



**Fahrgastverband PRO BAHN  
Regionalverband Oldenburger  
Land/Bremen**

# Integriertes Verkehrskonzept für Oldenburg und Umgebung

**Für einen konkurrenzfähigen Bahn- und Busverkehr und eine  
Verdopplung seines Marktanteils in Stadt und Region**

**Oldenburg, Juni 2022**



## Inhalt

<b>1. Vorbemerkung und Einordnung</b>	4
<b>2. Ausgangslage und Vergleich mit anderen Städten</b>	4
<b>3. Unsere Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr</b>	7
<b>4. Neue S-Bahn-Haltepunkte in Oldenburg</b>	7
Oldenburg-Bürgerfelde	10
Oldenburg-Drielake	11
Oldenburg-Krusenbusch	12
Oldenburg-Ofenerdiek	13
Oldenburg-Osternburg	14
Oldenburg-Pferdemarkt	15
Alternative Oldenburg-Auguststraße	15
Reihenfolge der Umsetzung	16
<b>5. Weitere Bahnstationen im Umland</b>	16
Reaktivierung von Ocholt nach Westerstede	17
Umgang mit den LNVG-Kriterien für Haltepunkte	17
<b>6. Ergänzende Vorschläge für die Anbindung Oldenburgs an Expresslinien</b>	18
<b>7. Vorschlag für ein Eisenbahn-Liniennetz in und um Oldenburg</b>	19
Integration in den Deutschlandtakt	20
Regio-S-Bahnen zukünftig auf allen Strecken um Oldenburg	21
Erforderlicher Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	21
<b>8. Bessere Integration von Eisenbahn und Busverkehr im Umland</b>	22
Definition eines einheitlichen Mindeststandards für Regionalbusse	22
Übersicht der neuen bzw. auszubauenden Busanschlüsse an Bahnhöfen	23
Sonderfälle Buslinien Cloppenburg – Friesoythe und Westerstede-Ocholt – Barßel	24
Bedarfsgerechte Bedienung auf Abruf in nachfrageschwachen Gebieten	24
<b>9. Für einen optimierten Stadtbusverkehr in Oldenburg</b>	25
Bessere Erschließung des Oldenburger Stadtgebiets durch Mini-ZOBs	25
Einrichtung tangentialer Linien in Oldenburg	25
Über Kreis- und Verbundgrenzen hinweg	27
Verbesserung regionaler Buslinien	28
<b>10. Systematischer Neustart von Park + Ride</b>	29



## *Zusammenfassung*

---

In Ermangelung eines ganzheitlichen Entwicklungsplans für den ÖPNV in Oldenburg und der umliegenden Region legt der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Oldenburger Land/Bremen, dieses integrierte Verkehrskonzept für Bus und Bahn als Diskussionsgrundlage vor. Wir hoffen, dass die darin präsentierten Ideen und Anregungen aufgegriffen und für die weitere Verbesserung und den Ausbau der Bahn- und Busverbindungen genutzt werden.

Natürlich ist unser Konzept nicht der einzige Weg, den hiesigen ÖPNV und vor allem den SPNV fit für die Verkehrswende zu machen; jedoch beruhen die darin geäußerten Wünsche auf vielfach gemachten Erfahrungen und bewährten Standards. Ferner werden die relevanten Rahmenbedingungen wie etwa die Planungen zum Deutschlandtakt, die Struktur des regionalen Eisenbahnverkehrs, die existierenden Taktknoten und Reisekette und andere zugrundegelegt, so dass dieses Konzept über die betrachtete Region hinaus insbesondere mit dem angrenzenden Bahnverkehr kompatibel ist.

Als Ausgangspunkt für eine massive, der Verkehrswende gerecht werdende Verbesserung des Schienenverkehrs werden neben verschiedenen neuen Haltepunkten in Oldenburg und Umland auch neue und dichter vertaktete Linien auf Basis der Regio-S-Bahn vorausgesetzt. Hinzu kommt eine engere Verknüpfung mit Stadt- und Regionalbussen an zahlreichen Knotenpunkten, wozu auch ein einheitlicher Standard gerade für das bislang nur schwach ausgebaute Regionalbusnetz gefordert wird. Im innerstädtischen Busverkehr soll der Busverkehr so weiterentwickelt werden, dass er durch tangentielle Linien und eine optimierte Abstimmung auf den Zugverkehr ein größeres Fahrgastpotential erschließt und durch den Einsatz innovativer Konzepte, etwa autonom fahrender Kleinbusse, trotz ausgebauten Angebots und Personalknappheit effizient und finanzierbar bleibt.

Die Planungen enthalten keine konkreten Fahrplanentwürfe und Kostenschätzungen, ebenso wenig eine Aufteilung in Teilschritte für die Umsetzung. Diese können sinnvollerweise nur nach politischer Beauftragung einer Vorplanung durch entsprechend qualifizierte Stellen wie beispielsweise städtische Verkehrsplaner und unabhängige Beratungshäuser erstellt werden.

---



## 1. Vorbemerkung und Einordnung

Aus verschiedenen Gründen spielte der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Oldenburg und Umgebung in den vergangenen Jahren nicht die Rolle, die er eigentlich einnehmen müsste. Die Stadt Oldenburg und ihr direktes Umland haben zwar einen anständig ausgebauten, wenngleich durchaus noch verbesserungsfähigen Busverkehr vorzuweisen, haben aber im Schienenverkehr bislang keinerlei tragfähige Vision entwickelt, wie Oldenburg denn besser an die Bahn angeschlossen werden könne. Es gibt hier immer wieder mal einzelne Initiativen, die aber aus verschiedenen Gründen meist schnell scheitern, etwa weil sie sich nicht in das restliche Netz einfügen oder die technischen Gegebenheiten außer Acht lassen. Gleichzeitig hat die Stadt das letzte Jahrzehnt damit vergeudet, ihre gesamten verkehrspolitischen Ressourcen in den Kampf für eine Güterumgehung einzusetzen. Auf den Bestandsstrecken führte das dazu, dass nirgendwo politischer Druck für dringend notwendige Verbesserungen aufgebaut wurde. Wo es Verbesserungen im Zugverkehr gibt, ist dies nicht auf das Engagement der Lokalpolitik zurückzuführen, sondern auf die Umsetzung langfristiger Planungen auf Landesebene. Überhaupt spielte in der Stadt neben der Umgehungsstrecke vor allem der (grundsätzlich richtige) Ausbau des Fahrradverkehrs eine Rolle, ohne dabei die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu fokussieren.

Auf dem Land gehört es trotz der Notwendigkeiten, die sich aus immer volleren Straßen und dem Klimawandel ergeben, in Niedersachsen weiterhin zum guten Ton, sich auf das Auto als Hauptverkehrsträger zu konzentrieren und den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Wer einen Bahnhof hat, freut sich darüber und hält große lokalpatriotische Stücke auf ihn, tut jedoch oft recht wenig, um das Beste aus seiner Zugsbindung herauszuholen. An vielen Bahnhöfen bestehen bestenfalls einzelne zufällige Busanschlüsse. Neben dem Schülerverkehr existiert oft genug selbst in größeren Gemeinden kein Busverkehr, der in irgendeiner Weise für Pendler und Gelegenheitsnutzer geeignet wäre. Diese Situation besteht trotz der Verpflichtung aller Landkreise und kreisfreien Städte, ein gewisses Mindestangebot im ÖPNV im Rahmen eines Nahverkehrsplans zu definieren und vorzuhalten. Oft genug genügen die darin festgehaltenen Angebote zwar den gesetzlichen Vorgaben, jedoch keinerlei verkehrstechnischen Mindeststandards für einen attraktiven Busverkehr.

Dieses Konzeptpapier soll nun für Oldenburg und die nähere Umgebung Ideen aufzeigen, wie Bus- und Bahnverkehr langfristig auf ein Niveau gebracht werden können, das mit dem in unseren Nachbarländern wie den Niederlanden mithalten kann. Dabei wird immer vom Bestand ausgegangen und versucht, ihn systematisch zu verbessern. Die Einbindung in übergeordnete Fahrplan- und Linienkonstrukte wird – von kleineren Ausnahmen abgesehen – gewahrt. Eine finanzielle Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nicht und bleibt den zuständigen Stellen überlassen. Ziel des Konzepts ist der größtmögliche Nutzen für die Fahrgäste, die PRO BAHN zuvorderst vertritt, der sich aus besseren, zuverlässigeren Reiseketten, ausgebauten oder gänzlich neuen Verkehrsangeboten sowie aus zusätzlichen Haltestellen ergibt.

Zu betonen ist nochmals, dass es sich dabei um eine langfristige Vision handelt. Die hier geschilderten Vorhaben können nicht alle auf einmal, sondern nur in mehreren Stufen nacheinander umgesetzt werden. Der Zeithorizont bis zu einer vollständigen Umsetzung dürfte bei den typisch deutschen Planungs- und Bauzeiträumen vom Tage der politischen Beschlussfassung an wenigstens 20 Jahre betragen. Gleichwohl gibt es Vorhaben, die sich prinzipiell sehr kurzfristig angehen lassen, und andere, für die erhebliche Verbesserungen an der Infrastruktur im Vorfeld zwingend erforderlich sind. Während die Einrichtung einer neuen Buslinie vergleichsweise einfach ist, gestaltet sich der Ausbau von Eisenbahnlinien umso schwieriger. Er ist aber die zentrale Voraussetzung, um auf den eingleisigen Strecken, die von Oldenburg ausgehen, überhaupt ein besseres Angebot schaffen zu können. Dieses Papier beschreibt daher an verschiedenen Stellen nicht nur unsere Wunschvorstellungen, sondern auch die dafür nötigen begleitenden Maßnahmen.

## 2. Ausgangslage und Vergleich mit anderen Städten

Im Schienenverkehr liegt Oldenburg traditionell abseits der großen Magistralen und wird anders als Osnabrück oder Bremen niemals ein wichtiger Fernverkehrsknoten sein. Jedoch gibt es zahlreiche Möglichkeiten, einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in und um Oldenburg aufzubauen. Leider wurden diese Möglichkeiten in den vergangenen Jahren nicht ausreichend genutzt.



Dies zeigt sich bereits in der Anzahl der Stationen: Lange Zeit war der Hauptbahnhof die einzige Station in der Stadt; erst seit einigen Jahren existiert auch in Wechloy (wieder) ein Haltepunkt. Dieser wird jedoch nur unzureichend eingebunden, weil er aus Richtung Ostfriesland und Emsland nicht vernünftig erreicht werden kann und somit für viele Pendler und Studenten aus dieser Region unattraktiv ist.

Während Oldenburg bei über 170.000 Einwohnern also nur zwei Bahnhalte aufweisen kann, sind dies im etwas kleineren Osnabrück immerhin schon drei (ein vierter ist in Planung). Lübeck, mit 215.000 Einwohnern nur unwesentlich größer, hat dagegen neun, demnächst sogar zehn Stationen, von denen fünf allein in den letzten 15 Jahren erbaut wurden. Kiel (246.000 Einwohner) hat immerhin sechs Bahnhöfe und Haltepunkte, von denen bis auf den Hauptbahnhof vor 20 Jahren keiner existierte. In Münster (315.000 Einwohner) gibt es wie in Lübeck neun Stationen, von denen mehrere erst in den vergangenen Jahren eröffnet wurden. Oldenburg fällt also mit einem Bahnhof pro 85.000 Einwohner weit hinter vergleichbare Großstädte im Nordwesten zurück.

Wie weit Oldenburg diesen Städten hinterherhinkt, zeigt sich auch an der Anzahl der Abfahrten von Personenzügen im Stadtgebiet pro Stunde. In Oldenburg gibt es pro Stunde derzeit acht Abfahrten, zählt man den Hauptbahnhof und Wechloy zusammen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden es neun sein. Hinzu kommen einzelne zusätzliche Züge im ICE-Verkehr und in den Hauptverkehrszeiten. Bei exakter Umsetzung des Deutschlandtaktes erhöhte sich die Anzahl der Abfahrten für Oldenburg auf elf Züge pro Stunde. In den anderen genannten Städten ist diese Anzahl jetzt schon deutlich höher, wie die folgende Tabelle zeigt. Die Angaben beziehen sich auf das gesamte Stadtgebiet an Werktagen außer Samstag und außerhalb der Hauptverkehrszeit, in der zusätzliche Züge verkehren:

Stadt	Derzeitige stündliche Abfahrten	Mit Deutschlandtakt	Steigerung
<b>Oldenburg</b>	8 bzw. 9	11	38 % bzw. 22 %
<b>Groningen</b>	36	N/A	N/A
<b>Kiel</b>	24,5	48	96 %
<b>Lübeck</b>	23	49	113 %
<b>Münster</b>	43,5	138,5	218 %
<b>Osnabrück</b>	21	39	86 %

Oldenburg schneidet also nicht nur aktuell schlechter ab als vergleichbare Städte im Nordwesten, sondern fällt auch gemäß der Konzeption des Deutschlandtaktes noch weiter zurück. Nicht nur das: Anders als in Oldenburg werden in Kiel, Lübeck und Münster aktiv Konzepte für eigene S-Bahn-Netze verfolgt und vorangetrieben. Auch hier wird Oldenburg gewissermaßen abgehängt und verschenkt jede Menge an Potential. Umso dringender ist ein tragfähiges Konzept für die Zukunft des Schienenverkehrs in und um Oldenburg, das bestehende Systeme und Planungen aufgreift und ausbaut und nicht isoliert danebensteht. Diese Grundlagen sind insbesondere die Regio-S-Bahn, die bestehenden Express-Linien und der Deutschland-Takt, der ca. ab 2030 Wirklichkeit sein soll.

Was heißt das im Einzelnen? Zum ersten bedeutet das, dass Konzepte, die sich nicht in Bestehendes integrieren, sondern isoliert nebenherlaufen und vor allem die Fahrgastströme missachten, grundsätzlich nicht geeignet und auch politisch nicht umsetzbar sind, weil sie maximal in der Lokalpolitik, aber nicht darüber hinaus akzeptiert werden.

In diese Kategorie fällt zum Beispiel das von einem Oldenburger Verein erdachte Netz mit kurzen Wasserstoffzügen auf stündlichen Linien zwischen Rastede und Huntlosen sowie zwischen Bad Zwischenahn und Hude. Der dünne Stundentakt und die Linienführung, die außer als Zubringer zum Hauptbahnhof nicht geeignet gewesen wäre, da keiner der Endpunkte ein Ziel für große Reisendenzahlen ist, verhindern die spontane Nutzung etwa als Busersatz. Die teils extrem kurzen Haltestellenabstände und vor allem die geplanten Bahnsteiglängen von nur ca. 50 m hätten jegliche Integration in eine fortgeführte Regio-S-Bahn im Ansatz verhindert. PRO BAHN lehnt diesen Vorschlag daher ab.

Allen S-Bahn-Planungen in den genannten Städten und vielen anderen Städten ist gemein, dass sie mindestens von einem täglichen, ganztägigen Halbstundentakt für alle Stationen als Grundangebot auf ihren Strecken ausgehen. Einzige Ausnahme sind die späten Abend- und Nachtzeiten, wo die Nachfrage signifikant geringer ist, oder einzelne, sehr

schwach nachgefragte Linienäste außerhalb der Hauptverkehrszeit. Die Züge verkehren üblicherweise von Montag bis Freitag an Werktagen ab ca. 5 Uhr morgens bis Mitternacht im Takt und am Wochenende mit leicht nach hinten verschobenen Betriebszeiten. Die letzten Fahrten sind üblicherweise auf die letzten überregionalen Züge, zum Beispiel RE- oder IC-Linien, abgestimmt und dienen der Feinverteilung deren Fahrgäste. Wichtig ist, dass die S-Bahn-Systeme nicht nur auf den Schüler- und Berufsverkehr, sondern gerade auch für den Gelegenheits- und Freizeitverkehr ausgelegt werden, so dass auch der Einkaufsbummel am Sonnabend oder ein Kinobesuch mit ihnen problemlos realisiert werden kann.

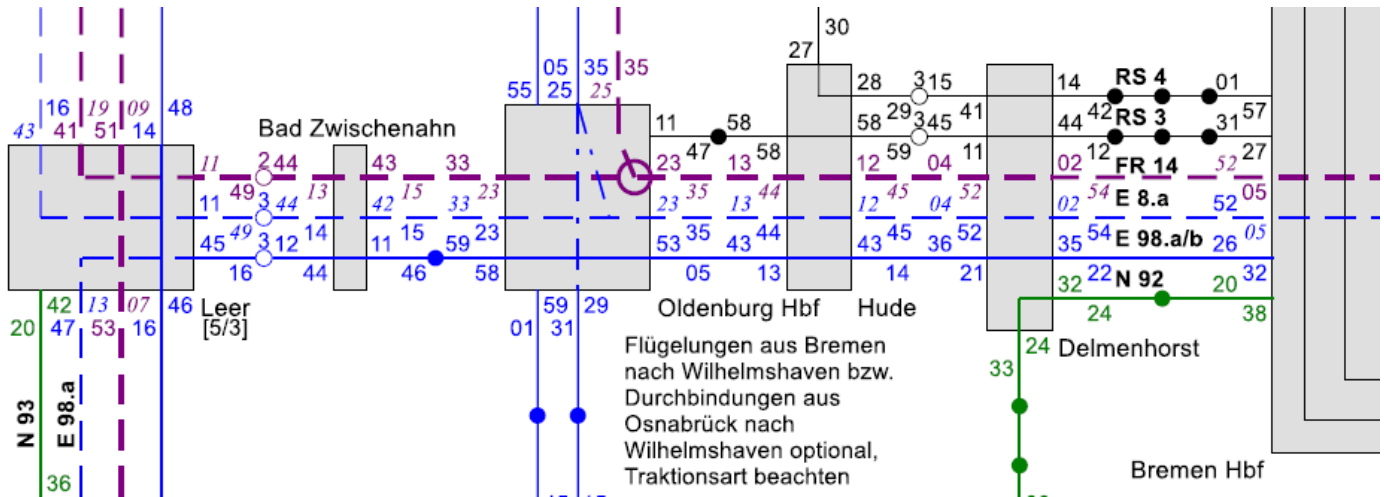


Abbildung 1: Auszug aus dem 3. Entwurf des Deutschlandtakts für die Gegend um Oldenburg; geringfügige Änderungen an dem Entwurf sind bereits bekannt, z.B. leichte Verschiebung der Fahrzeiten zwischen Oldenburg und Osnabrück sowie Verlängerung der Regio-S-Bahn nach Wilhelmshaven statt einer weiteren RE-Linie, stellen das Gesamtgerüst aber nicht infrage. Oldenburg Hbf wird dadurch zu einem Taktknoten zur vollen und halben Stunde.

Der Halbstundentakt erfüllt zweierlei Nutzen: Zum einen vereinfacht er spontanes Fahren und nimmt z.B. Berufstätigen den Druck, unbedingt einen bestimmten Zug zu erreichen. Zum anderen mindert er die Folgen bei Verspätungen von Anschlusszügen oder Zugausfällen, weil man schlimmstenfalls eine halbe Stunde auf den nächsten Zug warten muss. Wenn ein S-Bahn-System angenommen werden und auch innerstädtisch – was sich aufgrund der großen Nord-Süd-Ausdehnung Oldenburgs anbietet – als Verkehrsmittel genutzt werden soll, ist ein Zug alle 30 Minuten je Richtung also als Minimum eines attraktiven Verkehrs anzusehen.

Ferner enden die projektierten S-Bahn-Linien mit Ausnahme von Kiel wegen des dortigen Kopfbahnhofs in der Regel nicht am Hauptbahnhof, sondern verbinden zwei Endpunkte im Umland miteinander oder verkehren wenigstens bis zur anderen Seite der Stadt, um den Transit zu erleichtern. Dies ist durchaus dafür geeignet, die Last auf die wichtigsten innerstädtischen Buslinien zu reduzieren und zu vermeiden, dass gerade in den Hauptverkehrszeiten Fahrgäste stehen müssen. Die Reisezeit innerhalb der Stadt verkürzt sich dadurch ebenfalls, auch in Oldenburg. Konkret würde eine Zugfahrt von einem neuen Halt in Ofenerdiek zu einem weiteren neuen Halt in Krusenbusch mit kurzem Stopp am Hauptbahnhof nur ca. eine Viertelstunde dauern – verglichen mit ca. 25 Minuten per Auto und mindestens 45 Minuten per Bus.

Zu diesen Mängeln im Vorortverkehr kommt noch die Tatsache hinzu, dass es zwischen Bremen (565.000 Einwohner), Oldenburg und Groningen (230.000 Einwohner) noch nie eine brauchbare Verbindung im schnellen Regional- oder Fernverkehr gab. Erst seit den 2000er Jahren gibt es überhaupt eine stündliche Fahrmöglichkeit, wenngleich mit Umstieg in Leer und einer viel zu langen Fahrzeit, weil westlich von Oldenburg an jeder Station gehalten wurde. Auch mit dem Deutschland-Takt ist hier nur bedingte Besserung in Sicht. Geplant ist eine zweistündliche Direktverbindung von Bremen nach Groningen in Zeitlage der Linie RS 3X. Diese soll zwischen Leer und Groningen zwar beschleunigt werden, zwischen Oldenburg und Leer aber immer noch überall halten. Jede zweite Stunde bleibt zudem nur die langsame Verbindung mit Umstieg in und Nahverkehrszug ab Leer. Eine echte Konkurrenz zum Auto entsteht so nicht.



Leichte Verbesserungen haben sich in den vergangenen Jahren in der Verknüpfung von Bahn und Bus ergeben. Zum einen wurden mehrere von Oldenburg ausgehende Buslinien ins Umland verlängert und ihr Takt verdichtet, z. B. auf der jetzigen Linie 340 nach Jaderberg und Wiefelstede. Zum anderen wurde in vielen Landkreisen um Oldenburg herum infolge des vorgeschriebenen Nahverkehrsplanes erstmalig ein täglicher, vertakteter Busverkehr eingeführt, nachdem es lange Zeit fast nur Schülerverkehr gab. Diese vertakteten Linien stellen mindestens zweistündlich auch Anschlüsse an den Zugverkehr her, etwa in Augustfehn aus Richtung Westerstede und in Varel aus Richtung Zetel und Dangast. Gleichwohl gibt es zahlreiche Bahnhöfe, an denen es nach wie vor keine brauchbaren Busanschlüsse gibt, und viele größere Orte, die weiterhin nur vom Schülerverkehr bedient werden. Viel zu oft enden Buslinien auch noch an Kreisgrenzen. So gibt es beispielsweise aus Friesland jenseits des Schülerverkehrs keine Buslinie in die Wesermarsch, obwohl man die Bahnhöfe Varel und Rodenkirchen gut im Stundentakt miteinander verbinden könnte. Eine Fahrt aus dem Bremer Nordwesten, etwa aus Blumenthal, erfordert trotz häufiger Fährverbindungen im ÖPNV immer noch den Umweg über den Bremer Hauptbahnhof. Dies muss sich ebenfalls ändern.

### 3. Unsere Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

Aus den Feststellungen im vorangegangenen Abschnitt leiten wir eine Reihe von Empfehlungen ab, um den öffentlichen Personenverkehr in und um Oldenburg deutlich attraktiver zu gestalten, als er es heute ist. Diese sind:

- Erweiterung des Regio-S-Bahn-Netzes auf alle von Oldenburg ausgehenden Strecken mit einem täglichen Halbstundentakt als Grundangebot im Oldenburger Umland, das heißt, bis mindestens Bremen, Varel, Leer und Cloppenburg
- Einrichtung neuer Haltepunkte für die Regio-S-Bahn im Stadtgebiet: Ofenerdiek, Bürgerfelde, Pferdemarkt, Drielake, Osternburg und Krusenbusch; darüber hinaus weitere Halte an geeigneten Orten im Umland, z. B. Hahn-Lehmden
- Beibehaltung, ggf. Ausbau der Expressverkehre (RE bzw. IC) auf den Strecken nach Wilhelmshaven, Leer und Osnabrück einschließlich des Erhalts der jetzigen IC-Linie nach Leipzig (ggf. mit Flügelung nach Wilhelmshaven)
- Zusätzlich Aufbau eines umsteigefreien, stündlichen Expressverkehrs auf IC-Niveau zwischen Bremen und Groningen mit optimierter Fahrzeit
- Ausbau des Oldenburger Hauptbahnhofs zu einem Taktknoten nicht für den Expressverkehr, sondern auch für die neuen Regio-S-Bahn-Linien
- Planung und Umsetzung der nötigen Infrastrukturausbauten entlang der von Oldenburg ausgehenden Eisenbahnstrecken, z.B. zur Erweiterung der Streckenkapazität gerade auf den eingleisigen Strecken nach Osnabrück und Leer
- Aufbau weiterer zentraler Busbahnhöfe an den Oldenburger Stadtteilbahnhöfen und den Bahnhöfen im Umland zur optimalen Verknüpfung zwischen Regio-S-Bahn und Busverkehr und konsequente Ausrichtung der Buslinien auf diese Umsteigeknoten
- Tägliche, mindestens stündliche Fahrten auf jeder Regionalbuslinie mit Zubringerfunktion zu einem Bahnhof oder Verbindung von Gemeinden; halbstündlich bei Verbindungen ins Oldenburger Stadtgebiet.
- Aufbau eines Park&Ride-Systems am Oldenburger Stadtrand mit dicht getakteter ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt und attraktiven Tarifen

Wie wir diese Forderungen umsetzen, beschreiben wir in den folgenden Abschnitten.

### 4. Neue S-Bahn-Haltepunkte in Oldenburg

Oldenburg verfügte bis Mitte der 70er Jahre über verschiedene weitere Haltepunkte an den Strecken im Stadtgebiet. Diese wurden damals im Zuge einer allgemein eisenbahnfeindlichen Politik nach und nach stillgelegt. Lediglich der Halt in Wechloy wurde seitdem wiedereröffnet. Aber auch die ehemaligen Halte in Ofenerdiek, Bürgerfelde, Krusenbusch und Osternburg liegen an verkehrlich günstigen Stellen, das heißt, sie befinden sich in dichter Wohnbebauung, lassen sich gut mit Bus, Auto und Fahrrad erreichen und versprechen daher bei entsprechendem Angebot auch eine hohe Nachfrage.



Des Weiteren gibt es zwei weitere Standorte im Stadtgebiet, die sich für neue Halte aufdrängen. Dies sind zum einen der Pferdemarkt und zum anderen Drielake östlich der Stedinger Straße. Durch einen Halt direkt am Pferdemarkt wird die Oldenburger Innenstadt mit ihrer Fußgängerzone unmittelbar an die Bahn angebunden. Viele Fahrgäste, die zum Einkaufen oder Ausgehen nach Oldenburg wollen, werden dort aussteigen. Auch kann hier zwischen den Strecken von Leer und Wilhelmshaven umgestiegen werden, was die Fahrplankonstruktion für die Regio-S-Bahn-Linien vereinfacht. Mit einem Halt in Drielake wird der Südosten Oldenburgs, wozu auch Teile Osternburgs und Krusenbusch gehören, besser an die Strecke nach Bremen angeschlossen. Bislang ist eine Nutzung der Züge nach Bremen für dieses Gebiet unattraktiv, weil man erst einen großen Umweg über den Hauptbahnhof machen müsste, zumal es wegen der Hunte keinen direkten Weg dorthin gibt.

Sowohl Drielake als auch Pferdemarkt, aber auch weitere Halte dieser Konzeption verletzen die Bedingung der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), dass ein neuer Halt mindestens drei Kilometer von den benachbarten Halten entfernt sein soll. Das Merkmal einer S-Bahn – und auch einer Regio-S-Bahn in dichter Stadtbebauung – sind aber kurze Haltestellenabstände von wenigen Kilometern. Die Vorgaben des Aufgabenträgers sollten für diesen Fall also angepasst werden. Dies zeigt auch die Haltestellenpolitik außerhalb Niedersachsens in allen bestehenden, neuen und geplanten S-Bahn-Netzen. Vergleiche hierzu die bekannten Beispiele Lübeck, Kiel und Münster, aber auch Freiburg oder Aachen.

In Summe sollte eine ausgebauten Regio-S-Bahn in Oldenburg folgende Haltepunkte außer dem Hauptbahnhof aufweisen:

- Bürgerfelde: möglichst unmittelbar an die Alexanderstraße anschließend
- Drielake: unmittelbar östlich der Stedinger Straße
- Krusenbusch: am alten Standort in Höhe der Fußgängerbrücke
- Ofenerdiek: am alten Standort zwischen den Straßen Am Stadtrand und Karuschenweg
- Osternburg: am alten Standort unmittelbar südlich der Bremer Heerstraße
- Pferdemarkt: am westlichen Ende der Pferdemarktbrücke über der Heiligengeiststraße
  - Ggf. Halt westlich der Auguststraße an der Strecke nach Leer als Ersatz, falls Pferdemarkt technisch nicht realisierbar
- Wechloy: bereits in Betrieb

Die folgende Grafik stellt die Standorte aller heutigen und für die Zukunft gewünschten Bahnhöfe in Oldenburg dar. Bei den zusätzlichen Halten sind aufgrund zwingender baulicher oder räumlicher Gegebenheiten, die wir nicht im Detail voraussehen können, kleinere Abweichungen möglich bzw. wahrscheinlich.



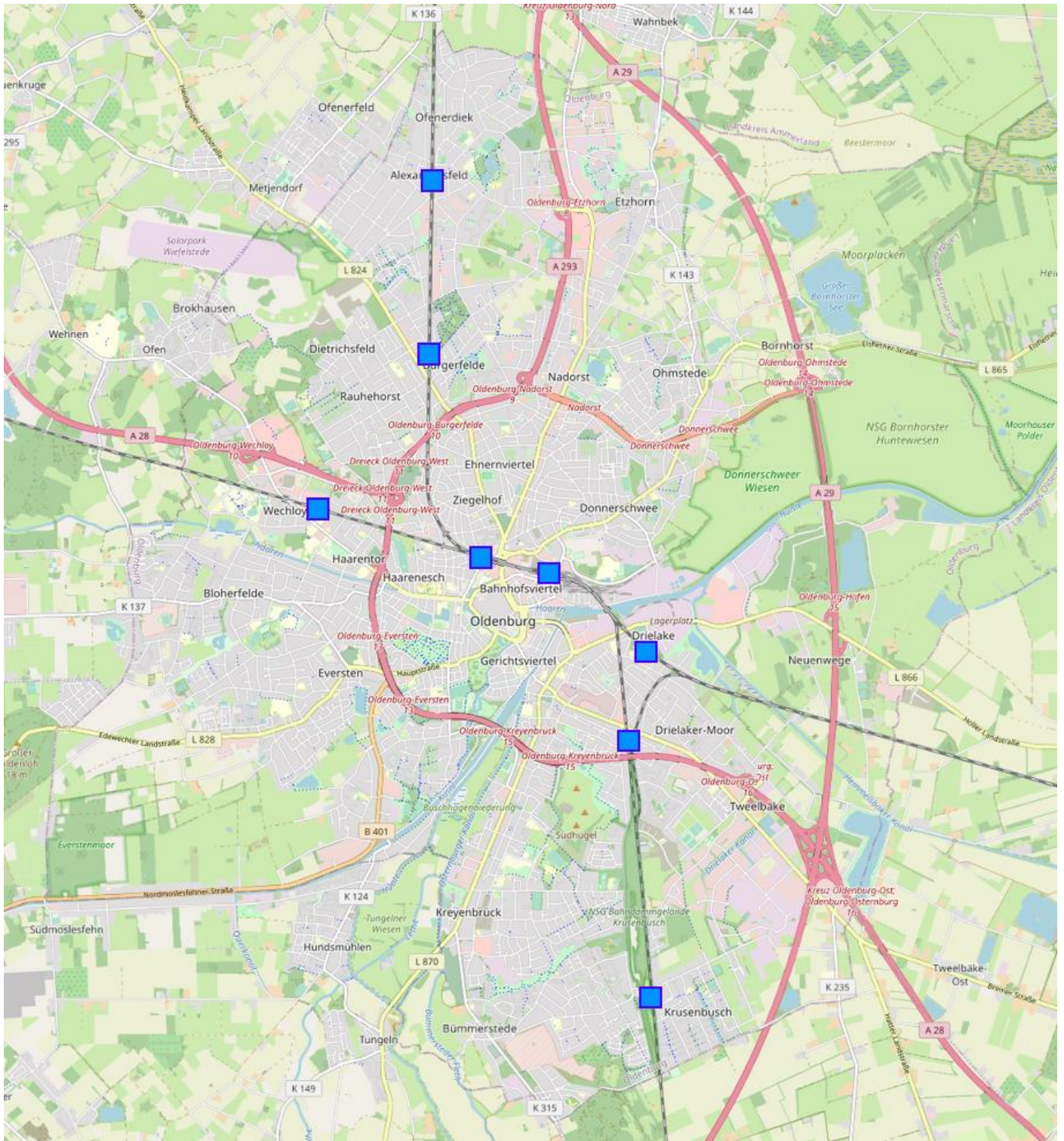


Abbildung 2: Lage der alten und der neuen Haltepunkte im Oldenburger Stadtgebiet

Im Folgenden werden die einzelnen Haltepunkte stichpunktartig vorgestellt, wobei wir die beiden bestehenden Stationen Hauptbahnhof und Wechloy auslassen, da sie bereits existieren ihre Eigenschaften hinreichend bekannt sind.

## Oldenburg-Bürgerfelde

- Lage: nahe, möglichst unmittelbar nördlich der Alexanderstraße; in dichter Wohnbebauung mit einzelnen Gewerbebetrieben
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Varel – Wilhelmshaven
- Busanbindung: Linien 302, 313, 239 und 330, jeweils alle 30 Minuten (über Haltestelle Feldstraße)
- Baumaßnahmen: zwei Außenbahnsteige á 200 m, Zuwegungen, Fahrradstellplätze, ggf. Anpassung der Streckengradiente für geringere Steigung im Bahnsteigbereich, ggf. Verlegung der Bushaltestelle Feldstraße
- Streckenanpassungen: ggf. Verringerung der Steigung im Bahnsteigbereich und Verlängerung der Rampe zur Überführung Alexanderstraße

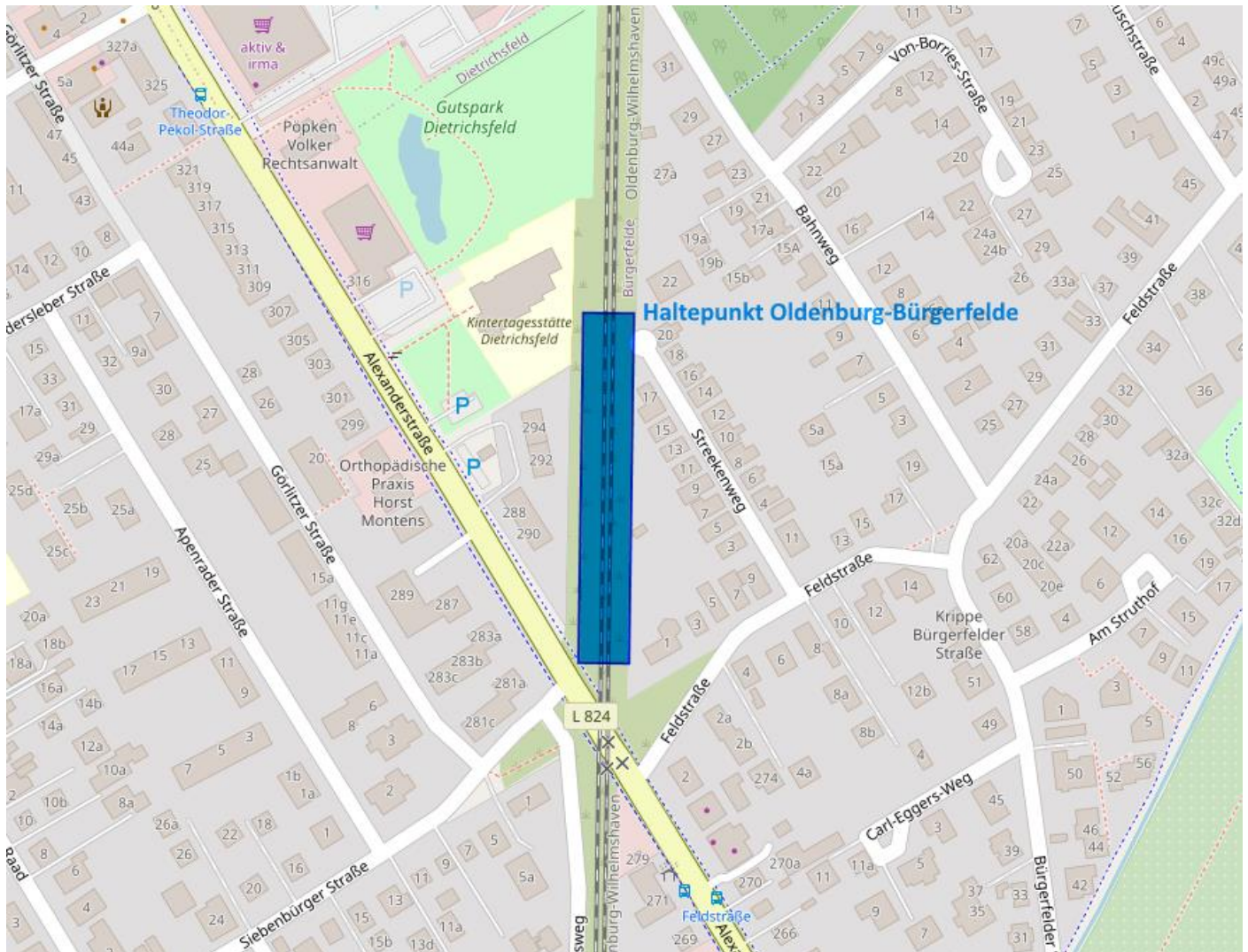


Abbildung 3: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Bürgerfelde

## Oldenburg-Drielake

- Lage: unmittelbar südöstlich des Bahnübergangs Stedinger Straße an der Bremer Strecke, zwischen dichter Wohnbebauung und Gewerbegebiet
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Bremen mit Halt auf allen Stationen
- Busanbindung: Linien 330 (Haltestelle Drielaker Straße) und 340 (Haltestelle Viktoriastraße), jeweils alle 30 Minuten
- Baumaßnahmen: zwei Außenbahnsteige á 250 m, Zuwegungen Stedinger Straße und Steenkenweg, Fahrradstellplätze, Verlegung der Bushaltestellen näher zum Haltepunkt
- Streckenanpassungen: Bahnübergangssteuerung; Signalisierung für Ein-/Ausfahrten aus dem Oldenburger Hauptbahnhof; zwei Weichenpaare für Gleiswechsel südöstlich des Bahnhofs

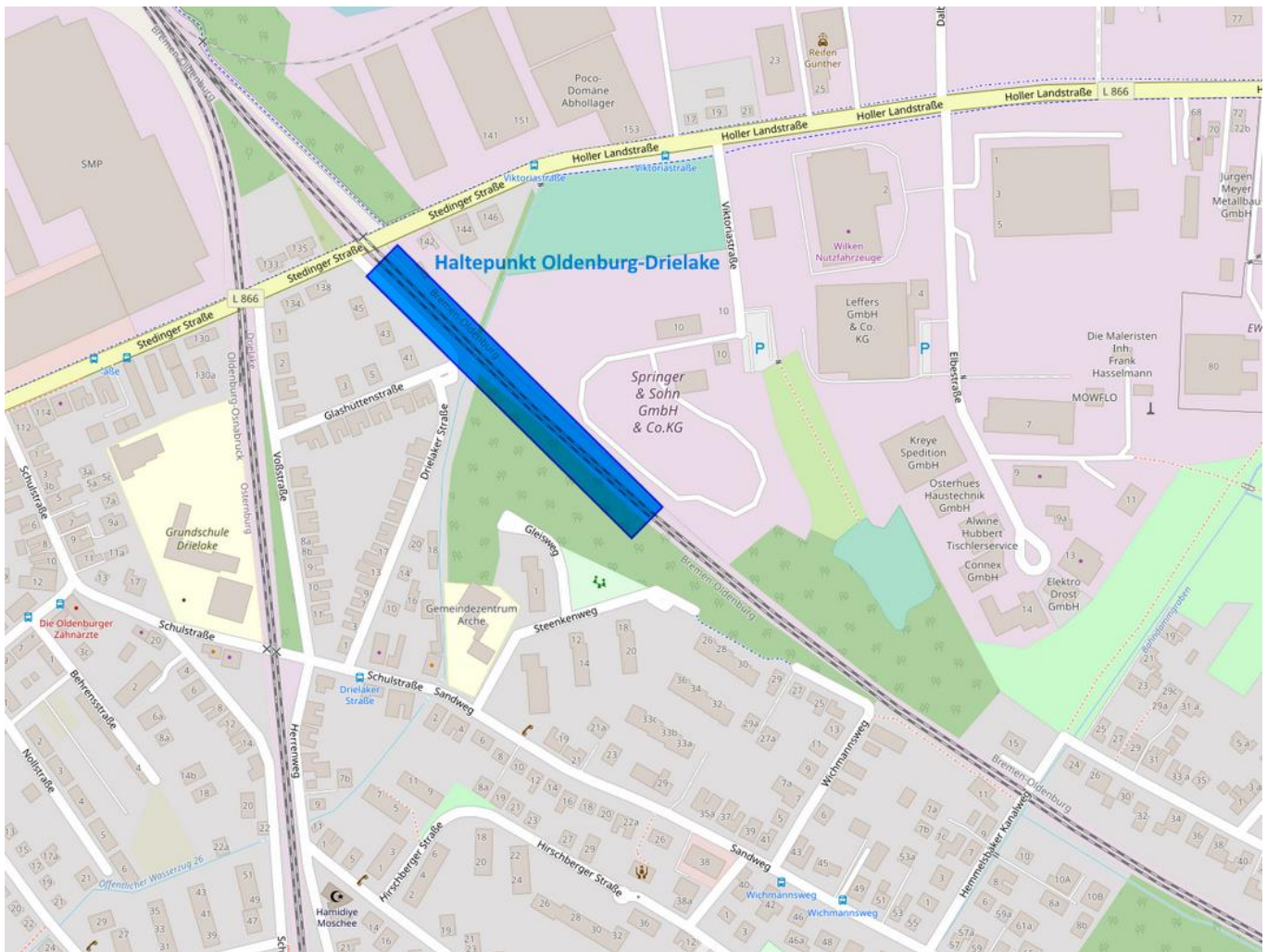


Abbildung 4: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Drielake

Der Haltepunkt Drielake soll insgesamt so gebaut werden, dass er sich bei Sperrungen der Huntebrücke auch als End- und Startpunkt für Züge eignet, auch für die planmäßigen RE und IC mit bis zu sieben Wagen. Daher sind zusätzliche Weichen und längere Bahnsteige erforderlich. Auf diese Weise könnte je nach Verkehrslage wenigstens ein Teil der Züge weiter als bis Hude oder Wüstring verkehren. Dadurch entfällt bzw. reduziert sich auch weitgehend der spontane und oft chaotische Schienenersatzverkehr mit Bussen, denn von einem Halt Drielake aus kann direkt auf die dicht getakteten Stadtbusse umgestiegen werden, die wenigstens einen beträchtlichen Teil der Reisenden aufnehmen und verteilen können, zumal nicht jeder Reisende mit Ziel Oldenburg direkt ins Zentrum möchte.

## Oldenburg-Krusenbusch

- Lage: parallel zur Straße Am Schmeel in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke/der geplanten Unterführung, am westlichen Rand des Stadtviertels Krusenbusch mit fußläufiger Verbindung nach Bümmerstede
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Cloppenburg
- Busanbindung: Linien 304 (Haltestelle Bümmerstede, alle 15 Minuten) sowie 313 (alle 30 Minuten) und 323 (alle 15 Minuten; beide Haltestelle Bahnhof Krusenbusch)
- Baumaßnahmen: ein oder zwei Außenbahnsteige á 200 m, Zuwegungen Stedinger Straße und Steenkenweg, Fahrradstellplätze, Parkplätze
- Streckenanpassungen: Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Oldenburg-Osternburg und Sandkrug, Elektrifizierung bis Osnabrück-Eversburg, Signalisierung für dichtere Blockabstände

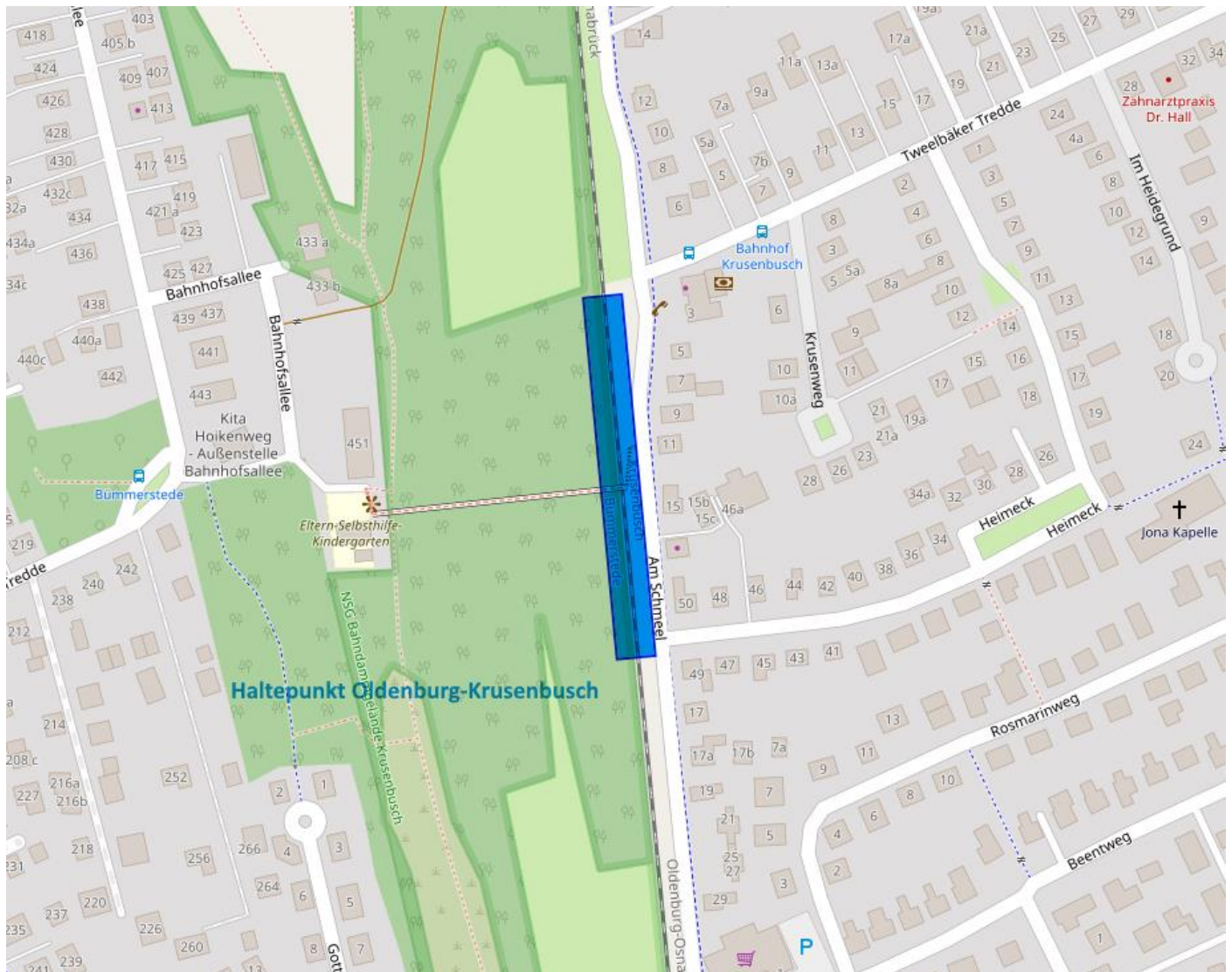


Abbildung 5: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Krusenbusch

## Oldenburg-Ofenerdiek

- Lage: zwischen den Straßen Am Stadtrand und Karuschenweg; inmitten dichter Wohnbebauung
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Varel – Wilhelmshaven; spätabends bei reduziertem RS-Takt auch einzelne RE-Züge
- Busanbindung: Linien 301 und 304 (Haltestelle Bhf. Ofenerdiek, jeweils alle 15 Minuten), 322 und 324 (Haltestelle Lagerstr., jeweils alle 30 Minuten) sowie 329 (Haltestelle Am Alexanderhaus, alle 30 Minuten)
- Baumaßnahmen: zwei Außenbahnsteige á 200 m, Zuwegungen, Parkplätze, Fahrradstellplätze, neue, zentralisierte Bushaltestelle direkt am Bahnhof, Verlegung bzw. Verlängerung der Buslinien 322, 324 und 329 direkt zum Bahnhof
- Streckenanpassungen: ggf. veränderte Blockeinteilung und Signalisierung

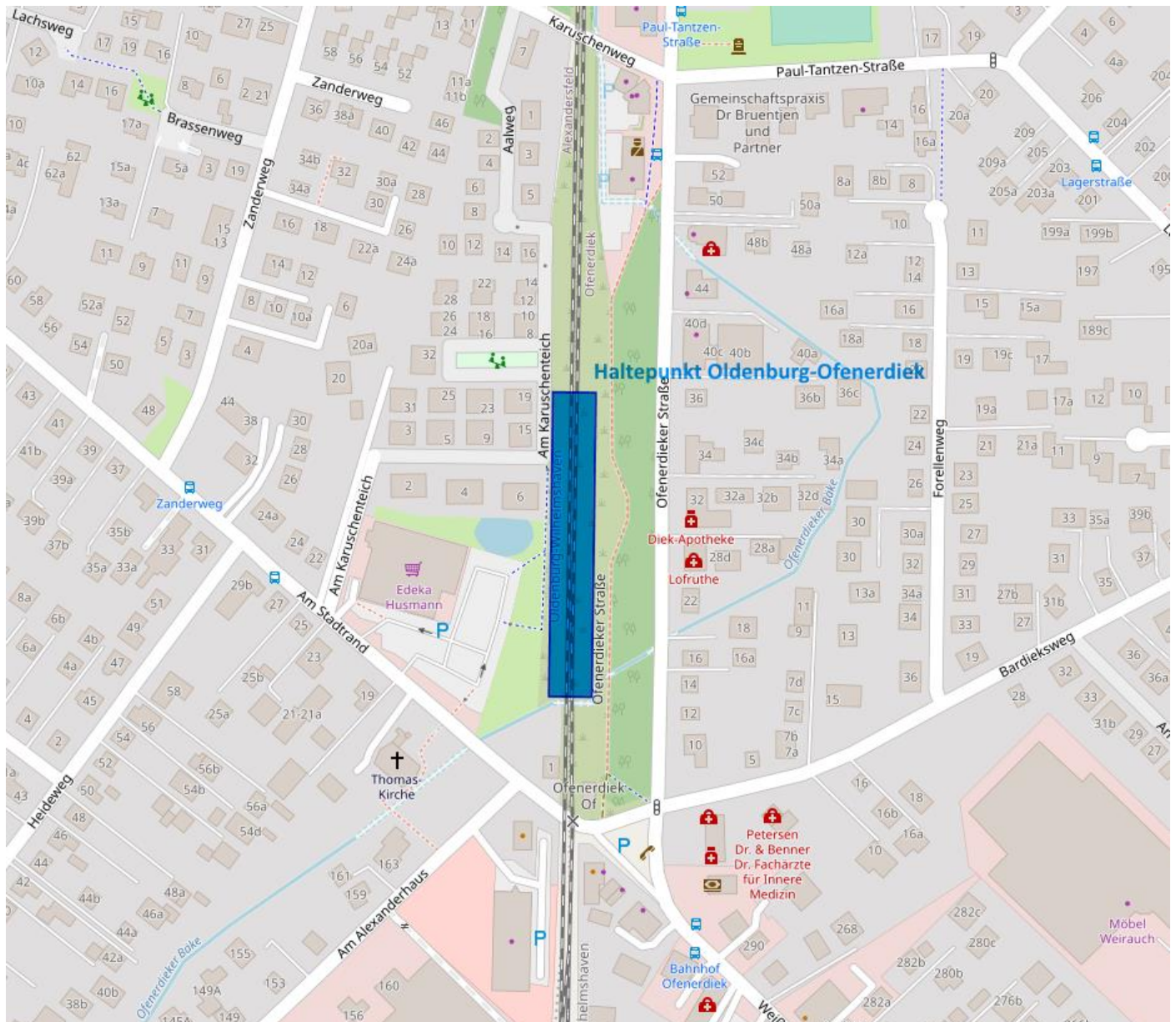


Abbildung 6: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Ofenerdiek

## Oldenburg-Osternburg

- Lage: direkt südlich der Bremer Heerstraße in dichter Wohnbebauung mit vereinzelt Gewerbebetrieben
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Cloppenburg
- Busanbindung: Linien 302 und 313 (jeweils alle 30 Minuten) sowie 323 (alle 15 Minuten; jeweils Haltestelle Bhf. Osternburg)
- Baumaßnahmen: ein neuer Mittel- oder zwei neue Außenbahnsteige á 200 m, Zuwegungen, Fahrradstellplätze, angepasste Bahnübergangssteuerung Bremer Heerstraße
- Streckenanpassungen: Wiederaufbau des zweiten Gleises zwischen Oldenburg-Osternburg und Sandkrug, Elektrifizierung zwischen Oldenburg und Osnabrück-Eversburg; ggf. veränderte Blockeinteilung und Signalisierung



Abbildung 7: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Osternburg

## Oldenburg-Pferdemarkt

- Lage: in Höhe der Heiligengeiststraße am südlichen Rand des Pferdemarktes und am westlichen Ende der Pferdemarktbrücke; direkt nördlich der Fußgängerzone, umgeben von dichter Wohn- und Geschäftsbebauung; zahlreiche öffentliche Einrichtungen und Behörden in der Nähe
- Haltende Linien: alle RS-Linien aus und in Richtung Varel – Wilhelmshaven sowie aus und in Richtung Bad Zwischenahn mit Umstieg zwischen beiden Fahrtrichtungen
- Busanbindung: fast alle Stadt- und Regionalbuslinien über Haltestelle Pferdemarkt
- Baumaßnahmen: Ertüchtigung der Pferdemarktbrücke und Bau zwei neuer Außenbahnsteige mit Treppen und Aufzügen an beiden Bahnsteigenden (auch zur Optimierung des Bahnsteigwechsels zum Umsteigen)
- Streckenanpassungen: ggf. Anpassung der Signalisierung für Gleiswechselbetrieb; Beschleunigung der westlichen Zufahrt zum Hauptbahnhof für mindestens 60 km/h

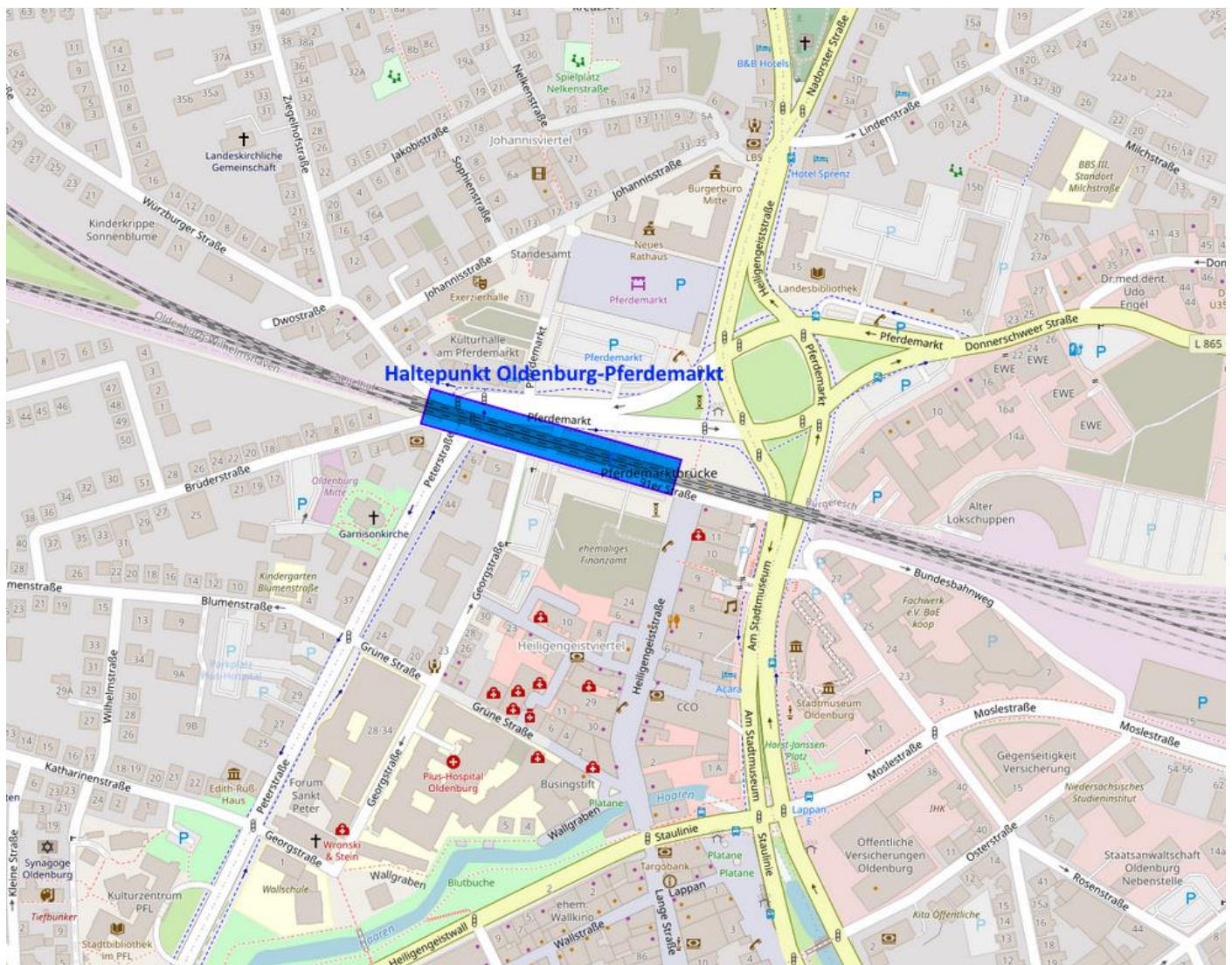


Abbildung 8: Lageplan des neuen Haltepunkts Oldenburg-Pferdemarkt

## Alternative Oldenburg-Auguststraße

Sollte dieser Haltepunkt aus technischen Gründen nicht realisiert werden können, wäre als Alternative ein Halt an der Auguststraße denkbar, welcher nur die Strecke Oldenburg – Leer bedient. Dieser könnte dann vor allem zur Erschließung der zahlreichen Arbeitsplätze auf dem Gelände der ehemaligen Fleischwarenfabrik dienen.

## Reihenfolge der Umsetzung

Die einzelnen Haltepunkte werden sich nicht alle gleichzeitig umsetzen lassen. Das liegt daran, dass sie die LNVG-Kriterien (s.u.) unterschiedlich gut erfüllen, teilweise erhebliche Infrastrukturmaßnahmen sowie eine großangelegte Anpassung bzw. Ausweitung des Fahrplankonzepts erfordern, um überhaupt sinnvoll umsetzbar zu sein, und dass die Planungskapazitäten schlichtweg begrenzt sind. Es ist daher logisch, mit denjenigen Halten zu beginnen, die am leichtesten umzusetzen sind und die die meisten LNVG-Kriterien erfüllen. Anschließend können, zumal bei Erfolg der ersten Reaktivierungen und bei voranschreitender Verkehrswende, die weiteren Stationen in Angriff genommen werden.

An erster Stelle steht demnach mit Abstand Oldenburg-Ofenerdiek, weil hier bereits die meisten Kriterien erfüllt sind und bereits eine grundsätzlich positive Bewertung der LNVG von 2018 vorliegt. Des Weiteren steht für Ende 2022 bereits die Verlängerung der Regio-S-Bahn nach Wilhelmshaven an, bedauerlicherweise aber nicht stündlich. Es besteht aber das Interesse, diese Linie stündlich verkehren zu lassen, was aber betrieblich durch den fehlenden Mittelbahnsteig in Sande verhindert wird. Sobald dieser gebaut ist und ein stündlicher Verkehr der Regio-S-Bahn möglich ist, steht einem Halt in Ofenerdiek – zunächst auch nur stündlich – nichts mehr im Wege.

Dasselbe gilt auch grundsätzlich für die Halte in Bürgerfelde und Drielake. Letzterer könnte bereits heute durch die Regio-S-Bahn bedient werden, liegt jedoch deutlich zu nahe am Oldenburger Hauptbahnhof. Dazu ist aber anzumerken, dass die geringe Entfernung relativiert wird durch die großen Umwege, die aus dem Stadtsüden zum Hauptbahnhof zurückgelegt werden müssen. Diese beiden Halte liegen zudem an bereits bestehenden Linien der Regio-S-Bahn und sollten deswegen als Nummer 2 und 3 umgesetzt werden.

Alle anderen Halte benötigen größere Eingriffe. Der Halt am Pferdemarkt ist bautechnisch herausfordernd. Die Halte Krusenbusch und Osternburg würden gar den jetzigen Fahrplan und das von der LNVG geplante zukünftige Fahrplankonzept für die Osnabrücker Strecke sprengen und eine komplette Neuplanung der Verkehr mitsamt einem angepassten Ausbau der Infrastruktur erfordern. Sie alle sind daher besonders schwierig umzusetzen und bedürfen einer längeren Vorplanung, so dass sie am Ende der Reihenfolge stehen sollten.

## 5. Weitere Bahnstationen im Umland

Das Oldenburger Umland ist derzeit im Nahverkehr nur unzureichend erschlossen, auch wenn es in den letzten Jahren einige Fortschritte beim Ausbau der Busverbindungen über die Stadtgrenzen hinaus gab. Zahlreiche Orte mit nennenswerten Bevölkerungszahlen oder aus anderen Gründen beträchtlichem Fahrgastpotential werden aber im ÖPNV weiterhin nicht gut bedient, viele davon entlang den vier Oldenburger Bahnstrecken. Hier sollten neue Haltepunkte errichtet und in jeder Richtung täglich mindestens stündlich bedient werden.

Dafür können jedoch nicht die bestehenden Express-Linien genutzt werden, da diese zum einen ihren Express-Charakter nicht verlieren sollen und zum anderen an bestimmte Anschlüsse gebunden sind, die es zu wahren gilt. Folglich sind zusätzliche oder verlängerte Linien einzusetzen, die durch einen weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn geschaffen werden können.

Halt	Strecke	Einwohner im Ort(steil) <sup>1</sup>	Besondere Anmerkungen
Apen	OL – Leer	2.500	
Bremen-Huchting	OL – Bremen	30.300	Bereits in Planung
Bremen-Überseeviertel	OL – Bremen	> 10.000	Bereits in Planung
Dangastermoor	OL – Wilhelmshaven	800	Erschließt auch Langendamm (1.500 Einwohner); möglicher Busanschluss nach Dangast
Filsum	OL – Leer	2.200	
Hahn-Lehmden	OL – Wilhelmshaven	1.700	Möglicher Busanschluss nach Wiefelstede, Jaderberg und Oldenburg
Höltinghausen	OL – Osnabrück	1.700	

<sup>1</sup> Angaben laut Wikipedia





Kayhausen	OL – Leer	1.500	Gewerbegebiet mit vielen hundert Arbeitsplätzen unmittelbar am Halt
Leer-Loga	OL – Leer	8.400	Möglicher Busanschluss nach Aurich
Nortmoor	OL – Leer	1.800	
Stickhausen-Velde	OL – Leer	200	Erschließt auch Detern (2.000 Einwohner)
Westerstede	WST – Ocholt	22.000	Einwohnerzahl für gesamtes Stadtgebiet; liegt an zu reaktivierender Stichstrecke von Ocholt
Wilhelmshaven-Bant	OL – Wilhelmshaven	11.000	

Tabelle 1: Liste der gewünschten neuen Haltepunkte rund um Oldenburg

### Reaktivierung von Ocholt nach Westerstede

Der Bahnhof Westerstede nimmt in dieser Tabelle eine Sonderrolle ein, da er an keiner der vier Oldenburger Bahnstrecken liegt. Gleichwohl erscheint es attraktiv, die Stichstrecke von Ocholt nach Westerstede, deren Trasse samt Gleisen noch bis zum alten Westersteder Bahnhof vorhanden ist, wieder herzurichten, eventuell sogar mit einer Verbindungskurve zur Umgehung Ocholts.

Damit könnte das Problem gelöst werden, dass ein Halbstundentakt der Regio-S-Bahn auf der Leereraner Strecke wichtig ist, damit die Halte zwischen Oldenburg und Bad Zwischenahn gut angenommen werden, für die kleinen Ortschaften westlich von Ocholt jedoch überdimensioniert erscheint, zumal der bestehende Expressverkehr allein schon aus Gründen der Netzwirkung unverändert erhalten bleiben muss. Ein Zug pro Stunde könnte demnach Westerstede mit Oldenburg verbinden und somit die parallel verkehrende Schnellbuslinie zu einem schnellen Halbstundentakt zwischen beiden Orten ergänzen. Nebenbei verbessert sich auch die Erreichbarkeit Bad Zwischenahns, des größten Ortes im Ammerland, von Westerstede aus erheblich.

### Umgang mit den LNVG-Kriterien für Haltepunkte

Für die Neueröffnung oder Reaktivierung eines Bahnhalts verlangt die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) derzeit die Erfüllung von insgesamt sieben Kriterien. Ist eines dieser Kriterien nicht erfüllt, kann das Vorhaben nicht oder nur ausnahmsweise umgesetzt werden. Diese Kriterien sind:

- ✓ Der Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient.
- ✓ Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke.
- ✓ Einwohnerpotential im 1,5-km-Radius liegt über 2.000 Einwohner
- ✓ Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt.
- ✓ Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben.
- ✓ Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet.
- ✓ Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz.

Es ist leicht zu erkennen, dass zumindest einige dieser Kriterien nicht darauf ausgelegt sind, einen möglichst flächendeckenden und fahrgastfreundlichen SPNV zu gewährleisten, sondern Kosten zu sparen. Das widerspricht aber – zumal es in den meisten Fällen kaum möglich ist, einen einigermaßen attraktiven Busverkehr über längere Distanzen anzubieten – unmittelbar der Idee der Verkehrswende. Diese kann nur gelingen, wenn deutlich mehr Stationen bedient werden, die auch die Fläche erschließen, wozu ebenfalls deutlich mehr neue Züge und zusätzliche Linien erforderlich sind, da man mit den bestehenden Linien offensichtlich nicht alle Relationen mit allen gewünschten Halten bedienen kann, ohne schwere andere Nachteile in Kauf zu nehmen.

Demnach erscheint es sinnvoll und geboten, die Kriterien auf politischer Ebene zu hinterfragen und möglichst zu verändern, so dass sie nicht auf Kosten-, sondern auf Nutzenmaximierung im Sinne einer eisenbahnfreundlichen Verkehrswende ausgelegt werden. Während keines der aufgeführten Kriterien an sich irrelevant ist, so muss doch wesentlich flexibler damit umgegangen und die Netzwirkung als ganzes betrachtet werden. Die Nichterfüllung eines oder zweier Kriterien darf nicht automatisch zu einem Ausschluss eines Haltes führen. Ferner sollten sekundäre Kriterien



definiert werden, die bei Nichterfüllung eines Kriteriums die Bewertung positiv verändern, etwa indem zahlreiche Arbeitsplätze an die Bahn angebunden werden, wenngleich der umgebende Ort nicht hinreichend groß ist, wie im Falle von Kayhauserfeld.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass ein einziger neuer Halt, etwa Filsum, zwar zurecht ausscheidet, wenn er neuer Fahrzeuge oder neuer Linien (erster und letzter Punkt der Liste) bedarf, um sinnvoll umgesetzt zu werden. Wenn aber gleichzeitig mehrere solcher kleinen Halte umgesetzt werden, rechtfertigt das durchaus die Einführung einer neuen Linie mit zusätzlichen Fahrzeugen. Es muss also eine Möglichkeit geben, die Wechselwirkung mehrerer Reaktivierungen oder Neubauten von Halten in die Bewertung einzubeziehen. Auch dies sollte von der regionalen Politik auf Landesebene eingefordert werden.

## 6. Ergänzende Vorschläge für die Anbindung Oldenburgs an Expresslinien

Wie zu Beginn des Papiers geschrieben, hält PRO BAHN neben dem schienengebundenen Nahverkehr auch die Anbindung Oldenburgs und wichtiger Orte im Umland an Expressverkehre auf der Schiene für essenziell. Wer etwa von Oldenburg nach Bremen unterwegs ist, möchte dort möglichst schnell hinkommen und nicht an jedem Zwischenbahnhof anhalten. Die jetzige Einbindung Oldenburgs in Expressverkehre bietet ab dem Fahrplanwechsel im Winter 2022 folgende schnelle Verbindungen an:

- IC 56 / RE 56: (Norddeich Mole –) Emden – Leer – Oldenburg – Bremen – Hannover – Leipzig; zweistündlich im Wechsel mit RE 1; bis Bremen mit Nahverkehrsfahrkarten nutzbar
- RE 1: Norddeich Mole – Emden – Leer – Oldenburg – Bremen – Hannover; zweistündlich
- RS 30: Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen; stündlich
- RE 18: Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück; stündlich mit Verstärkerfahrten südlich Oldenburgs
- Einzelne weitere ICE- und IC-Züge in Verlängerung verschiedener Linien oder als Verstärkerzüge, insbesondere:
  - ICE 832/841 Berlin – Hannover – Oldenburg und zurück
  - ICE 532/533 München – Nürnberg – Kassel – Hannover – Oldenburg und zurück
  - ICE 776 Frankfurt – Kassel – Hannover – Oldenburg

Ab 2024 wird die Linie RE 1 zudem in Oldenburg mit Elektrotriebwagen betrieben und in Oldenburg geflügelt, wobei ein Zugteil wie gehabt nach Norddeich Mole weiterfährt und der andere Teil nach Wilhelmshaven, wofür die Linie RE 18 dann zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg nur noch zweistündlich verkehren wird. Für die Strecke Oldenburg – Osnabrück plant die LNVG als zuständiger Aufgabenträger einen Halbstundentakt mit der Linie RE 18 und einem nach Ausbau leicht beschleunigten Fahrplan.

Zwischen Bremen und Oldenburg bzw. Bad Zwischenahn besteht also ein schneller Halbstundentakt, auf allen anderen Strecken dagegen nur ein schneller Stundentakt, der ggf. in der Hauptverkehrszeit verstärkt wird. Insbesondere südlich Oldenburgs wirkt die Linie RE 18 aufgrund zahlreicher Zwischenhalte aber eher wie eine Regionalbahn. Zudem ist festzustellen, dass es keine direkten Verbindungen in niederländische Provinzhauptstadt Groningen mit ca. 200.000 Einwohnern gibt und ebenso wenig Direktverbindungen in Richtung Ruhrgebiet existieren, die es früher jahrzehntelang nach Mönchengladbach, Essen, Köln und anderen Städten gab. Die Umsteigeverbindungen in Osnabrück an den Fernverkehr in Richtung Ruhrgebiet und in Leer an den Regionalverkehr in Richtung Emsland sind indes miserabel. Wartezeiten von bis zu 50 Minuten sind üblich. Diese verhindern effektiv den Umstieg vom Auto auf die Bahn.

Es bedarf also nicht nur eines Ausbaus des Nahverkehrs, sondern auch sinnvoller Ergänzungen im Expressnetz. Angesichts der Größe Groningens und des einst dichten Fernbusverkehrs zwischen Bremen, Oldenburg und Groningen erscheint ein im Endausbau stündliches schnelles Angebot auf dieser Strecke mindestens in RE-, besser noch in IC-Qualität sinnvoll. Der D-Takt-Entwurf sieht hier bislang eine zweistündliche Bedienung in der Zeitlage der RS 30 vor. Diese Expresslinie hätte zudem den Vorteil, dass sie die Umsteigezeiten in Leer in Richtung Emsland drastisch verkürzt. In Bremen könnten einzelne Züge nach Hamburg durchgebunden werden, da die Nachfrage auf dieser Relation sehr groß ist. Mehr als einige tägliche Durchbindungen sind aber wegen der nötigen Kreuzung des gesamten, dicht befahrenen Nordkopfes des Bremer Hauptbahnhofs nicht realistisch.



In Richtung Süden wäre eine Wiederherstellung der Direktverbindungen ins Ruhrgebiet sinnvoll. Eine Chance ergibt sich hier durch die RRX-Linie nach Osnabrück. Diese verkehrt stündlich zwischen Düsseldorf, Gelsenkirchen und Osnabrück mit einem beschleunigten Fahrplan und benötigt daher nur wenige Minuten länger für die Strecke als die stündlichen Fernzüge. Diese Linie ließe sich nördlich von Osnabrück stündlich bis Oldenburg und im Wechsel mit dem RE 1 zweistündlich bis Wilhelmshaven verlängern. Dadurch könnten für Oldenburg und zahlreiche andere Mittelzentren entlang der Strecke attraktive Direktverbindungen hergestellt werden, die zudem auch für den küstennahen Tourismus sehr interessant wären. Voraussetzung dafür ist aber die Elektrifizierung zwischen Oldenburg und Osnabrück, eine geringfügige Anpassung der im aktuellen LNVG-Gutachten vorgesehenen Ausbauten und ein Verzicht auf bestimmte Zwischenhalte, die dann anderweitig bedient werden müssten.

Zusammengefasst schlägt PRO BAHN also folgende Anpassungen an den Expressnetzen vor:

- Beibehaltung des Bedienkonzepts für RE 1, IC 56/RE 56 und der weiteren Fernzüge in Einzellagen
- Ersatz der RS 30 durch neue, stündliche RE-Linie Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen
- RRX 2: Düsseldorf – Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven; stündlich bis Oldenburg, nördlich davon zweistündlich im Wechsel mit RE 1
- RE 18: Oldenburg – Osnabrück; stündlich, jedoch um 30 Minuten verschoben

## **7. Vorschlag für ein Eisenbahn-Liniennetz in und um Oldenburg**

Basierend auf den zuvor genannten Überlegungen schlagen wir das im Folgenden näher erläuterte Liniennetz für den Schienenpersonenverkehr in und um Oldenburg vor. Kern ist der massive Ausbau der Regio-S-Bahn über Oldenburg hinaus und die Wiedereröffnung zahlreicher weiterer Halte im Stadtgebiet und darüber hinaus, wobei alle innerstädtischen Halte mindestens halbstündlich bedient werden sollen. Hinzu kommen die zuvor angesprochenen Erweiterungen des Expressverkehrs, die ebenfalls dargestellt sind. Das Liniennetz ist zudem darauf angelegt, möglichst vielen Orten eine möglichst schnelle Direktverbindung nach Bremen zu gewährleisten.

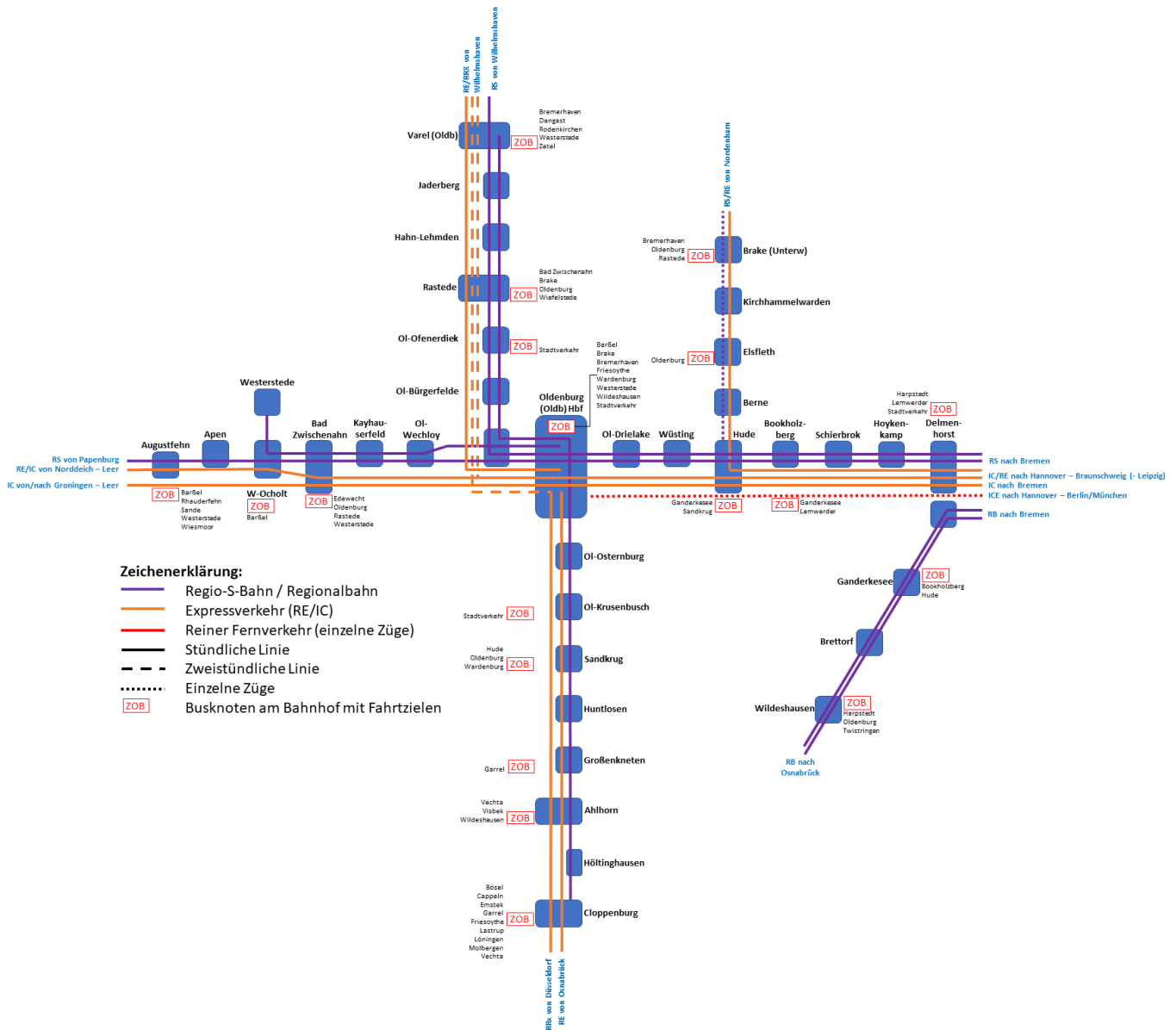


Abbildung 9: Vorgeschlagenes Liniennetz rund um Oldenburg mit Regio-S-Bahn und Expresslinien

### Integration in den Deutschlandtakt

Gemäß dem aktuellen Entwurf des Deutschlandtakts wird Oldenburg Hbf ein Taktknoten zur vollen und halben Stunde. Zu dieser Zeit treffen sich dann vier Züge, je einer aus jeder Richtung, am Hbf zu jeweils mehrminütigen Korrespondenzhalten. Daran hält auch dieses Konzept in seiner Auslegung fest.

Allerdings können, weil der Oldenburger Hbf nur sieben Bahnsteigkanten hat, nicht zeitgleich auch die Regio-S-Bahnen im Hbf eintreffen. Das ist aber auch nicht schlimm, denn die resultierenden Halte wären, da die Expresszüge Priorität genießen noch deutlich länger als die Halte der Expresslinien, die, vgl. Abbildung 1, bis zu 12 Minuten betragen. Haltezeiten von über 15 Minuten, die sich daraus ergeben, sind im S-Bahn-Verkehr aber höchst unattraktiv. Insofern ist es besser, die RS-Linien zwischen die Expresslinien zu schieben, so dass diese Züge weitere Knoten zu den Minuten 15 und 45 bilden. Dies passt auch zu der Fahrplankonstruktion zwischen Oldenburg und Bremen, der zufolge die RS 3 Oldenburg Hbf zukünftig zur Minute 47 verlässt und zur Minute 11 ankommt. So kann die Haltezeit am Oldenburger Hbf auf wenige Minuten reduziert werden, was die Bahn insbesondere für Verbindungen wie Bad Zwischenahn – Hude oder Ofenerdiek – Ahlhorn deutlich attraktiver macht.



Im Expressverkehr entspricht das dargestellte Liniennetz den im vorigen Kapitel genannten Anpassungen. Dadurch ist gewährleistet, dass an den Referenzpunkten in Leer, Sande, Bremen Hbf und Osnabrück Hbf weiterhin eine Integration in das Grundgerüst des Deutschlandtaktes gewährleistet wird. Durch den Verzicht auf die Halte in Ocholt und Augustfehn für die schnelle Linie nach Groningen (kompensiert durch die Regio-S-Bahn) wird der Anschluss in Richtung Emsland gegenüber dem Taktentwurf deutlich stabilisiert. Das vorgestellte Konzept ist also zum Deutschlandtakt in seiner jetzigen Planungsstufe kompatibel.

### Regio-S-Bahnen zukünftig auf allen Strecken um Oldenburg

Für die Regio-S-Bahn, die an allen Haltestellen hält und das Grundangebot darstellt, sehen wir folgendes Angebot vor.

- Zwischen Oldenburg Hbf und Bremen Hbf verkehren zwei Linien, die sich zu einem exakten Halbstundentakt überlagern. Östlich von Hude sollten diese Linien exakt in der Zeitlage des ab Dezember 2022 gültigen Fahrplans verkehren. Dieser Halbstundentakt entsteht im aktuellen Verkehrsvertrag aus einer Überlagerung zweier stündlicher Linien aus Nordenham und Oldenburg. Die Nordenhamer Linie fährt in unserem Konzept aber westlich von Hude ebenfalls weiter nach Oldenburg.
  - o Dadurch verbessert sich die Erreichbarkeit Oldenburgs, welches ein deutlich wichtigeres Fahrtziel als Nordenham oder Brake ist, für die kleinen Halte zwischen Bremen und Oldenburg deutlich.
  - o Außerdem wird ein Halbstundentakt für den bestehenden Halt in Wüsting sowie den geplanten Halt in Drielake überhaupt erst möglich.
  - o Nach Nordenham fährt dann im Stundentakt und leicht angepasster Zeitlage wieder eine Regional-Express-Linie, die zwischen Hude und Bremen nur in Delmenhorst stoppt. Damit wird auch einer der wesentlichen Kritikpunkte an dem ab Dezember 2022 geltenden Verkehrskonzept behoben.
- Westlich von Oldenburg Hbf verkehrt eine der beiden Linien weiter nach Wilhelmshaven und die andere weiter nach Leer (ggf. sogar Papenburg), so dass alle inkl. der geplanten Halte auf diesen beiden Strecken stündliche Direktverbindungen nach Bremen erhalten.
- Zwischen Oldenburg Hbf und Westerstede wird eine weitere stündliche Regio-S-Bahn-Linie eingerichtet, die in etwa eine halbe Stunde versetzt zu der nach Leer verkehrt und einen Anschluss zu der zweiten stündlichen Linie aus Bremen herstellt, die nach Wilhelmshaven abbiegt.
  - o Dies setzt die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Westerstede – Westerstede-Ocholt voraus (s.o.) und sorgt zusammen mit der Schnellbuslinie S35 für einen Halbstundentakt Westerstede – Oldenburg sowie für eine deutlich bessere ÖPNV-Verbindung zwischen Westerstede und Bad Zwischenahn.
- Eine vierte stündliche Linie wird zwischen Varel und Cloppenburg eingeführt und verkehrt ca. eine halbe Stunde versetzt zur Linie Wilhelmshaven – Bremen. Auch hier ist auf den Anschluss in Oldenburg Hbf in bzw. aus Richtung Bremen zu achten.
  - o Südlich von Oldenburg werden auch die geplanten Halte in Osterburg, Krusenbusch und Höltinghausen bedient. Hier kann allerdings kein exakter 30-Minuten-Takt mit der RE18 hergestellt werden, weil die RE18 den Knoten zur vollen Stunde bedient (Abfahrt Oldenburg Hbf ca. Minute 05) und die RS-Linie den Knoten zur Minute 45 (Abfahrt Oldenburg Hbf ca. Minute 47).
- Der Halt in Oldenburg-Pferdemarkt kann zum Umstieg aus Richtung Wilhelmshaven in Richtung Leer und umgekehrt genutzt werden und verhindert dadurch längere Korrespondenzhalte der verschiedenen RS-Linien in Oldenburg Hbf, die aufgrund des durch die zusätzlichen Linien deutlich erhöhten Trassenverbrauchs kritisch wären und zu Konflikten mit anderen Linien oder Güterzügen führen könnten.

### Erforderlicher Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die Umsetzung der in diesem Konzept dargelegten Verbesserungen erfordert vielfältige Ausbauten an der Infrastruktur, die insbesondere die eingleisigen Strecken Oldenburg – Leer und Oldenburg – Osnabrück betreffen. Diese gehen deutlich über den reinen Bau von Haltestellen hinaus, sondern sind insbesondere nötig, um den Mehrverkehr bewältigen zu können. Für die Strecke Leer – Oldenburg gibt es bereits Ausbauplanungen im Rahmen der sogenannten Wunderline. Für Oldenburg – Osnabrück gibt es seit kurzem ein Gutachten der LNVG, das Ausbaumaßnahmen beschreibt,



mit denen ein stabiler und schnellerer Halbstundentakt auf der Gesamtstrecke eingerichtet werden könnte. Beide Planungen reichen aber für die hier beschriebene Zunahme der Verkehrsleistungen nicht aus.

Die folgende Liste beschreibt die bereits absehbar nötigen Ausbauten auf den von Oldenburg ausgehenden Strecken, die über die Einrichtung der Haltepunkte hinausgehen. Weitere Ausbauten können sich aus dem genauen Fahrplan-konzept ergeben.

- **Wilhelmshaven – Oldenburg:**
  - neuer Mittelbahnsteig in Sande (nicht im aktuellen Ausbauprojekt enthalten)
- **Leer – Oldenburg:**
  - Kreuzungsmöglichkeit in Höhe des ehemaligen Bahnhofs Bloh zwischen Oldenburg und Bad Zwischenahn (nicht in den Planungen zur Wunderline enthalten); besser noch: Doppelspurinsel zwischen Wechloyer Brücke und Bloh
  - zweigleisiger Ausbau zwischen Westerstede-Ocholt und Bad Zwischenahn (nicht in den Planungen zur Wunderline enthalten)
  - zweigleisiger Ausbau zwischen Stickhausen-Velde und Augustfehn
- **Osnabrück – Oldenburg:**
  - Elektrifizierung zwischen Huntebrücke Oldenburg und Abzweig Osnabrück-Eversburg (im LNVG-Gutachten nur optional enthalten)
  - zweigleisiger Ausbau Oldenburg-Osternburg – Oldenburg-Krusenbusch (nicht im LNVG-Gutachten enthalten)
  - zweigleisiger Ausbau Sandkrug - Huntlosen
  - neuer Mittelbahnsteig in Großenkneten
  - zweigleisiger Ausbau bei Höltinghausen
  - neuer Außenbahnsteig in Cloppenburg (nicht im LNVG-Gutachten enthalten)
- **Bremen – Oldenburg:**
  - Kapazitätssteigerung zwischen Delmenhorst und Bremen; ggf. drittes Gleis

## 8. Bessere Integration von Eisenbahn und Busverkehr im Umland

An den mit „ZOB“ beschrifteten Halten sieht PRO BAHN die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit, zentrale Umsteigepunkte zum Busverkehr zu schaffen. Diese Halte bieten sich an, weil sie bereits jetzt günstig im Busnetz liegen oder günstige Verknüpfungen zu den nächstgelegenen Zentren herstellen könnten. Allerdings werden bislang nur wenige davon wirklich angemessen bedient.

Die meisten Busanschlüsse an Bahnhöfen beschränken sich derzeit weiterhin auf den Schülerverkehr mit unregelmäßigen, an den Schulstunden orientierten Fahrzeiten, oder werden bestenfalls werktags im Halbstundentakt bedient. Der Mindeststandard eines regulären Busanschlusses sollte aber eine stündliche Bedienung an allen Wochentagen von früh bis spät sein. Kreisgrenzen dürfen dabei – anders als gegenwärtig – trotz wechselnder Zuständigkeiten der Aufgabenträger keine Rolle spielen, sondern die Endpunkte einer Linie müssen dort liegen, wo es sinnvoll ist.

### Definition eines einheitlichen Mindeststandards für Regionalbusse

Die nachstehende Auflistung fasst unsere Mindestanforderungen an regionale Buslinien zur Verknüpfung mit dem SPNV stichpunktartig zusammen:

- An allen Wochentagen einschließlich Wochenenden und Feiertagen ist mindestens stündliche Bedienung aller Haltestellen entlang des Laufwegs der jeweiligen Linie sicherzustellen.
- Bei mehreren wichtigen Anschlüssen oder hohem Fahrgastpotential entlang der Strecke ist auch ein dichterer Takt anzubieten, der dies angemessen berücksichtigt.
- Die Betriebszeit läuft von Montag bis Freitag an Werktagen von ca. 5 bis ca. 24 Uhr; an Wochenenden liegt der Betriebsbeginn ggf. ein oder zwei Stunden später.



- Keine Abweichungen vom Takt! Die Fahrzeiten und Anschlüsse sind minutengenau einzuhalten, ebenso die Abfolge der Haltestellen. Wenn etwa ein Bus durch den Takt etwa zehn Minuten zu früh unterwegs ist, um Schüler von einer Schule aufzunehmen, ist ein zusätzlicher Bus außerhalb des Taktes einzusetzen.
- Anschlusszüge sind bei Verspätungen grundsätzlich mindestens fünf Minuten abzuwarten, wobei gerade die letzten Fahrten nach Möglichkeit auch länger warten sollen, wenn dadurch keine anderen Reiseketten gefährdet werden.
- Die Fahrten werden mit vollwertigen Bussen mit mindestens 25 – 30 Sitzplätzen durchgeführt, ggf. auch mit größeren, so dass auch kleinere Reisegruppen problemlos mitgenommen werden können.
- Die Fahrten werden nicht als Rufbus angeboten, sondern verkehren immer und ohne vorherige Anmeldung.

Durch verbesserte Busanschlüsse können sich zudem insgesamt bessere und schnellere Verbindungen ergeben, die die Nutzung des ÖPNVs überhaupt erst sinnvoll erscheinen lässt. Ein Beispiel hierfür ist etwa die Relation Oldenburg – Vechta. Derzeit gibt es südlich von Ahlhorn nur sporadischen Busverkehr nach Vechta an Schultagen, so dass der normale Fahrweg mit dem Zug den Umweg über Delmenhorst nimmt. Das erhöht den Fahrpreis immens und verlängert die Fahrzeit auf knapp 90 Minuten. Ein funktionierender, stündlicher oder noch häufigerer Busanschluss in Ahlhorn reduziert dagegen den Preis und senkt die Fahrzeit auf unter 60 Minuten. Zudem könnten bei passenden Zeitlagen der Busse in Vechta neue Anschlüsse zur RB 59 in Richtung Osnabrück entstehen.

### Übersicht der neuen bzw. auszubauenden Busanschlüsse an Bahnhöfen

Folgende Busanschlüsse sollten nach Auffassung von PRO BAHN eingerichtet oder verbessert werden:

<b>Bahnhof</b>	<b>Buslinie von/nach</b>	<b>Zuganschluss von/nach</b>	<b>Empfohlener Takt</b>
Ahlhorn	Vechta	Oldenburg	Mo-Fr: Halbstündlich Sa/So: Stündlich
Ahlhorn	Visbek	Oldenburg	Stündlich
Ahlhorn	Wildeshausen	Cloppenburg Oldenburg	Stündlich
Augustfehn	Barßel	Leer	Stündlich
Augustfehn	Uplengen – Wiesmoor – Friedeburg – Sande	Leer	Stündlich
Augustfehn	Rhauderfehn	Oldenburg	Stündlich
Augustfehn	Westerstede	Leer	Stündlich
Bad Zwischenahn	Edewecht	Leer Oldenburg	Mo-Fr: Halbstündlich Sa/So: Stündlich
Bad Zwischenahn	Oldenburg	Leer	Halbstündlich
Bad Zwischenahn	Wiefelstede – Rastede	Leer	Stündlich
Bad Zwischenahn	Westerstede	Oldenburg	Halbstündlich bis Rostrup; darüber hinaus stündlich
Bookholzberg	Ganderkesee	Oldenburg	Halbstündlich
Bookholzberg	Lemwerder (Fähranschluss Vegesack)	Oldenburg	Stündlich
Brake	Bremerhaven	Hude	Stündlich
Brake	Oldenburg	Nordenham	Halbstündlich
Brake	Rastede	Nordenham	Stündlich
Cloppenburg	Cappeln/Emstek – Vechta	-----	Halbstündlich
Cloppenburg	Garrel – Bösel – Friesoythe	Osnabrück	Halbstündlich
Cloppenburg	Lastrup – Lönigen	Oldenburg	Stündlich
Cloppenburg	Molbergen	Oldenburg Osnabrück	Stündlich
Cloppenburg	Vechta	-----	Halbstündlich
Delmenhorst	Harpstedt	Bremen Oldenburg	Stündlich
Delmenhorst	Lemwerder (Fähranschluss Vegesack)	Bremen	Mo-Fr: Halbstündlich



Bahnhof	Buslinie von/nach	Zuganschluß von/nach	Empfohlener Takt
		Oldenburg	Sa/So: Stündlich
Elsfleth	Oldenburg	Nordenham	Stündlich
Ganderkesee	Bookholzberg	Osnabrück	Halbstündlich
Ganderkesee	Hude	Bremen Osnabrück	Stündlich
Großenkneten	Garrel	Oldenburg	Stündlich
Hude	Ganderkesee	Nordenham Oldenburg	Stündlich
Hude	Sandkrug	Bremen Nordenham	Stündlich
Rastede	Brake	Oldenburg	Stündlich
Rastede	Oldenburg	Wilhelms- haven	Halbstündlich
Rastede	Wiefelstede	Oldenburg	Stündlich
Sandkrug	Hude	Cloppenburg Osnabrück	Stündlich
Sandkrug	Oldenburg	Cloppenburg Osnabrück	Halbstündlich
Sandkrug	Wardenburg	Cloppenburg Osnabrück	Mo-Fr: Halbstündlich Sa/So: Stündlich
Varel	Dangast	Oldenburg	Mo-Fr: Stündlich Sa/So: Halbstündlich
Varel	Rodenkirchen – Nordenham – Blexen (Fähr- anschluss Bremerhaven)	Oldenburg Wilhelms- haven	Stündlich
Varel	Westerstede – Westerstede-Ocholt	Wilhelms- haven	Stündlich
Varel	Zetel	Oldenburg	Mo-Fr: Halbstündlich Sa/So: Stündlich
Westerstede-Ocholt	Barßel	Oldenburg	Stündlich
Westerstede-Ocholt	Westerstede – Varel	Leer	Stündlich
Wildeshausen	Harpstedt	Osnabrück	Stündlich
Wildeshausen	Oldenburg	Osnabrück	Halbstündlich
Wildeshausen	Twistingen	Delmenhorst Osnabrück	Stündlich

Tabelle 2: Übersicht der geforderten Busanschlüsse an Bahnstationen im Oldenburger Umland mit Taktfrequenzen und Anschlussbeziehungen

### Sonderfälle Buslinien Cloppenburg – Friesoythe und Westerstede-Ocholt – Barßel

Die beiden Buslinien von Westerstede-Ocholt nach Barßel sowie von Cloppenburg über Garrel und Bösel nach Friesoythe betrachten wir als Übergangslösung. Unser langfristiges Ziel ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Cloppenburg – Friesoythe – Westerstede-Ocholt einschließlich des Lückenschlusses zwischen Friesoythe und Sedelsberg. Diese hat auf der Gesamtstrecke erhebliches Potential und wäre gegenüber einem Bus aufgrund kürzerer Fahrzeiten und komfortablerer Fahrt deutlich attraktiver. Jedoch wird eine Reaktivierung mehr Zeit in Anspruch nehmen als die Einrichtung bzw. Verbesserung von Buslinien, weswegen wir diese als Übergangslösung optimieren wollen.

### Bedarfsgerechte Bedienung auf Abruf in nachfrageschwachen Gebieten

In ganz Deutschland findet man an vielen Stellen verschiedene ÖPNV-Angebote, deren Nutzung der Fahrgast vorab anmelden muss, z.B. Rufbusse, Anruf-Sammel- oder Anruf-Linien-Taxis. All diesen Angeboten ist gemein, dass ihre Inanspruchnahme unter der Hürde der vorherigen Kontaktaufnahme leidet. Auch wenn ein Anruf oder eine Buchung über eine App dem Außenstehenden nicht besonders aufwendig erscheinen mag, reichen sie doch aus, um Fahrgäste





abzuschrecken, die sich sonst einfach zur vorgegebenen Abfahrtszeit zur Bushaltestelle begeben würden. Grundsätzlich sind solche Angebote nach Auffassung von PRO BAHN daher zu vermeiden. Insbesondere sollte keine der Buslinien, die in Tabelle 2 dargestellt sind, zu irgendeiner Zeit oder an irgendeinem Tag nur auf Abruf verkehren.

Gleichwohl können Rufbusse und ähnliche Angebote in bestimmten Fällen sinnvoll sein. Dies betrifft Fälle, in denen ein Ort nicht an wichtige Buslinien angebunden ist, ungünstig zur Bahn liegt oder einfach ein weitläufiges Siedlungsgebiet abzudecken ist, ein vertakteter Stadtbus aber aufgrund der Größe nicht infrage kommt. Dies betrifft zum Beispiel Varel, wo der nördliche Teil des Kernortes abseits jeder regionalen Buslinie liegt und das südlich angrenzende Büppel nicht ohne unverhältnismäßige Umwege an eine vertaktete Buslinie angeschlossen werden könnte.

Hier bietet sich ein flexibles Angebot an, das auf die Fahrzeiten der Züge abgestimmt ist und mindestens stündlich verkehrt. Eine feste Linienführung ist nicht nötig, sondern kann nach Bedarf bestimmt werden. Da es meist um kurze Strecken geht, könnten hier autonome Fahrzeuge mit begrenzter Kapazität sinnvoll sein, um die Betriebskosten zu minimieren und überhaupt erst ein tägliches Angebot zu ermöglichen.

## 9. Für einen optimierten Stadtbusverkehr in Oldenburg

Während der Stadtbusverkehr einen großen Teil Oldenburgs in einem attraktiven Takt erschließt und seit einigen Jahren teilweise auch über die Stadtgrenze hinaus ins Umland verkehrt, gibt es gerade in den umgebenden Landkreisen immer noch große Gebiete, die kaum mit dem ÖPNV erschlossen sind. Trotz einiger Fortschritte hier mangelt es an vertakteten, täglichen Buslinien und gerade auch an Zubringern zum jeweils nächsten Bahnhof. In Oldenburg selbst gibt es durchaus auch Potential für weitere Verbesserungen. Das Zentrum wird zwar sehr gut mit dem Bus erschlossen, jedoch ist eine Fahrt zwischen benachbarten Stadtteilen gerade deswegen oft sehr mühselig.

Im Folgenden stellen wir verschiedene Anregungen vor, wie dies verändert werden kann, wobei das jetzige Stadtbusnetz mit seinen Hauptlinien nicht infragegestellt wird. Durch die Anregungen können sich aber sehr wohl Anpassungen an den jetzigen Linien im Detail ergeben.

### Bessere Erschließung des Oldenburger Stadtgebiets durch Mini-ZOBs

Derzeit konzentriert sich die Verknüpfung der Buslinien in Oldenburg auf den ZOB nördlich des Hauptbahnhofs, den Lappan und den Pferdemarkt. Das Oldenburger Stadtgebiet bietet sich aber durchaus dafür an, an bestimmten dezentralen Punkten weitere Umsteigeknoten, gewissermaßen Mini-ZOBs, einzurichten. Die Möglichkeiten hierzu sollten gründlich untersucht werden. Aus Sicht von PRO BAHN eignen sich hierfür unter anderem auch einige neue Haltepunkte. So verkehren in der Nähe des alten Bahnhofs Ofenerdiek insgesamt fünf Linien, die im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes an einer gemeinsamen Haltestelle zusammengelegt werden könnten. Gleiches gilt für den Halt Krusenbusch, wo sich auch heute schon mehrere Linien treffen.

### Einrichtung tangentialer Linien in Oldenburg

Das Oldenburger Stadtbusnetz ist von einer Ausrichtung auf das Zentrum geprägt. Praktisch alle Buslinien verkehren über die zentralen Haltestellen Lappan oder ZOB. Ein direkter Verkehr zwischen verschiedenen Stadtteilen ist ohne Fahrt durch das Stadtzentrum kaum möglich. Eine echte Ausnahme bildet hier nur die Linie 324 im Westen der Stadt, die aber aufgrund ihres dünnen Halbstundentaktes für innerstädtische Fahrten nur begrenzt attraktiv ist.

Aus diesem Mangel folgen zu lange Fahrzeiten und Umsteigezwänge, die den Bus ins Hintertreffen gegenüber anderen Verkehrsmitteln geraten lassen und mit zu seinem geringen Marktanteil von nur rund 5 % in Oldenburg beitragen. Gleichzeitig muss man anerkennen, dass das Fahrgastpotential für tangentielle Linien sicherlich geringer ist als jenes für Fahrten ins Stadtzentrum. Nichtsdestotrotz gibt es einen nennenswerten Bedarf für Fahrten auf Relationen wie Eversten – Einkaufszentrum Wechloy oder Tweelbäke – Kreyenbrück. Damit diese angenommen werden, bedarf es aber auch hier eines dichten Taktes wie auf den Hauptstrecken, die alle 15 Minuten befahren werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass das Oldenburger Straßennetz ebenfalls auf das Stadtzentrum ausgerichtet ist. Es gibt nur wenige gut ausgebaute tangentielle Verbindungsstraßen, die die Hauptachsen miteinander verbinden und selbst die sind für große Busse oft nur mühsam zu passieren. Um die Kosten zu minimieren, die Infrastruktur flexibel nutzen

zu können und trotzdem ein attraktives Angebot zu schaffen, halten wir auf Basis der bisherigen Erfahrungen den Einsatz autonomer Busse für sinnvoll. Oldenburg könnte mit einem Netz mehrerer tangentialer Linien, die von solchen Fahrzeugen bedient werden, eine bundesweite Vorreiterrolle einnehmen.

Für autonome Busse spricht, dass sie deutlich günstiger als bemannte Fahrzeuge sind und ihre Kapazität entspricht eher den Bedürfnissen auf diesen Strecken. Dadurch ermöglichen sie einen dichten Takt, wobei ihre geringere Breite es ihnen auch erlaubt, bei Baustellen auf Nebenstraßen auszuweichen, statt die Linie unterbrechen zu müssen. Ihre recht niedrige Höchstgeschwindigkeit ist dabei kein Makel, denn abseits der großen Ausfallstraßen, die von den tangentialen Linien nur auf kurzen Abschnitten benutzt würden, liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit eh meist bei 30 km/h. Die Busse stellen also keine Verkehrsbehinderung dar, sondern können problemlos mitschwimmen.

Die folgenden Grafiken zeigen mögliche Verläufe tangentialer Linien mit autonomen Bussen in Oldenburg.

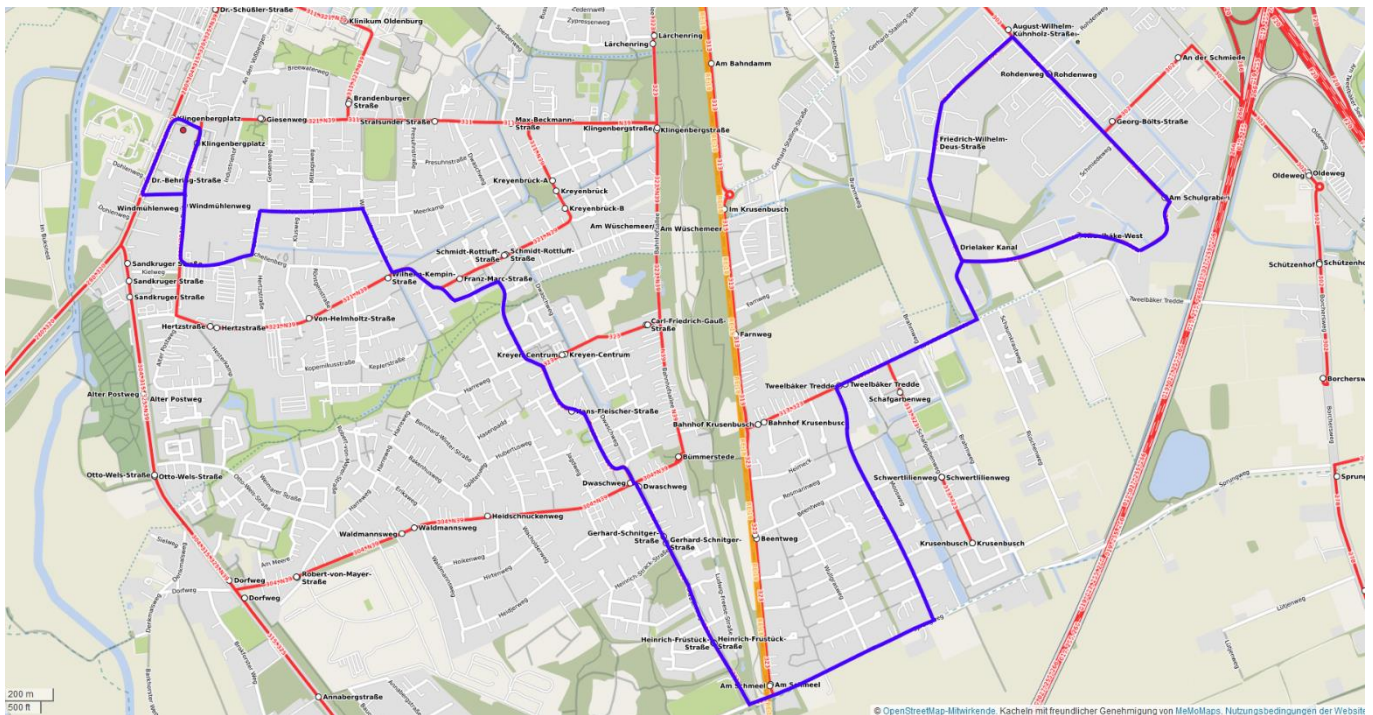


Abbildung 10: Möglicher Verlauf (blau) einer tangentialen Buslinie zwischen Kreyenbrück und Tweelbäke für die Bedienung mit autonom fahrenden Bussen

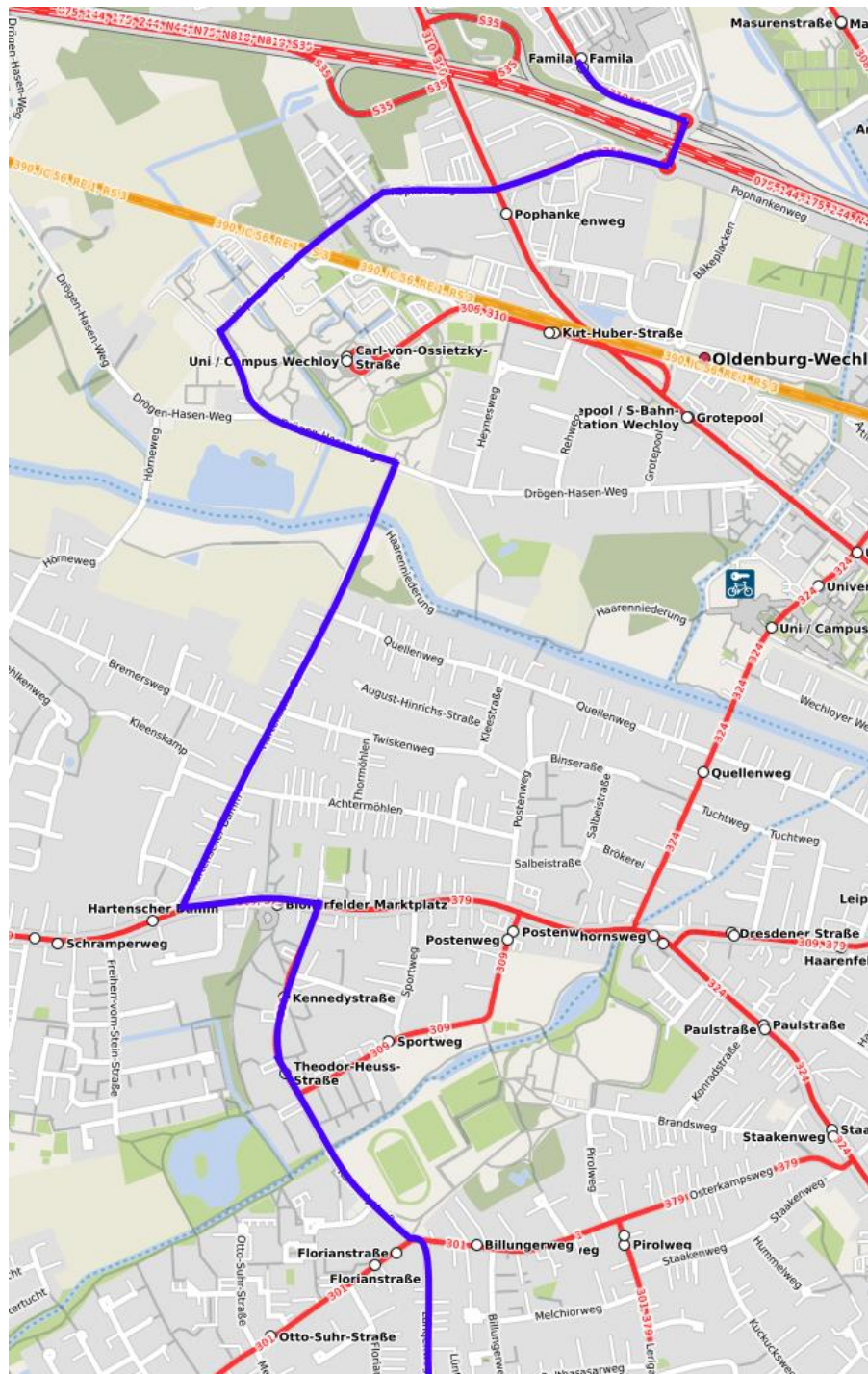


Abbildung 11: Möglicher Verlauf (blau) einer tangentialen Buslinie zwischen Eversten (Beginn nicht im Bild) und dem Einkaufszentrum in Wechloy über den westlichen Uni-Campus, ebenfalls zur Bedienung mit autonom fahrenden Bussen

### Über Kreis- und Verbundgrenzen hinweg

Der Busverkehr unterscheidet sich vom Bahnverkehr durch eine in Niedersachsen noch sehr viel kleinteiligere Aufgabenträgerschaft. Sind für die Bestellung von Zugleistungen insgesamt drei verschiedenen Aufgabenträger zuständig, von denen die LNVG mit Abstand die größte Fläche bedient, so obliegt die Finanzierung von Buslinien üblicherweise den Landkreisen und kreisfreien Städten. Hinzukommt, dass der Nahverkehr nur innerhalb der Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen ganzheitlich geplant wird. Jedoch gehört nicht das gesamte Oldenburger Umland zum VBN. Dies beides führt teilweise zu einer Kleinstaaterei, in der Kreisgrenzen plötzlich unüberwindliche Hindernisse sind.

Tatsächlich hat dies auch Auswirkungen auf den Oldenburger Stadtbusverkehr. Betroffen sind davon besonders die Linien nach Conneforde, nach Jaderberg, zum Borchersweg und nach Blankenburg. Sie enden allesamt unvermittelt



an Endpunkten ohne nennenswertes Fahrgastpotential und müssen für einen sinnvollen Abschluss über die nächste Verwaltungsgrenze verlängert werden.

In Conneforde und Jaderberg stellt die VBN-Außergrenze das Problem dar, weil der nördlich angrenzende Landkreis Friesland nicht im VBN liegt und auf absehbare Zeit nicht dazugehört wird. Trotzdem müsste es möglich sein, beide Linien bis nach Varel, dem nächstgelegenen regionalen Zentrum, im Stundentakt zu verlängern. Es geht hier um insgesamt jeweils ca. sieben Kilometer Fahrtstrecke mit der Möglichkeit eines attraktiven Anschlusses an die Bahn in Varel und der Anbindung großer Teile des Stadtgebiets an den ÖPNV. So hat der zweitgrößte Ortsteil von Varel, Obenstrohe, bislang außer Schülerverkehr überhaupt keinen regelmäßigen Busverkehr – trotz 4.000 Einwohnern.

Am Borchersweg und in Blankenburg spielt die Grenze zum Landkreis Oldenburg eine wichtige Rolle. Hier fordern wir, die Linie 302 über den Borchersweg stündlich bis Kirchhatten zu verlängern. Dort kann ein günstiger Anschluss unter anderem an die Linie 270 nach Wildeshausen hergestellt werden. Zudem wird das wichtige Gewerbegebiet Tweelbäke dadurch aus Kirchhatten mit dem Bus überhaupt erst erreichbar. Die Linie 340 müsste über Blankenburg hinaus zum Bahnhof Wüstring verlängert werden. Dort wäre ein Anschluss an die Regio-S-Bahn in und aus Richtung Bremen herzustellen. Auf diese Weise können Neuenwege an den ÖPNV angebunden und das dortige Gewerbegebiet für Pendler erreichbar gemacht werden.

### Verbesserung regionaler Buslinien

Oldenburg wird von verschiedenen regionalen Buslinien erreicht bzw. einige Oldenburger Stadtbuslinien fahren bis weit ins Umland, etwa die Linie 350 bis nach Bad Zwischenahn und Westerstede. Insofern Stadtbuslinien die Stadtgrenze überschreiten tun sie das mindestens stündlich, oft auch halbstündlich, was eine solide Anbindung darstellt. Bei rein regionalen Buslinien ist der Angebotsstandard jedoch häufig verbesserungswürdig. Für sie sollte grundsätzlich derselbe Mindeststandard gelten, den wir uns auch für die Busanschlüsse an Bahnhöfen außerhalb Oldenburgs wünschen (vgl. Kapitel 8).

Gut ausgebaut sind nach diesem Standard bereits die Linien S35 nach Westerstede und 440 bis Brake sowie mit Einschränkungen spätabends und an Wochenenden auch die Linien 270 nach Wildeshausen und 380 nach Barbel. Auf beiden letztgenannten Strecken sollte das Angebot in diesen Zeiten deutlich ausgedehnt und auch sonntags sowie an Feiertagen ein echter Stundentakt geboten werden.

Das Problem mit dem Weser-Sprinter nördlich von Brake ist, dass er abwechselnd Nordenham und Bremerhaven anzubinden. Beide Verbindungen sind sehr wichtig, zumal dies die direkteste Verbindung von Oldenburg nach Bremerhaven hat. Da eine Flügelung bei Bussen nicht möglich ist, führt dies aber zu einem sehr unbefriedigenden Zwei-Stunden-Takt nördlich von Rodenkirchen.

Besser wäre es hier, an allen Tagen zwei stündliche Linien nach Nordenham bzw. Bremerhaven zu fahren, die in Rodenkirchen oder Brake korrespondieren. Der Nordenhamer Bus sollte dann als langsamerer der beiden alle Halte bedienen, während der Bremerhavener Bus die Gesamtstrecke mit deutlich weniger Halten bedient. So könnte die Fahrzeit des Busses nach Bremerhaven deutlich gesenkt werden, da sie mit 95 Minuten derzeit gut eine halbe Stunde länger ist als mit dem Auto. Die Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit zwischen Brake und Oldenburg dürfen deswegen allerdings nicht gekürzt werden.

Stark mangelhaft ist das Angebot jedoch auf der Linie 910 nach Friesoythe, die angesichts der 22.000 Einwohner Friesoythes an allen Wochentagen mindestens stündlich und in der Hauptverkehrszeit sogar halbstündlich bedient werden müsste. Stattdessen verkehrt hier nur ein Zwei-Stunden-Takt von Montag bis Samstag, der für Pendler kaum attraktiv oder benutzbar ist. Ebenfalls stark mangelhaft ist das Angebot auf der Linie 460 nach Elsfleth, wo das Angebot sehr ähnlich der Linie 910 aussieht. Auch hier müsste an allen Tagen ein Stundentakt eingeführt werden, zumal diese Verbindung deutlich kürzer ist als die mit der Bahn und Umstieg in Hude. Hier wird derzeit viel Potential verschwendet.

## 10. Systematischer Neustart von Park + Ride

Das Oldenburger P+R-System muss grundlegend neugestaltet werden, worüber sich auch die Oldenburger Politik einig ist. Das ehemalige System wurde vor allem deswegen nicht angenommen, weil die Parkplätze zu dicht an der Innenstadt lagen, so dass ein Umstieg auf den Bus für den letzten Kilometer nicht mehr attraktiv war. Man konnte besser durchfahren und in einem der Parkhäuser parken, wofür oft weniger Geld zu zahlen war als für die vergünstigten Busfahrkarten, die es seinerzeit an den P+R-Plätzen zu erwerben gab.

Neue P+R-Parkplätze müssen daher folgende Kriterien erfüllen, um gut angenommen zu werden und eine echte Verkehrsverlagerung zu bewirken:

- Sie liegen am Stadtrand oder bereits in umliegenden Kommunen, um einen hinreichenden Abstand zum Stadtzentrum herzustellen.
- Bei Busanschluss: Sie verfügen über eine Busverbindung mit kurzen Taktzeiten von maximal 10 Minuten an Werktagen.
- Bei Bahnanschluss: Sie verfügen über eine Taktfrequenz in beiden Richtungen von täglich maximal 30 Minuten.
- Sie bieten hinreichend Stellplätze für die jeweils relevanten Spitzen im Berufsverkehr.
- Für die ÖPNV-Nutzung bis ins Stadtzentrum existiert eine deutliche vergünstigte Fahrkarte, die für Hin- und Rückfahrt gilt und alle Insassen eines Pkws einschließt. Sie darf nicht teurer sein als die Fahrt ins Zentrum einschließlich der Parkgebühren mit dem eigenen Pkw.
- Die Fahrzeit ins Stadtzentrum ist nicht wesentlich länger als mit dem eigenen Pkw einschließlich Parkplatzsuche.

Auf dieser Basis schlagen wir die folgenden Standorte für ein neues P+R-System vor:

- **Am östlichen Ortsrand von Wildenloh**
  - Neubau
  - Bestehender Anschluss an Buslinie 309
  - Verlängerung der Buslinien 301 und 318
- **An der Autobahnausfahrt Osterburg**
  - Ausbau des bestehenden Parkplatzes
  - Anschluss an neue Shuttle-Buslinie in die Innenstadt mit wenigen Zwischenhalten (ggf. mit autonomen Fahrzeugen)
- **In Wardenburg an der Zentralen Umsteigehaltestelle**
  - Neubau
  - Bestehender Anschluss an Buslinien 280, 314 und 320
  - Einführung einer neuen, beschleunigten Shuttle-Buslinie in die Oldenburger Innenstadt mit weniger Zwischenhalten im 30-Minuten-Takt (ggf. mit autonomen Fahrzeugen)
- **An der Autobahnausfahrt Etzhorn auf dem Kaufland-Gelände**
  - Nutzung des bestehenden Parkplatzes
  - Umleitung der bestehenden Buslinien 322 und 324 durch das Gewerbegebiet
  - Weitere Taktverdichtung durch neue, beschleunigte Shuttle-Buslinie in die Innenstadt mit weniger Zwischenhalten (ggf. mit autonomen Fahrzeugen)
- **Am Haltepunkt Wechloy**
  - Nutzung und Ausbau des bestehenden Parkplatzes
  - Verdichtung der Regio-S-Bahn auf einen Halbstundentakt
  - Bestehender Anschluss an Buslinie 306 und 310
- **Bei IKEA an der Holler Landstraße**
  - Nutzung und Ausbau des bestehenden Parkplatzes
  - Bestehender Anschluss an Buslinie 340
  - Anschluss an neue Shuttle-Buslinie in die Innenstadt mit weniger Zwischenhalten (ggf. mit autonomen Fahrzeugen)



Parallel dazu ist eine Verteuerung der Parkplätze in der Innenstadt anzustreben, auch wenn dies angesichts der privaten Betreiber der Parkhäuser nur schwer durchzusetzen sein wird. Allerdings haben andere Beispiele sowie die für den zukünftigen Oldenburger Rahmenmobilitätsplan durchgeführten Voruntersuchungen gezeigt, dass ein isolierter Aufbau von P+R-Plätzen nur einen begrenzten Effekt hat, wenn an anderer Stelle nicht ebenfalls steuernd eingegriffen wird. Eben dafür bietet sich die Parkraumbewirtschaftung an, die in Oldenburg bislang vergleichsweise sehr niedrige Gebühren erhebt. Diese müssen für einen Erfolg des neuen P+R-Systems deutlich erhöht werden, wobei soziale Gesichtspunkte unbedingt zu berücksichtigen sind.