

## Management Summary - Studie zur Identifikation und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

### Ausgangssituation

Die niedersächsische Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, alle Regionen bedarfsgerecht in den ÖPNV einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Für alle Räume, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Verkehrsangebotes wirtschaftlich nicht vertretbar ist, werden deshalb Möglichkeiten und Konzepte erarbeitet und geprüft, wie das Schienennetz durch Landesbuslinien sinnvoll ergänzt werden kann. Die Landesbuslinien sollen schnelle Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten aufbauen. Sie sollen dabei eine mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vergleichbare Bedienqualität aufweisen und in das SPNV-Netz eingebunden werden.

Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat zur Bearbeitung dieses Prüfauftrags eine Arbeitsgruppe gebildet, in der Eckpunkte des Landesbusliniennetzes definiert und wesentliche Grundlagen erarbeitet wurden:

- Definition von Bedienungsebenen und der geplanten Bedienungsqualität
- Liste mit 32 potenziellen Linienvorschlägen, später ergänzt um drei zusätzliche Vorschläge des Ministeriums

### Aufgabenstellung

Ziel der Studie war eine transparente Überprüfung der Linienvorschläge der ÖPNV-Aufgabenträger (ergänzt um Vorschläge der PTV sowie des Ministeriums) auf einer einheitlichen Datengrundlage und unter Berücksichtigung der vorhandenen Nachfragepotenziale. Die Studie wurde durch einen Lenkungskreis, gebildet aus Vertretern der Arbeitsgruppe, begleitet.

Zur Nachvollziehbarkeit und Vergleichbarkeit der Ergebnisse war eine strukturierte Herangehensweise mit grundsätzlich landesweitem Bezug vorgesehen. Im Fokus der Untersuchung standen folgende Aspekte:

- Gesamtnachfragepotenzial in den Linienkorridoren und Anteile des neu erschlossenen ÖPNVs am Gesamtpotenzial
- Reisezeitverhältnis ÖPNV / Individualverkehr
- Auswirkungen des Landesbusliniennetzes auf den SPNV
- Gegenüberstellung der potenziellen Landesbuslinien zum gegenwärtigem ÖPNV-Angebot

**Auftraggeber:**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Ansprechpartner:**

Sven Heidmeier  
Tel.: +49 511-120-7803

**Bearbeitungszeitraum:**

07/2015 - 12/2015

**Infoline:**

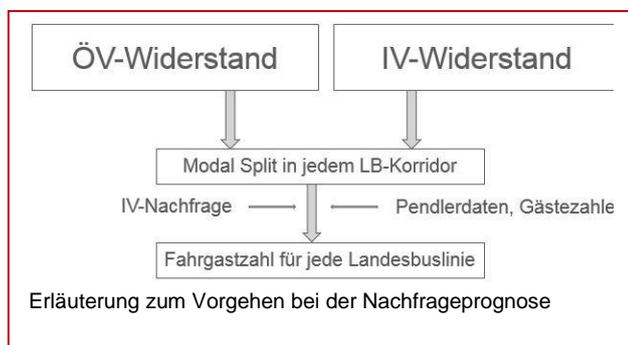
berthold.purzer@ptvgroup.com  
ÖV-Planung und Bewertung

## Eckpunkte der Arbeitsgruppe für ein Landesbusliniennetz

- Schaffung attraktiver Bus-Angebote auf Relationen, die heute nicht hinreichend durch den SPNV abgedeckt werden und Bedienungsqualität in Orientierung am SPNV (Stundentakt, 6 – 22 Uhr)
- 1. Bedienungsebene: Verbindungen von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an zugeordnetes Oberzentrum
- 2. Bedienungsebene: Lückenschlüsse, hohes Pendleraufkommen oder touristische Bedeutung
- Schaffung schneller Verbindungen mit Anschlusssicherung
- Vermeidung von Konkurrenzsituationen

## Nachfrageabschätzung

Zur Abschätzung des Fahrgastaufkommens der Landesbuslinien wurde die Modal-Split-Schätzformel der Standardisierten Bewertung gewählt. Dazu war der Aufbau eines einheitlichen Datenmodells notwendig. Diese Vorgehensweise ist im Vergleich zum Ansatz der Nachfrageabschätzung über Nachfrageelastizitäten etwas aufwendiger – liefert jedoch besser vergleichbare Ergebnisse:



- Fahrgastzahl der Landesbuslinien
- Streckenbelastungen
- Mittlerer Besetzungsgrad
- Umsteiger auf Bahn zum Oberzentrum

Vorteile der Methode:

- Systematisches, einheitliches Vorgehen für alle Linien
- Für alle Relationen einheitliche Datengrundlage
- Ergebnisse sehr gut vergleichbar
- Zählwerte zur ÖV-Nachfrage werden zur Plausibilitätsprüfung verwendet

## **Ergebnisse und weiteres Vorgehen**

Die untersuchten Linienvorschläge weisen eine große Bandbreite auf, sowohl hinsichtlich der Liniencharakteristika (Linienlänge, Einordnung in die Netz- und funktionsräumlichen Strukturen, Bedeutung für Pendler, Touristen, Studierende) als auch hinsichtlich der ermittelten Potenziale.

Bei der Einführung der Landesbuslinien spielen die ÖPNV-Aufgabenträger in den Regionen eine wesentliche Rolle. Das Land wird zwar letztendlich darüber entscheiden, welche Rahmenbedingungen es für die Umsetzung und Förderung von Landesbuslinien schafft, die Umsetzungsbereitschaft der lokalen ÖPNV-Aufgabenträger sowie die Auswahl und detaillierte Planung potenzieller Linien durch diese ist jedoch unerlässlich.

Bei den hier untersuchten Vorschlägen handelt es sich in diesem Zusammenhang weder um eine abschließende Linienauswahl noch um verbindliche Linienführungen. Die Untersuchung stellt lediglich eine schematische Darstellung unterschiedlicher Relationen dar, um deren Potenziale berechnen zu können. Die hier im Ergebnis vorgestellten Linien sollen nicht 1:1 das Netz der künftigen Landesbuslinien oder deren Priorisierung widerspiegeln, sondern vielmehr den ÖPNV-Aufgabenträgern bei der Einschätzung des Potenzials dienen. Diese Studie ist insofern auch nicht abschließend, als dass es in der späteren Umsetzungspraxis noch weitere, hier nicht untersuchte, Linien geben kann, die die Kriterien einer Landesbuslinie erfüllen.

Nr.	von	nach	Sitzplatzauslastung	MZ-OZ	SPNV-Anbindung von MZ ohne Bahnhof	Lückenschluss	km LB	km bisher *	Raum
1	Uelzen	Lüchow (Wendland)	8%		x		480.000	60.000	VNO
2	Zeven	Tostedt	31%		x		380.000	250.000	VNO
3	Zeven	Bremen	112%	x	x		500.000	500.000**	VNO/ZVBN
4	Oldenburg	Bremerhaven	47%	x			850.000	350.000	ZVBN
6	Sulingen	Bassum	13%		x		260.000	190.000	ZVBN
8	Wildeshausen	Oldenburg	41%	x			400.000	350.000	ZVBN
9	Bremen	Worpswede	90%				290.000	290.000	ZVBN
10	Bruchh.-V.	Syke	21%				200.000	80.000	ZVBN
11	Diepholz	Nienburg	12%			x	690.000	320.000	ZVBN
12	Wolfsburg	Helmstedt	40%	x			410.000	410.000	ZGB
13	Peine	Wolfenbüttel	56%	x		x	460.000	-	ZGB
14	Goslar	Osterode a. H.	19%	x		x	360.000	-	ZGB
15	Bad Harzburg	Nordhausen	14%			x	660.000	250.000	ZGB
16	Herzberg am Harz	Wernigerode	15%			x	670.000	-	ZGB
18	Salzwedel	Wolfsburg	71%	x		x	690.000	-	ZGB
19	Göttingen	Duderstadt	94%	x	x		330.000	290.000	ZVSN
21	Georgsmarienhütte	Bad Laer	60%				160.000	160.000	VOS
22	Osnabrück	Bad Essen	58%				270.000	210.000	VOS
23	Aurich	Oldenburg	31%	x	x	x	890.000	250.000	VEJ
24	Emden	Wittmund	40%		x	x	580.000	140.000	VEJ
25	Norden	Wittmund	62%			x	720.000	380.000	VEJ
27	Buchholz i. d. N.	Lüneburg	25%	x		x	530.000	90.000	VNO
28	Soltau	Celle	22%	x		x	660.000	-	VNO
29	Walsrode	Visselhövede	6%			x	260.000	-	VNO
30	Geesthacht	Lüneburg	10%	x		x	330.000	60.000	VNO
31	Soltau	Lüneburg	12%	x		x	610.000	280.000	VNO
32	Munster	Schneverdingen	15%			x	350.000	20.000	VNO
41	Papenburg	Friesoythe	14%		x	x	420.000	-	VEJ
42	Friesoythe	Cloppenburg	35%		x		320.000	170.000	VGC
43	Oldenburg	Friesoythe	39%	x	x	x	360.000	180.000	VGC
44	Nordhorn	Lingen (Ems)	59%		(x)		250.000	190.000	Gr. Bentheim
45	Meppen	Cloppenburg	11%			x	670.000	140.000	VEJ
51	Göttingen	Hannoversch Münden	23%	x			350.000	330.000	ZVSN
52	Holzminden	Springe	17%			x	760.000	70.000	ZVSN
53	Göttingen	Goslar	16%	x			820.000	-	ZVSN / ZGB

\*: überschlägige Abschätzung der „Leistung heute“ von Verbindung im Landesbuskorridor mit ähnlichem Verlauf.  
 -: keine Angabe, wenn keine eindeutige Zuordnung von Bestandslinie zu potenzieller Landesbuslinie möglich.  
 \*\*: Zur Erfüllung der Standards des LBN, fehlen noch 40.000 Fahrplan-km auf der Linie 630. Genauere Erläuterungen dazu im Bericht.