt nachhaltig verbessert werden. So sollen in den nächsten Jahren die Stationen Augustfehn und Westerstede-Ocholt (Strecke Oldenburg – Emden) im Rahmen des Ausbauprogramms „Niedersachsen ist am Zug! 3“ durch Bahnsteigerhöhungen und stufenlose Bahnsteigzugänge barrierefrei ausgebaut werden.

*Bahnhöfe Augustfehn und
Westerstede-Ocholt;*

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

Neuer Hp Apen

Bahnhofsumfeld: Im Zuge des Stationsausbaus Bahnhof Augustfehn ist – in Abhängigkeit von den künftigen Bahnsteiglagen – durch die Gemeinde Apen eine Ergänzung der bestehenden Verknüpfungsanlagen (P+R, B+R) vorzunehmen. Die Bahn-Bus-Verknüpfung ist ggf. durch eine Verlegung der Bushaltestellen auf die Bahnhofsnordseite neu zu organisieren.

*Neue Verknüpfungsanlagen
Bf Augustfehn und Hp Apen*

Soweit der neue Bahnhaltepunkt Apen zur Realisierung kommt, sind auch dort bahnsteignahe Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze anzulegen.

Verkehrsstationen: Alle im Landkreis Diepholz gelegenen Verkehrsstationen entlang der Regio-S-Bahnlinie RS2 wurden in den letzten Jahren mit 220 m langen und 76 cm hohen Bahnsteigen grundhaft ausgebaut. Während die großen Stationen, an denen zusätzlich auch die Regionalexpresszüge der Linie RE9 halten, konsequent stufenfrei umgebaut worden sind, trifft dies bei

*LK Diepholz
Regio-S-Bahn-Stationen*

den kleineren Regio-S-Bahnstationen Dreye, Barrien und Bramstedt nicht zu. Dort ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige bislang nicht gegeben. Aus Sicht des Landkreises Diepholz und des ZVBN bleibt die Nachrüstung stufenloser Bahnsteigzugänge an den genannten Stationen eine mittelfristige Zielsetzung.

Die Bahnhöfe Diepholz und Lemförde sind Bestandteil des Stationsausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 3". Während der Bahnhof der Kreisstadt Diepholz bereits im Jahr 2017 durch den grundhaften Ausbau des Haus- und Mittelbahnsteiges modernisiert worden ist, soll der Bahnhof Lemförde bis voraussichtlich 2022 barrierefrei ausgebaut werden (Bahnsteiglängen 220 m, Bahnsteighöhen 76 cm über SO und stufenfreie Bahnsteigzugänge von der bestehenden Personenunterführung).

Bf Diepholz und Lemförde

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

Am Bahnhof Kirchweyhe sind die Verknüpfungsanlagen am rückwärtigen Bahnhofszugang (Leester Seite) verkehrlich und gestalterisch aufzuwerten. Dazu zählt vor allem der Neubau moderner und auch abschließbarer Fahrradabstellanlagen, die Erneuerung der Bushaltestellen, die Aufwertung des Zugangsbereiches sowie ggf. die Anlage weiterer P+R-Stellplätze.

Bf Kirchweyhe

Am Bahnhof Bassum sind die beidseitig angeordneten Bushaltestellen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Weiterhin ist die Errichtung zusätzlicher überdachter und auch abschließbarer Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Bf Bassum

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.

Hp Bramstedt

Am Bahnhof Diepholz ist der Bau von weiteren P+R-Stellplätzen vorgesehen. Auch die Sanierung und Modernisierung des Empfangsgebäudes mit Integration fahrgastbezogener Nutzungen stellt eine wesentliche Zielsetzung zur Aufwertung des Bahnhofs Diepholz dar.

Bahnhof Diepholz

In Lemförde bedarf das gesamte Bahnhofsumfeld einer grundhaften Neugestaltung. Seitens der Gemeinde ist geplant, im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Stationsausbau neue, barrierefreie Bushaltestellen sowie überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze zu errichten. Darüber hinaus ist die Park-and-ride-Anlage zu erweitern und der Bahnhofsvorplatz gestalterisch aufzuwerten.

Bf Lemförde

Auch am Bahnhof Twistringen ist die Bushaltestelle zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Weiterhin wird die Neuanlage einer Bike-and-ride-Sammelschließanlage empfohlen. Außerdem sollte perspektivisch über eine Neuordnung der P+R-Stellplätze nachgedacht werden, soweit die Flächen im Bereich der ehemaligen Ladestraße dafür zur Verfügung stehen.

Bf Twistringen

In Syke ist im Bereich des westlichen Bahnhofszugangs der Neubau einer zeitgemäßen Bike-and-ride-Anlage mit der Integration abschließbarer Stellplätze vorzusehen. Weiterhin sind die Bushaltestellen am Bahnhofsvorplatz zu modernisieren und barrierefrei auszubauen.

Bf Syke

Verkehrsstationen: Im Landkreis Oldenburg sind bis Ende 2017 alle SPNV-Stationen barrierefrei ausgebaut.

LK Oldenburg

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Wildeshausen plant die Stadt Wildeshausen zur Ergänzung des bestehenden B+R-Angebotes den Neubau einer B+R-Sammelschließanlage. Außerdem soll eine Ladesäule für Elektroautos aufgestellt werden.

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. Weitere Verbesserungen und Anpassungen des P+R-/B+R-Angebotes an den Bahnhöfen Oldenbüttel und Lübberstedt werden geprüft.

Verkehrsstation: Der Bahnhof Ottersberg ist in den letzten Jahren im Rahmen des Ausbauprogramms "Niedersachsen ist am Zug! 2" grundhaft ausgebaut worden.

*LK Verden
Bf Ottersberg*

Bahnhofsumfeld: Der bereits zuvor bestehende Personentunnel erschließt nunmehr den Mittelbahnsteig, ist aber im Zuge des Stationsausbaus nicht modernisiert worden. Die Unterführung liegt in kommunaler Zuständigkeit und bedarf dringend einer grundlegenden Sanierung und gestalterischen Aufwertung.

Verkehrsstation: Der Bahnhof Sagehorn kann aufgrund unangemessen hoher Kosten nicht in bestehender Lage ausgebaut werden. Stattdessen wird die Verschiebung der Verkehrsstation in Richtung Westen mit Neuanlage von zwei Außenbahnsteigen sowie einer Fußgängerbrücke mit beidseitigen Aufzügen geplant. Das Vorhaben soll im Rahmen des gemeinsam vom Bund und den Ländern finanzierten Zukunftsinvestitionsprogramms bis Ende des Jahrzehnts realisiert werden.

Bf Sagehorn

Bahnhofsumfeld: Mit der Verschiebung der Verkehrsstation Sagehorn um ca. 600m in Richtung Westen müssen auch sämtliche Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen, P+R-, B+R-Anlagen) im Bereich der neuen Außenbahnsteige angelegt werden.

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

Neue Haltepunkte Kirchlinteln und Verden–Dauelsen

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

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

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

Bahnhofsumfeld: Am Bahnhof Verden wird von 2017 bis voraussichtlich 2019 der Bahnhofsvorplatz (Westseite) mit den Verknüpfungsanlagen grundhaft modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Im Vordergrund steht dabei der Bau eines modernen Busbahnhofs mit Witterungsschutz für Fahrgäste und dynamischer Fahrgastinformation. Darüber hinaus sollen überdachte Fahrradstellplätze, u.a. auch als Sammelschließanlage, sowie eine Parkpalette für Park-and-ride-Nutzer errichtet werden.

Bf Verden

Verkehrsstationen: Die Bahnhöfe Langwedel und Etelsen sind in den letzten Jahren barrierefrei ausgebaut worden.

Bf Langwedel und Etelsen

Bahnhofsumfelder: Der Flecken Langwedel beabsichtigt an beiden Stationen die Bahnhofsumfelder funktional und gestalterisch aufzuwerten. Dazu sollen jeweils auf der Südwestseite bahnsteignah P+R- und B+R-Anlagen errichtet werden. In Etelsen werden zusätzlich neue Stellplätze auf der Nordostseite errichtet.

Mit dem Rahmenplan "Nördliche Innenstadt" hat der Rat der Stadt Achim seine prinzipielle Bereitschaft signalisiert, den Bf Achim zu einem Mobilitätsstandort mit ausgebautem Park-and-Ride, Bike-and-ride, Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, Carsharing, Bündelung der Buslinien, verbesserter Anbindung der Busse etc. weiter zu entwickeln.

Bf Achim

Verkehrsstationen: Im Landkreis Wesermarsch sind in den letzten Jahren alle bestehenden Bahnstationen barrierefrei ausgebaut worden. Zudem wurde im Braker Ortsteil Kirchhammelwarden ein weiterer SPNV-Halt eingerichtet.

LK Wesermarsch

In Jaderberg (Gemeinde Jade) hat das Land Niedersachsen die Wiederinbetriebnahme einer SPNV-Station an der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven empfohlen. Der Landkreis Wesermarsch und die Gemeinde Jade befürworten das Vorhaben. Die Planungen zur Neuanlage der Verkehrsstation ist von der DB Station&Service angelaufen, der Baubeginn ist für Ende 2017 terminiert. Zum Fahrplanwechsel 2018/19 ist die Betriebsaufnahme vorgesehen.

Neuer Hp Jaderberg

Bahnhofsumfeld: Die Planung und der Bau der erforderlichen Verknüpfungsanlagen (Bushaltestelle sowie P+R- und B+R-Anlagen) an der neuen Verkehrsstation Jaderberg wird aktuell von der Gemeinde Jade durchgeführt.

Bahnhofsumfeld: Die Stadt Nordenham plant zur Abrundung der bereits in den letzten Jahren durchgeführten Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes den Bau überdachter und (zum Teil) abschließbarer Fahrradstellplätze.

Bf Nordenham

Das Empfangsgebäude Bf Nordenham ist zu entwickeln und ggf. mit einer personell besetzten Beratungs- und Vertriebsseinrichtung auszustatten.

Der Bahnhof Rodenkirchen wurde im Rahmen des Stationsausbaus durch die Deutsche Bahn AG in Richtung Norden verschoben. Die Gemeinde Stadland plant den Bau bahnsteignaher Verknüpfungsanlagen (Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Stellplätze), die Realisierung soll bis 2018 abgeschlossen werden.

Bf Rodenkirchen

C 6 Qualitätsmanagement im VBN

Zurzeit wird das im Jahr 2011 von den Verbundgremien beschlossene Qualitätsmanagement im VBN hinsichtlich seiner bisherigen Bestandteile und Verfahrensweisen (vgl. hierzu Kapitel A 5) mit dem Ziel überprüft, im Jahr 2019 das Qualitätsmanagement im VBN mit ggf. angepassten Bestandteilen und Verfahrensweisen fortzusetzen.

*Verfahren zur
Qualitätssicherung*

C 7 Tarif und Vertrieb

Um insbesondere tarifbedingte Zugangshemmnisse abzubauen, sind die Struktur des VBN-Tarifs (bezogen auf die Ausgestaltung der Tarifzonen und ihrer Grenzen) sowie das Ticketsortiment kontinuierlich zu überprüfen und in ihrer Anwendbarkeit für die Kunden weiter zu vereinfachen. Zu berücksichtigen sind dabei die Marktgegebenheiten, die Ergiebigkeit und die in den Verbundverträgen verankerten Verfahrensregelungen zur Änderung des VBN-Tarifs.

*Tarifstruktur und
Ticketsortiment*

Bezogen auf die angebotenen Tickets ist insbesondere anzustreben,

- lokal unterschiedliche Tarifregelungen zu vereinheitlichen,
- tarifliche Zusatznutzen einzelner Ticketgruppen einheitlicher bzw. übersichtlicher zu gestalten,
- die Kooperation mit Dritten im Rahmen von sogenannten KombiTickets weiter auszubauen,
- die Vorteile des einheitlichen und durchgängigen VBN-Tarifs stärker zu bewerben,
- verstärkt zielgruppenspezifische Ticketangebote anzubieten (z.B. für Schülerinnen und Schüler/Jugendliche, ältere Menschen, Touristen).

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen, der Regularien des Niedersachsentarifs, der Fahrgastzahlen sowie möglicherweise anfallender Durchtarifizierungsverluste ist mit den an das VBN-Gebiet angrenzenden Gebietskörperschaften und Verkehrsverbänden regelmäßig zu prüfen, ob die Schaffung oder Vertiefung von tariflichen Kooperationen sinnvoll ist.

Tarifkooperationen

Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Ausgestaltung und Anwendung der tariflichen Kooperationsformen für die Kunden möglichst einfach gestaltet werden.

Im VBN gibt es bislang (Stand Mai 2017) kein für die Verkehrsunternehmen beschlossenes Konzept mit definierten Anforderungen für ein einheitliches Vertriebssystem im VBN. Vielmehr bestehen bei den Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Vertriebsstruktur und die Vertriebswege sehr unterschiedliche Systeme. Um die hierdurch bestehenden Zugangshemmnisse im Bereich des Ticketvertriebs abzubauen, ist die Erarbeitung und Verabschiedung eines VBN-Vertriebskonzeptes weiter voranzutreiben. Hierbei ist insbesondere die Umsetzung verbundweiter bargeldloser, internet- sowie smartphonegestützter Ticketangebote und -vertriebswege weiter voranzutreiben. Außerdem sind die Möglichkeiten der Schaffung eines einheitlichen Hintergrundsystems für den Vertrieb zu prüfen. Beim Einsatz unterschiedlicher Fahrkartenautomaten ist darauf zu achten, dass die Bedienabläufe möglichst weitreichend vereinheitlicht werden.

Ticketvertrieb