BERICHT

Landesbuslinien als Teil eines Bus-Schiene-Grundnetzes im Land Niedersachsen (Auszug)

Auftraggeber/-in:

Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

Auftragnehmer/-in:

PTV

Transport Consult GmbH

Stumpfstraße 1

76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 20.01.2026

Dokumentinformationen

Kurztitel	Landesbuslinien Niedersachsen
Auftraggeber/-in	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC5000698
Autor/-in	Rimbert Schürmann, Simon Oelschläger, Alexander Grobe
Erstellungsdatum	08.10.2025
zuletzt gespeichert	24.09.2026

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Inhalt

Management Summary 5

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Untersuchungsrahmen 6

1.1 Abkürzungen und Begriffsdefinitionen 6

1.2 Anlass und Auftrag 7

1.3 Bezug zu landesweiten Strategien und Zielsetzungen 8

1.4 Zielsetzung und Vorgehensweise 8

2 Planerische Grundlagen und Methodik 10

2.1 Kriterien zur Netzplanung 10

2.2 Datengrundlagen 11

3 Netzkonzeption 13

3.1 Bestehende landesbedeutsame Buslinien 17

3.2 Landesbuslinien aus Studie 2016 24

3.3 Potenzielle SPNV-Reaktivierungsstrecken 32

3.4 Identifikation neuer oder veränderter Relationen 36

3.5 Zukünftige Landesbuslinien im Bus-Schiene-Grundnetz 41

3.6 Bewertung des zukünftigen Bus-Schiene-Grundnetz 44

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht aller im Gutachten berücksichtigten Relationen ____ 17

Tabelle 2: Übersicht Korridore der zukünftigen Landesbuslinien ____ 44

Tabelle 3: Korridore, die als zukünftige Landesbuslinien nicht mehr berücksichtigt werden ____ 44

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Übersicht zur Vorgehensweise bei der Projektbearbeitung _____ 9

Abbildung 2: Konzept Landesbusliniennetz _____ 47

Management Summary

Die vorliegende Studie legt die Grundlage für ein zukunftsfähiges Landesbusliniennetz in Niedersachsen, das gemeinsam mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein integriertes, landesweites Bus-Schiene-Grundnetz bildet. Ziel ist es, die öffentliche Mobilität auch abseits der Schiene flächendeckend und verlässlich sicherzustellen, zentrale Orte überörtlich zu verbinden und bestehende Angebotslücken im ÖPNV zu schließen. In einzelnen Fällen sollen Landesbuslinien zudem als Vorlaufbetrieb für spätere Reaktivierungen im SPNV dienen.

Ziel dieses Gutachten, war es zunächst, ausgehend von den bestehenden Überlegungen zu landesbedeutsamen Buslinien und den davon derzeit bereits umgesetzten 19 Linien, ein ideales Bus-Schiene-Grundnetz für Niedersachsen zu identifizieren. Dieses Netz wurde im Kontext aktueller verkehrspolitischer Zielsetzungen sowie anhand von strukturellen und nachfragebezogenen Daten, wie Bevölkerungszahlen, Pendlerverflechtungen und touristischem Aufkommen, entwickelt. Ergänzend flossen Erkenntnisse aus einem landesweiten Verkehrsmodell und dem Abgleich mit bestehenden ÖPNV-Angeboten ein. Auf dieser Grundlage wurde ein erweitertes Landesbusliniennetz mit insgesamt 44 Buslinien entwickelt, das ausgehend von den bestehenden landesbedeutsamen Buslinien in drei Prioritätsstufen gegliedert ist. Die Bewertung erfolgte anhand transparenter Kriterien, wobei insbesondere die Anbindung von Mittel- und Oberzentren, touristischen Zielen sowie SPNV-Knotenpunkten im Vordergrund standen. Zentrale Kennzahlen aus dem Verkehrsmodell wie das Verhältnis von Personen- zu Fahrplankilometern ermöglichen zudem eine Einschätzung der Wirtschaftlichkeit.

Die Studie stellt damit eine fundierte Grundlage dar, um das bestehende System weiterzuentwickeln. Das vorgeschlagene Bus-Schiene-Grundnetz bietet das Potenzial, die landesweite Mobilität zu stärken, den ÖPNV deutlich aufzuwerten und einen wichtigen Beitrag zu klimafreundlicher, verlässlicher und gleichwertiger Erreichbarkeit in ganz Niedersachsen zu leisten.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Untersuchungsrahmen

1.1 Abkürzungen und Begriffsdefinitionen

Abkürzungen

LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

Begriffsdefinitionen

Zur Vereinheitlichung und besseren Verständlichkeit werden im Folgenden die für diese Studie zentralen Begriffe definiert. Dies dient dazu, Missverständnisse zu vermeiden, die Vergleichbarkeit der Aussagen sicherzustellen und die Nachvollziehbarkeit der Analyse und der Ergebnisse zu erleichtern. Dabei wird auf eine konsistente Begriffsnutzung über alle Kapitel hinweg geachtet.

Überregionale Buslinie

Busverbindungen, die schnelle, direkte und landesweit relevante Verkehrsbeziehungen herstellen. Überregionale Buslinien übernehmen damit eine Netz- und Verbindungsfunktion, die über die Aufgaben des lokalen und regionalen ÖPNV hinausgeht, und erfüllen zugleich eine ergänzende Rolle zum SPNV. Sie verbinden in der Regel zentralörtliche Schwerpunkte, insbesondere Mittel- und Oberzentren, sowie wichtige SPNV-Knotenpunkte. In diesem Dokument wird der Begriff überregionale Buslinien für von den Ländern initiierte und/oder finanziell unterstützte Buslinien verwendet, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes angegeben ist.

Landesbedeutsame Buslinie (LBB)

Buslinien, die im Rahmen der niedersächsischen Förderrichtlinie zur Unterstützung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr gefördert werden. Diese bieten schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie Linienverkehrsangebote zwischen verkehrlichen

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Aufkommensschwerpunkten und Oberzentren oder Bahnknotenpunkten beziehungsweise schließen Angebotslücken zwischen Bahnknotenpunkten.

Landesbuslinie

Buslinien beziehungsweise Relationen mit überregionaler Bedeutung, die nach diesem Gutachten für die Aufnahme in das Bus-Schiene-Grundnetz grundsätzlich in Frage kommen. Da der konkrete Linienverlauf und die Festlegung der Haltestellen erst im Rahmen der Umsetzung und in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern erfolgen können, wird in diesem Gutachten im konzeptionellen Zusammenhang der Begriff Korridor genutzt.

Landesbusliniennetz

Dies beschreibt das Netz, das durch die Landesbuslinien ohne SPNV gebildet wird.

Bus-Schiene-Grundnetz (BSG)

Das übergeordnete Zielnetz in Niedersachsen, in dem sich sowohl die Landesbuslinien als auch Verbindungen des SPNV zusammenschließen, um ein gesamtheitliches Angebot zu schaffen.

1.2 Anlass und Auftrag

Bereits seit 2016 fördert das Land Niedersachsen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien (LBB) mit dem Ziel, alle Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Landesbedeutsame Buslinien sollen in Räumen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ein hochwertiges Angebot im straßengebundenen ÖPNV bereitstellen.

Zielbild des Landes Niedersachsen ist es, ein landesweit abgestimmtes, qualitativ hochwertiges Bus-Schiene-Grundnetz (BSG) zu sichern und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Der Landesbus im BSG übernimmt eine zentrale Ergänzungsfunktion zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV), indem er Regionen ohne direkte Bahnverbindung erschließt und zentrale Orte überörtlich miteinander verknüpft. Gemeinsam mit dem SPNV bildet er das Bus-Schiene-Grundnetz, das die Grundlage für eine überregionale, effiziente und klimafreundliche Mobilitätsversorgung in Niedersachsen schafft. Im Zusammenspiel mit dem örtlichen, kommunalen ÖPNV wird ein flächendeckendes, aufeinander abgestimmtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen. Im Rahmen dieser Zielsetzung soll ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Bus-Schiene-Grundnetz entstehen.

Vor dem Hintergrund veränderter Mobilitätsbedürfnisse, steigender Anforderungen an Klimaschutz und Daseinsvorsorge sowie wirtschaftlichen Herausforderungen sollen die bisherigen Überlegungen zu landesbedeutsamen Buslinien und die bestehenden Verbindungen landesbedeutsamer Buslinien überprüft, bewertet und hinsichtlich der Strukturen, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit weiterentwickelt werden.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Der vorliegende Bericht wurde von der PTV Transport Consult GmbH im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) erstellt und dient als Grundlage für strategische Entscheidungen zur zukünftigen Ausgestaltung und Organisation des Bus-Schiene-Grundnetzes.

1.3 Bezug zu landesweiten Strategien und Zielsetzungen

Die Überlegungen zur Entwicklung eines Bus-Schiene-Grundnetzes sind im Kontext der ÖV-Förderkulisse[1] des Landes Niedersachsen zu sehen, das eine flächendeckende, verlässliche und klimafreundliche Mobilität im gesamten Land anstrebt. Landesbuslinien übernehmen dabei eine Schlüsselrolle für Regionen ohne Schienenanbindung und sichern die überregionalen Verbindungendes öffentlichen Verkehrs.

In diesem Zusammenhang beschreibt das SPNV-Konzept 2030+[2] den mittelfristigen Ausbau des SPNV durch dichtere Takte und neue Verbindungen, während das SPNV-Konzept 2040+ eine langfristige, integrierte Verkehrsstrategie formuliert. Landesbuslinien ergänzen diese Konzepte, indem sie Lücken im Schienennetz schließen und tangentiale Relationen stärken. Sie tragen damit wesentlich zur Umsetzung eines flächendeckenden und verlässlichen ÖPNV-Angebots in Niedersachsen bei.

Im Auftrag der LNVG wurde zudem eine umfassende ÖPNV-Studie erstellt, die den aktuellen Zustand und die Potenziale des ÖPNV in Niedersachsen systematisch analysiert[3]. Das vorliegende Gutachten zeigt auf, wie ein flächendeckendes, gut vernetztes Bus-Schiene-Grundnetz durch Landesbuslinien das ÖPNV-Angebot unmittelbar verbessern kann. Es wird verdeutlicht, in welchem Umfang sich durch die Einführung und Weiterentwicklung solcher überregionaler Buslinien messbare Effekte erzielen lassen, beispielsweise durch eine Erhöhung der Fahrgastzahlen.

1.4 Zielsetzung und Vorgehensweise

Ziel der vorliegenden Studie ist die Erarbeitung eines überregional bedeutsamen Bus-Schiene-Grundnetzes für Niedersachsen auf Grundlage der Erfahrungen der bestehenden landesbedeutsamen Buslinien. Dieses Grundnetz soll die zentralen Erreichbarkeitsachsen des Landes abbilden, Lücken im bestehenden ÖPNV-System schließen und die Verknüpfung zwischen Bus und Schiene landesweit stärken.

Dazu wird das in der Studie von 2016 entwickelte Konzept überprüft und fortgeschrieben. Dabei werden die dort ermittelten potenziellen Verbindungen und Nachfrageabschätzungen aktualisiert.

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

[2] https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040

[3] Strategische Angebotsanalyse im ÖPNV – ÖPNV-Report für das Land Niedersachsen (civity 2024)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Auf Grundlage aktueller Daten werden weitere Relationen mit überregionaler Bedeutung identifiziert, die das Bus-Schiene-Grundnetz sinnvoll erweitern.

Für alle überprüften und neu identifizierten Verbindungen erfolgt eine aktualisierte Bewertung der zu erwartenden Fahrgastzahlen, einschließlich möglicher Wanderungsbewegungen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und bestehenden ÖV-Angeboten mit einem Verkehrsmodell. Dabei ist stets zu berücksichtigen, dass die Feinerschließung der Regionen und Städte durch den örtlichen ÖPNV erfolgt und die Landesbuslinien ausdrücklich überregional angelegt sind. Folgende Abbildung 1 gibt einen schematischen Überblick über das Vorgehen im Projekt.

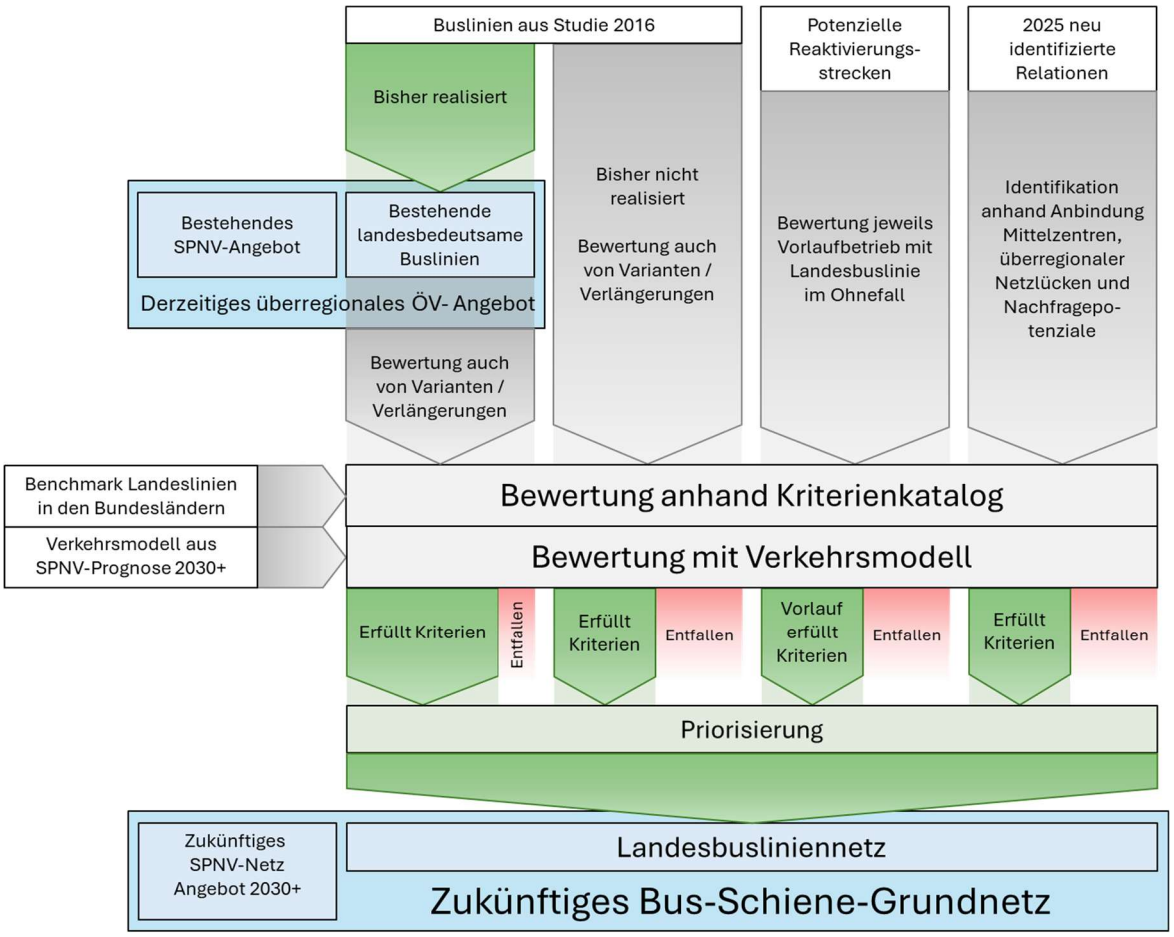


Abbildung 1: Schematische Übersicht zur Vorgehensweise bei der Projektbearbeitung

2 Planerische Grundlagen und Methodik

2.1 Kriterien zur Netzplanung

Für die Ausgestaltung und Bewertung der Landesbuslinien im BSG wurden einheitliche Kriterien herangezogen, die sich grob an den derzeitigen Fördergrundsätzen Landesbedeutsamer Buslinien[3] sowie den Planungszielen des Landes Niedersachsen orientieren. Diese Kriterien dienen dazu, die Funktion und Bedeutung einzelner Buslinien im landesweiten Kontext nachvollziehbar zu bestimmen und eine sachgerechte Grundlage für eine Unterstützung durch das Land zu schaffen.

Entsprechend müssen Landesbuslinien mindestens eine der folgenden räumlichen Funktionen erfüllen:

- Anbindung Mittelzentren ohne eigene SPNV-Station an Oberzentren oder an SPNV-Stationen
- Räumlicher und zeitlicher Lückenschluss im SPNV-Netz
- Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren oder an SPNV-Stationen.

Für die konkrete Ausgestaltung bedarf es weiterer Abgrenzungen, die im Zuge der Bearbeitung wie folgt definiert wurden:

- Der Linienverlauf orientiert sich an den vorhandenen, überregionalen Fahrgastpotenzialen, wobei schnelle und direkte Verbindungen bevorzugt werden.
- Bei der Abwägung von Varianten und der Festlegung der Anzahl an Landesbuslinien je Zentrum sind die Hauptrelationen der Fahrgastpotenziale ausschlaggebend.
- Eine Durchbindung erfolgt nur bei durchgehenden Fahrgastpotenzialen und sofern sie im Rahmen der Umsetzung betrieblich sinnvoll ist.
- Als Grenzwert für die Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen wird ein gebündeltes, überregionales Fahrgastpotenzial von mindestens 1.000 Personen am Tag je Querschnitt festgelegt.
- Landesbuslinien werden nur vorgesehen, wenn kein paralleles SPNV-Angebot besteht oder dieses keine vergleichbare Funktion erfüllt.
- Verwaltungs- oder Aufgabenträgergrenzen stellen kein Kriterium dar, die Linienführung richtet sich ausschließlich nach verkehrlichen Zusammenhängen und Fahrgastpotenzialen.
- Bei der Netzplanung erfolgt eine Prüfung geplanter Reaktivierungsstrecken, um mögliche Angebote als Vorlauf oder Übergang mittels der Landesbuslinien zu berücksichtigen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Darüber hinaus werden folgende Qualitätskriterien gefordert:

- Das Landesbusliniennetz ist angelehnt an die Bedienungsqualität in Orientierung am SPNV und hat ein Mindestangebot wie folgt zu erbringen:
  - montags-freitags Stundentakt von 06:00 und 22:00 Uhr
  - samstags Stundentakt von 07:00 und 23:00 Uhr
  - sonntags Stundentakt von 08:00 bis 22:00 Uhr
- Das Landesbusliniennetz realisiert möglichst schnelle (Reisedurchschnittsgeschwindigkeit von rund 35km/h) und direkte Verbindungen mit modernen Niederflurfahrzeugen (Reisezeitverhältnis zum Individualverkehr im Bereich von < 1,5; Fahrzeitersparnis gegenüber dem vorhandenen Bus-ÖPNV etwa 25 %).
- Bei Umsteigebeziehungen innerhalb des BSG sind Umstiegszeiten von 6 bis 15 Minuten und die Gewährleistung der Anschlusssicherung durch technische Systeme und Echtzeitfahrgastinformation zu berücksichtigen.

Die Identifikation dieser Verbindungen erfolgt zunächst auf der Ebene von Korridoren. Bei der konkreten Realisierung von Landesbuslinien sind gegebenenfalls linienbezogene individuelle Anpassungen und/oder konkrete Definitionen final festzulegen.

2.2 Datengrundlagen

Die Netzplanung und -bewertung basiert auf einheitlichen, landesweit verfügbaren Datengrundlagen. Zur Analyse wurden folgende Daten aufbereitet und genutzt:

- Bestehende aktuelle ÖPNV- und SPNV-Fahrpläne sowie ein Verkehrsmodell mit Fahrplanstand 2023 (siehe unten)
- Zukünftig geplante SPNV-Angebote (Konzept 2030+)
- Informationen zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Bewertungen für ausgewählte Reaktivierungsprojekte
- Bevölkerungs- und Beschäftigungsstrukturen 2023 abgerufen beim Landesamt für Statistik Niedersachsen

  ⇨ Einwohnerinnen und Einwohner in Niedersachsen im Jahr 2023: 8.140.242
- Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2027 und 2032 des Landesamtes für Statistik Niedersachsen

  ⇨ Zunahme der Bevölkerung bis 2032 in Niedersachen insgesamt um rund 4,6 % (bezogen auf das Jahr 2022).

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Pendlerdaten) mit Wohn- und Arbeitsort in Niedersachsen für das Jahr 2024 der Bundesagentur für Arbeit.

  ⇨ Pendlerbewegungen in Niedersachsen: rund 3.600.000 (Binnen-, Ein- und Auspendler)[4]

- Touristische Destinationen, Nationalparks, Biosphärenreservate und sonstige relevante Daten zum Tourismus in Niedersachsen wurden, soweit verfügbar, einschließlich Besucherzahlen recherchiert.

  ⇨ Für touristische Regionen gilt, dass sie sich nur eingeschränkt durch Landesbuslinien erschließen lassen, da diese nicht der flächendeckenden Feinerschließung dienen. Vielmehr soll sichergestellt werden, dass wichtige punktuelle Ziele und zentrale Einstiegspunkte in die Regionen durch das Bus-Schiene-Grundnetz angemessen angebunden werden.

  ⇨ Destinationen mit sehr hohen Besucherzahlen, wie das Heide Park Resort Soltau oder der Serengeti-Park Hodenhagen, verfügen in der Regel bereits über eine geeignete ÖPNV-Anbindung oder werden durch spezielle Busverkehre bedient. In vielen Fällen sind diese Standorte jedoch vorrangig auf den MIV ausgelegt, was sich in der Verkehrserschließung und Infrastrukturplanung widerspiegelt.

- Anzahl Übernachtungsgäste je Kommune im Jahr 2024, abgerufen beim Landesamt für Statistik Niedersachsen.

  ⇨ Über 15,4 Millionen Übernachtungsgäste in Niedersachsen im Jahr 2024

  ⇨ Für die Analyse der Landesbuslinien sind vor allem touristisch bedeutsame Kommunen mit hohen Übernachtungszahlen relevant, die bislang nicht oder nur eingeschränkt über den SPNV erreichbar sind, beispielsweise in den Küstenregionen und im Harz.

Auf Grundlage dieser Daten erfolgte eine systematische und objektive Entwicklung potenzieller Landesbuslinien sowie deren Bewertung. Parallel dazu wurde im Rahmen eines separaten Projekts zur Bewertung der zukünftigen SPNV-Nachfrage in den Konzepten SPNV 2030+ und 2040+ ein umfangreiches landesweites Verkehrsmodell aufgebaut. Das Modell umfasst neben Fahrplan- und Strukturdaten auch relationsbezogene Nachfragedaten sowohl für den ÖV als auch für den MIV. Dieses Modell bildet einen repräsentativen Montag bis Freitag mit Stand 2023 ab und diente als zentrale Datengrundlage für die Aufbereitung, Berechnung und Darstellung der Ergebnisse im Zusammenhang mit den Landesbuslinien und ermöglichte eine einheitliche, methodisch fundierte Bewertung der Netzkonzeption.

[4] https://pendleratlas.de/niedersachsen/

3 Netzkonzeption

Anhand der in Kapitel 2.2 beschriebenen Datengrundlagen sowie der in Kapitel 2.1 definierten Kriterien zur Netzplanung wurden stufenweise die Korridore der Landesbuslinien ermittelt, die den SPNV sinnvoll zu einem Bus-Schiene-Grundnetzes ergänzen. Um die Anbindung der Mittelzentren in den Vordergrund zu stellen, starten oder enden Landesbuslinien an diesen. Das Vorgehen kann dazu führen, dass beispielsweise Linienverläufe aus dem Gutachten von 2016 im BSG als zwei Linienbusverbindungen dargestellt werden (Beispiel Peine – Wolfenbüttel über das Oberzentrum Salzgitter).

Zunächst wurden die bestehenden landesbedeutsamen Buslinien anhand der beschriebenen Kriterien und Datengrundlagen in Kapitel 3.1 überprüft.

Anschließend wurden in Kapitel 3.2 alle weiteren in der Studie von 2016 untersuchten Buslinien erneut auf die Erfüllung der Anforderungen überprüft.

Die Strecken mit voraussichtlich förderfähigen oder bereits fortgeschrittenen Reaktivierungsvorhaben wurden in Kapitel 3.3 hinsichtlich eines möglichen Vorlaufbetriebs durch Landesbuslinien sowie deren möglichen Auswirkungen auf zukünftige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bewertet.

Darüber hinaus werden in Kapitel 3.4 systematisch ergänzende Landesbuslinien identifiziert sowie Anpassungen bestehender Linienkonzepte vorgenommen und begründet.

Die Gesamtergebnisse der Analyse werden in Kapitel 3.5 tabellarisch zusammengeführt.

Abschließend wird in Kapitel 3.6 das Vorgehen zur Bewertung mit dem Verkehrsmodell erläutert und die zentralen Kennzahlen und Ergebnisse zusammengefasst. Die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell wurden bereits bei der detaillierten Betrachtung in den vorherigen Kapiteln zur Abwägung und Bewertung der einzelnen Linien herangezogen. Die detaillierten Resultate zu jeder geplanten Landesbuslinie sind in den Steckbriefen einzeln dargestellt.

Tabelle 1 gibt eine Übersicht über alle in diesem Gutachten berücksichtigten Relationen und verweist auf die Kapitel, in denen weiterführende Informationen zu diesen enthalten sind.

Relation (entsprechend aktuellem Gutachten)	Bestand Linie	Studie 2016	Plan 2025	Beschrieben in Kapitel				Anmerkung
	Nr.	Nr.	Nr.	3.1	3.2	3.3	3.4	
Norden – Wilhelmshaven		25	N1		X		X	Studie 2016, Planung 2025: Verlängerung nach Wilhelmshaven
Tossens – Nordenham – Blexen	L400		N2	X		X	X	LBB Bestand, Planung 2025: Verlängerung nach Tossens und Blexen
Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa			N3			X		Vorlaufbetrieb Reaktivierung

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation (entsprechend aktuellem Gutachten)	Bestand Linie	Studie 2016	Plan 2025	Beschrieben in Kapitel				Anmerkung
	Nr.	Nr.	Nr.	3.1	3.2	3.3	3.4	
Bremervörde – Stade			N4			X		Vorlaufbetrieb Reaktivierung
Emden – Greetsiel	L421		N5	X				LBB Bestand
Aurich – Emden	L410	24	N6	X	X	X		LBB Bestand, Studie 2016
Aurich – Jever	L480	24	N7	X	X			LBB Bestand, Studie 2016: bis Wittmund
Aurich – Oldenburg		23	N8		X			Studie 2016, Verlängerung N9
Westerstede – Oldenburg	S35	23	N9	X	X			Studie 2016, Planung 2025: geht ggf. in N8 auf
Zeven – Bremen	L630	3	N10	X	X			LBB Bestand, Studie 2016
Zeven – Bremervörde			N11				X	Planung 2025
Zeven – Rotenburg (Wümme)			N12				X	Planung 2025
Zeven – Tostedt		2	N13		X			Studie 2016
Buchholz – Lüneburg		27	N14		X			Studie 2016
Geesthacht – Lüneburg		30	N15		X			Studie 2016
Soltau – Rotenburg (Wümme)			N16				X	Planung 2025
Soltau – Lüneburg		31	N17		X	X		Vorlaufbetrieb Reaktivierung
Syke – Eystrup	L150	10	M1	X	X		X	Bestand LBB, Studie 2016, Planung 2025: Verlängerung nach Eystrup
Cloppenburg – Vechta	OM1		M2	X				Bestand LBB
Vechta – Diepholz	OM2		M3	X				Bestand LBB
Sulingen – Bassum	L123	6	M4	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Sulingen – Diepholz	L137	11	M5	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Sulingen – Nienburg (Weser)	L138	11	M6	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Schwarmstedt – Nienburg (Weser)			M7				X	Planung 2025
Schwarmstedt – Celle			M8				X	Planung 2025
Wunstorf – Leese-Stolzenau			M9				X	Planung 2025

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation (entsprechend aktuellem Gutachten)	Bestand Linie	Studie 2016	Plan 2025	Beschrieben in Kapitel				Anmerkung
	Nr.	Nr.	Nr.	3.1	3.2	3.3	3.4	
Soltau – Celle		28	O1		X			Studie 2016, Planung 2025: Anpassung Linienweg über B3
Uelzen – Lüchow (Wendland)	L7000	1	O2	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Celle – Gifhorn			O3				X	Planung 2025
Wolfsburg – Salzwedel	L300	18	O4	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Leer – Friesoythe		41	W1		X		X	Studie 2016, Planung 2025: Anbindung Leer statt Papenburg
Oldenburg – Friesoythe		43	W2		X			Studie 2016
Friesoythe – Cloppenburg		42	W3		X			Studie 2016
Meppen – Cloppenburg		45	W4		X			Studie 2016
Nordhorn – Lingen (Ems)		44	W5		X			Studie 2016
Lingen – Bramsche			W6				X	Planung 2025
Wolfsburg – Helmstedt	L380	12	S1	X	X			Bestand LBB, Studie 2016
Salzgitter – Peine		13	S2		X		X	Studie 2016, Planung 2025: Brechung in Salzgitter-Lebenstedt
Salzgitter – Wolfenbüttel		13	S3		X		X	Studie 2016, Planung 2025: Brechung in Salzgitter-Lebenstedt
Hameln – Lemgo			S4				X	Planung 2025
Holzminden – Hameln		52	S5		X		X	Studie 2016, Planung 2025: Anbindung Hameln statt Springe
Goslar – Osterode am Harz		14	S6		X			Studie 2016
Herzberg am Harz – Bad Harzburg	L450		S7	X			X	Bestand LBB, Planung 2025: Verlängerung nach Bad Harzburg
Göttingen – Duderstadt	L160	19	S8	X	X			Bestand LBB, Studie 2016

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation (entsprechend aktuellem Gutachten)	Bestand Linie	Studie 2016	Plan 2025	Beschrieben in Kapitel				Anmerkung
	Nr.	Nr.	Nr.	3.1	3.2	3.3	3.4	
Zusätzliche potenzielle Reaktivierungsstrecken								
Buchholz – Hamburg-Harburg						X		Bestehender Bus mit Erschließungsfunktion
Neuenhaus – Coevorden						X		Strecke bereits in Umsetzung
Bad Bentheim – Gildehaus						X		Kriterien zur Netzplanung nicht erfüllt
Rheine – Spelle						X		Kriterien zur Netzplanung nicht erfüllt
Braunschweig – Harvesse						X		Kriterien zur Netzplanung nicht erfüllt
Salzgitter-Lebenstedt – Lichtenberg						X		Gute bestehende kommunale Busangebote
Helmstedt – Schöningen						X		Kriterien zur Netzplanung nicht erfüllt
Entfallen								
Winsen (Luhe) – Tostedt	L4000		X					Verbesserte Raumerschließung durch N14
Oldenburg – Bremerhaven		4			X			Parallelverkehr, geringe Potenzial
Wildeshausen – Oldenburg		8			X			Bestehende SPNV-Verbindung
Bremen – Worpswede	L670	9		X	X			Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung
Bad Harzburg – Nordhausen		15			X			Teilweg in Landesbuslinie S7 integriert
Herzberg am Harz – Wernigerode		16			X			Teilweg in Landesbuslinie S7 integriert
Georgsmarienhütte – Bad Laer		21			X			Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Osnabrück – Bad Essen		22			X			Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Walsrode – Visselhövede		29			X			Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Munster – Schneverdingen		32			X			Bestehende SPNV-Verbindung, geringe Potenziale

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation (entsprechend aktuellem Gutachten)	Bestand Linie	Studie 2016	Plan 2025	Beschrieben in Kapitel				Anmerkung
	Nr.	Nr.	Nr.	3.1	3.2	3.3	3.4	
Papenburg – Friesoythe		41			X			Bessere Verknüpfung und höhere Potenziale mit Buslinie W1
Hannoversch Münden – Göttingen		51			X			Bestehende SPNV-Verbindung, lokale Aufgabe
Holzminden – Springen		52			X			Bessere Verknüpfung mit Buslinie S5
Göttingen – Goslar		53			X			Parallelverkehr, geringe Potenziale

Tabelle 1: Übersicht aller im Gutachten berücksichtigten Relationen

3.1 Bestehende landesbedeutsame Buslinien

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Gutachtens bestehen in Niedersachsen 19 als landesbedeutsam eingestufte Buslinien, die im Rahmen der entsprechenden Förderrichtlinie des Landes eingerichtet, betrieben und gefördert werden. Im Zuge der Netzkonzeption werden die bestehenden landesbedeutsamen Buslinien systematisch anhand der in Kapitel 2.1 definierten Kriterien überprüft, um deren Struktur, verkehrliche Funktion und Einbindung in das Bus-Schiene-Grundnetz zu bewerten. Ziel der Analyse in diesem Kapitel ist es, zu bestimmen, ob und in welchem Umfang die bestehenden landesbedeutsamen Buslinien dem Netzgedanken eines BSG entsprechen und welche Anpassungen oder Ergänzungen ggf. zu empfehlen sind.

Zusammenfassung bestehende landesbedeutsame Buslinien

Bei der Analyse der 19 bestehenden landesbedeutsamen Buslinien wurde zusammenfassend festgestellt:

- Die Buslinie L670 entspricht nicht den Kriterien und wird zukünftig nicht weiter als Landesbuslinie verfolgt.
- Die Buslinien L400, S35, L150 und L450 sollten jeweils in einer verlängerten Form beibehalten werden (siehe Kapitel 3.4).
- Statt der Buslinie L4000 wird die Buslinie N14 zukünftig berücksichtigt (siehe nachfolgendes Kapitel).

Somit werden für das zukünftige Landesbusliniennetz 13 bestehende landesbedeutsame Buslinien unverändert und vier Buslinien in verlängerter Form aufgenommen. Insgesamt werden 17 von 19 bestehenden Korridoren landesbedeutsamer Buslinien übernommen.

Im Detail werden die einzelnen Linien wie folgt bewertet:

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Sulingen – Bassum (L123)

- Die Buslinie L123 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 06.
- Das Mittelzentrum Sulingen besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie L123 bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte Anbindung an die SPNV-Station in Bassum und damit auch eine verbesserte Erreichbarkeit Richtung dem Oberzentrum Bremen.
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Sulingen mit den Buslinien L123, L137 und L138 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.
- Die Buslinie L123 erschließt am Rande den Naturpark Wildeshauser.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie M4 weiterhin bestehen.

Sulingen – Diepholz (L137)

- Die Buslinie L137 stellt ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 11 (Diepholz – Nienburg (Weser)) dar.
- Das Mittelzentrum Sulingen besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie L137 bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und dem Mittelzentrum Diepholz mit SPNV-Station sowie eine verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums Osnabrück.
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Sulingen mit den Buslinien L123, L137 und L138 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.
- Die Buslinie L137 durchfährt und erschließt den Naturpark.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie M5 weiterhin bestehen.

Sulingen – Nienburg (Weser) (L138)

- Die Buslinie L138 stellt ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 11 (Diepholz – Nienburg (Weser)) dar.
- Das Mittelzentrum Sulingen besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie L138 bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Sulingen und dem Mittelzentrum Nienburg mit SPNV-Station sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der gesamten Region Hannover (Oberzentrum).
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Sulingen mit den Buslinien L123, L137 und L138 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie M6 weiterhin bestehen.

Syke – Bruchhausen-Vilsen (L150)

- Mit der Buslinie L150 wurde die in der Studie von 2016 beschriebene Buslinie 10 umgesetzt.
- Mit der fehlenden Anbindung an die SPNV-Strecke RE1/RE8 entspricht der derzeitige Verlauf der Buslinie nicht den Kriterien für eine Landesbuslinie, in dieser Form hat sie eher einen regionalen Charakter.
- Die Buslinie L150 erschließt am Rande den Naturpark Wildeshauser Geest.
- Eine Verlängerung der Buslinie bis zur SPNV-Station in Eystrup würde einen wichtigen Lückenschluss im SPNV-Netz schaffen und damit die Erreichbarkeit der Oberzentren Bremen und Hannover verbessern.

⇨ Die Verlängerung der Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor Syke – Eystrup wird als Landesbuslinie M1 (vgl. Kapitel 3.4) aufgenommen.

Göttingen – Duderstadt (L160)

- Die Buslinie L160 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 19.
- Das Mittelzentrum Duderstadt besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Mit der Buslinie L160 besteht eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Duderstadt und dem Oberzentrum Göttingen und stellt damit zugleich die Verknüpfung mit dem SPNV und SPFV für überregionale Relationen sicher.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie S8 weiterhin bestehen.

Wolfsburg – Salzwedel (L300)

- Die Buslinie L300 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 18.
- Die Buslinie L300 schließt eine Lücke im SPNV-Netz entsprechend den Nachfragepotenzialen, insbesondere im Einzugsbereich von Wolfsburg.
- Der weit überwiegende Teil der Buslinie verläuft im Landkreis Salzwedel (Sachsen-Anhalt). Daher ist für ein Beibehalten der Buslinie als Landesbuslinie eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger des Landkreises Salzwedel erforderlich.

⇨ Es wird davon ausgegangen, dass die Buslinie L300 vom Landkreis Salzwedel weiterhin betrieben wird. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie O4 weiterhin bestehen. Für das BSG ist diese Buslinie jedoch nicht zwingend erforderlich.

Wolfsburg – Helmstedt (L380)

- Die Buslinie L380 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 12.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Die Buslinie bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Helmstedt und dem Oberzentrum Wolfsburg, die auf der Schiene nicht als reine SPNV-Verbindung besteht. In beiden Zentren bestehen weiterführende überregionale Verbindungen mit SPNV und SPFV.
- Die Buslinie L380 erschließt die Region Braunschweig.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie S1 weiterhin bestehen.

Tossens – Nordenham (L400)

- Eine Buslinie mit dem Verlauf der L400 ist in der Studie von 2016 nicht vorgesehen.
- Die Buslinie L400 erschließt entlang dem Niedersächsischen Wattenmeer den Naturpark Ostfriesland, die angebundenen Gemeinden weisen überwiegend hohe Übernachtungszahlen aus.
- Wichtigste Funktion der Buslinie ist die Bedienung von touristischen Potenzialen, was auch durch ihre Bezeichnung *StrandLäufer* unterstrichen wird.
- Das Mittelzentrum Nordenham verfügt über eine eigene SPNV-Station.
- Ergänzend zur touristischen Funktion wird eine Verlängerung der derzeitigen Buslinie zur Fähre zum Oberzentrum Wilhelmshaven in Eckwarden sowie zur Fähre zum Oberzentrum Bremerhaven in Blexen als sinnvoll erachtet, um die bestehende Netzlücke im SPNV zu schließen. Die Verlängerung nach Blexen ist dabei als Vorlaufbetrieb für die geplante Reaktivierung der Schienenstrecke auf diesem Abschnitt zu sehen (siehe Kapitel 3.3).

⇨ Die Verlängerung der Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird als Landesbuslinie N2 aufgenommen (siehe Kapitel 3.4).

Aurich – Emden (L410)

- Die Buslinie L410 stellt ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 24 (Emden – Wittmund) dar.
- Das Mittelzentrum Aurich besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Mit der Buslinie L410 besteht eine direkte ÖPNV-Verbindung zum Mittelzentrum mit Oberzentrumsfunktion Emden mit SPNV-Station und damit auch eine verbesserte Erreichbarkeit der Mittelzentren Norden und Leer.
- Auf dem Abschnitt Abelitz – Aurich wird eine Reaktivierung der Schienenstrecke für den Personenverkehr angestrebt. Die Buslinie L410 ist damit als Vorlaufbetrieb für ein SPNV-Angebot Aurich – Emden zu sehen (siehe Kapitel 3.3).
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Aurich mit den Buslinien L410 und L480 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.
- Die Buslinie L410 erschließt den Naturpark Ostfriesland.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie N6 weiterhin bestehen.

Emden – Greetsiel (L421)

- Eine Buslinie mit dem Verlauf der L421 ist in der Studie von 2016 nicht vorgesehen.
- Mit der Buslinie L421 werden in erster Linie touristische Nachfrageströme bedient, insbesondere da die Buslinie im Naturpark Ostfriesland und entlang des Niedersächsischen Wattenmeers verkehrt. Hohe Übernachtungszahlen in den erschlossenen Kommunen belegen das Potenzial.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie N5 weiterhin bestehen.

Herzberg am Harz – Braunlage (L450)

- Die Buslinie L450 bedient ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 16 (Herzberg am Harz – Wernigerode).
- Mit dieser Buslinie werden in erster Linie touristische Nachfrageströme im Harz bedient.
- Der derzeitige Verlauf der Buslinie entspricht nicht den Kriterien für eine Landesbuslinie.
- Eine Verlängerung der Buslinie bis zur SPNV-Station im Mittelzentrum Bad Harzburg, gegebenenfalls einschließlich einer Anbindung des Baumwipfelpfads Harz, stellt einen wichtigen Lückenschluss im SPNV-Netz dar und verbessert damit die Erschließung des Harzes weiter.

⇨ Die Verlängerung der Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor Bad Harzburg – Herzberg am Harz wird als Landesbuslinie S7 aufgenommen.

Aurich – Jever (L480)

- Die Buslinie L480 bedient ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 24 (Emden – Wittmund).
- Das Mittelzentrum Aurich besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Mit der Buslinie L480 besteht eine direkte ÖPNV-Verbindung zu den Mittelzentren Wittmund und Jever (letzteres mit SPNV-Station) und damit auch eine verbesserte Erreichbarkeit des Obernzentrums Wilhelmshaven.
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Aurich mit den Buslinien L410 und L480 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.
- Die Buslinie L480 erschließt den Naturpark Ostfriesland.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie N7 weiterhin bestehen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Zeven – Bremen (L630)

- Die Buslinie L630 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 03.
- Das Mittelzentrum Zeven besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie L630 bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte Anbindung an das Oberzentrum Bremen.
- Die Buslinie L630 erschließt die touristische Region Elbe-Weser-Dreieck.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie N10 weiterhin bestehen.

Bremen – Worpswede (L670)

- Die Buslinie L670 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 09.
- Die Buslinie verläuft auf dem Abschnitt Bremen – Grasberg parallel mit der Buslinie L630.
- Der derzeitige Verlauf der Buslinie bindet kein Mittelzentrum an den SPNV an und schließt keine Lücken im SPNV-Netz.

⇨ Die Buslinie entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird nicht aufgenommen.

Winsen (Luhe) – Tostedt (L4000)

- Eine Buslinie mit dem Verlauf der L4000 ist in der Studie von 2016 nicht vorgesehen.
- Mit dieser Buslinie werden in der Lüneburger Heide unter anderem die Heidedörfer als touristische Ziele angebunden.
- Mit der Buslinie 27 (Buchholz – Lüneburg) aus der Studie von 2016 wird ein ähnlicher Raum erschlossen. Für diese Buslinie wurden bei der Prognose höhere Fahrgastzahlen ermittelt (siehe Kapitel 3.6).

⇨ Die Buslinie L4000 wird nicht als Landesbuslinie weiterverfolgt. Stattdessen wird der Korridor Buchholz – Lüneburg als Landesbuslinie N14 (vgl. Kapitel 3.2) aufgenommen.

Uelzen – Lüchow (Wendland) (L7000)

- Die Buslinie L7000 entspricht der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 01.
- Das Mittelzentrum Lüchow besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie L7000 bietet eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Lüchow und dem Mittelzentrum Uelzen mit SPNV-Station und ermöglicht damit unter anderem eine Weiterfahrt in Richtung der Oberzentren Lüneburg und Celle.
- Die Buslinie bietet eine Anbindung in den Naturpark Wendland.Elbe.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie O2 weiterhin bestehen.

Cloppenburg – Vechta (OM1)

- Eine Buslinie mit dem Verlauf der OM1 ist in der Studie von 2016 nicht vorgesehen.
- Mit der Buslinie OM1 wird eine Netzlücke zwischen den nord-süd-orientierten Schienenstrecken geschlossen und damit eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden Mittelzentren Cloppenburg und Vechta hergestellt sowie weiterführende Anbindung mit dem SPNV in Richtung der Oberzentren Oldenburg, Osnabrück und Bremen ermöglicht.
- Die Buslinie OM1 stellt eine Anbindung in die Region Oldenburger Münsterland dar.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie M2 weiterhin bestehen.

Vechta – Diepholz (OM2)

- Eine Buslinie mit dem Verlauf der OM2 ist in der Studie von 2016 nicht vorgesehen.
- Mit der Buslinie OM2 wird ergänzend zur OM1 eine Netzlücke zwischen den nord-süd-orientierten Schienenstrecken geschlossen und damit eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden Mittelzentren Vechta und Diepholz hergestellt, sowie weiterführende Anbindungen mit dem SPNV in Richtung der Oberzentren Osnabrück und Bremen ermöglicht.
- Die Buslinie OM2 erschließt Teile des Naturparks Dümmer.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie M3 weiterhin bestehen.

Westerstede – Oldenburg (S35)

- Die Buslinie S35 stellt ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 23 (Aurich – Oldenburg) dar.
- Das Mittelzentrum Westerstede besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Mit der Buslinie S35 besteht eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Westerstede und dem Oberzentrum Oldenburg und stellt damit zugleich die Verknüpfung mit dem SPNV und SPFV für überregionale Relationen sicher.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor bleibt als Landesbuslinie N9 weiterhin bestehen. Perspektivisch wird eine Verlängerung der Buslinie angestrebt, entsprechend der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 23 Aurich – Oldenburg (siehe Kapitel 3.2).

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

3.2 Landesbuslinien aus Studie 2016

In der Studie aus dem Jahr 2016 wurden erstmals landesweit potenzielle Buslinien identifiziert und bewertet, die eine überregionale Bedeutung für die Erreichbarkeit und Netzverknüpfung besitzen. Es handelte sich insgesamt um 35 potenzielle Landesbuslinien. Diese Linienvorschläge bildeten eine wesentliche Hilfestellung für die Umsetzung der heutigen landesbedeutsamen Buslinien. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens werden die damals ermittelten Verbindungen erneut betrachtet, anhand der aktuellen Daten, Kriterien und Rahmenbedingungen überprüft und hinsichtlich ihrer Bedeutung für das zukünftige Bus-Schiene-Grundnetz bewertet. Landesbuslinien aus der Studie 2016, die bereits als landesbedeutsame Buslinie betrieben werden, werden mit Verweis auf das Kapitel 3.1 nicht erneut erläutert. Die betreffenden Buslinien sind im Folgenden aufgeführt:

Zusammenfassung Landesbuslinien aus Studie 2016

Bei der Analyse der 35 Korridore für potenzielle Buslinien aus der Studie 2016 wurde zusammenfassen festgestellt:

- Elf der damals identifizierten Korridore wurden als landesbedeutsame Buslinien realisiert, wobei zwei der Linienverläufe gebrochen und in je zwei landesbedeutsame Buslinien aufgeteilt wurden.
- Die Buslinien 4, 8, 15, 16, 21, 22, 29, 32, 51 und 53 entsprechen nicht den aktuellen Kriterien der Netzplanung und finden sich in dieser Form nicht mehr im BSG wieder.
- Die Buslinien 28, 41 und 52 werden jeweils in einer verlängerten oder angepassten Form beibehalten.

Für das zukünftige Landesbusliniennetz werden 24 Buslinien aus dem Gutachten 2016, teilweise in angepasster Form, beibehalten.

Im Detail werden die 35 Korridore wie folgt bewertet:

Uelzen – Lüchow (Wendland) (Nr. 1)

- Die Buslinie wurde mit der L7000 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird als Landesbuslinie O2 weiterhin vorgesehen.

Zeven – Tostedt (Nr. 2)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Das Mittelzentrum Zeven besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie auf dieser Relation bietet eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Zeven und der SPNV-Station in Tostedt und ermöglicht damit insbesondere die Weiterfahrt in die Metropolregion Hamburg.
- Eine Buslinie auf dieser Relation würde Teile der Region Elbe-Weser-Dreieck erschließen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird als Landesbuslinie N13 weiterhin vorgesehen.

Zeven – Bremen (Nr. 3)

- Die Buslinie wurde mit der L630 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird als Landesbuslinie N10 weiterhin vorgesehen.

Oldenburg – Bremerhaven (Nr. 4)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Im Rahmen der Überprüfung im Zuge der Netzkonzeption wurde die Verbindung entsprechend den definierten Kriterien am Mittelzentrum Brake gebrochen und als zwei eigenständige Linienabschnitte untersucht.
- Der Abschnitt Oldenburg – Brake zeigte in den Modellberechnungen ein geringes Fahrgastpotenzial, es besteht per Umstieg in Hude eine attraktive SPNV-Verbindung zwischen den Orten, während für den Abschnitt Brake – Bremerhaven die Reaktivierung der Schienenstrecke Nordenham – Blexen (siehe Kapitel 3.3) mit Anschluss an die Fähre nach Wilhelmshaven als langfristige Perspektive verfolgt wird. Die Buslinie L400 soll in verlängerter Form bis zur Fähre (siehe Kapitel 3.1) auch als Vorlaufbetrieb für diese Reaktivierung fungieren.

⇨ Die Relation Oldenburg – Bremerhaven wird mit Verweis auf den parallel verkehrenden SPNV im Rahmen der Netzkonzeption nicht weiter berücksichtigt.

Sulingen – Bassum (Nr. 6)

- Die Buslinie wurde mit der L123 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird als Landesbuslinie M4 weiterhin vorgesehen.

Wildeshausen – Oldenburg (Nr. 8)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Es bestehenden gute SPNV-Verbindung mit optimiertem Umstieg in Delmenhorst.

⇨ Die Relation Wildeshausen – Oldenburg wird mit Verweis auf den parallel verkehrenden SPNV im Rahmen der Netzkonzeption nicht weiter berücksichtigt.

Bremen – Worpswede (Nr. 9)

- Die Buslinie wurde mit der L670 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird nicht weiterverfolgt (siehe Kapitel 3.1).

Syke – Bruchhausen-Vilsen (Nr. 10)

- Die Buslinie wurde mit der L150 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird in verlängerter Form als Landesbuslinie M1 vorgesehen (siehe Kapitel 3.4).

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Diepholz – Nienburg (Weser) (Nr. 11)

- Die Buslinie wurde mit der L137 und L138 als zwei getrennte landesbedeutsame Buslinien realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Die Korridore sind als Landesbuslinien M5 und M6 weiterhin vorgesehen.

Wolfsburg – Helmstedt (Nr. 12)

- Die Buslinie wurde mit der L380 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird als Landesbuslinie S1 weiterhin vorgesehen.

Peine – Wolfenbüttel (Nr. 13)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Das Industriegebiet Salzgitter mit mehreren tausend Arbeitsplätzen ist ein wichtiger Arbeitgeber im Bereich Braunschweig. Die Buslinie verbindet das Mittelzentrum Peine sowie die Gemeinden Ilsede und Lengede mit dem Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt und erfüllt dementsprechend eine wichtige Zu-/Abbringerfunktion für Berufstätige.
- Darüber hinaus agiert die Buslinie als Anbindung an die Schienenstrecke zwischen Hildesheim und Braunschweig, die eine wichtige Ost-West-Verbindung darstellt.
- Im Rahmen der Überprüfung im Zuge der Netzkonzeption wurde die Verbindung entsprechend den definierten Kriterien am Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt gebrochen und als zwei eigenständige Linienabschnitte (Peine – Salzgitter und Salzgitter – Wolfenbüttel) untersucht (siehe Kapitel 3.4).
- Zusätzlich wird eine Reaktivierung auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Lichtenberg angestrebt (siehe Kapitel 3.3).

⇨ Die Buslinien entsprechen den Kriterien zur Netzplanung. Die Korridore werden als Landesbuslinien S2 und S3 vorgesehen.

Goslar – Osterode am Harz (Nr. 14)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Die zentrale Funktion der Buslinie liegt in der Anbindung des Mittelzentrums Clausthal-Zellerfeld an den SPNV sowie in der Verknüpfung mit den Mittelzentren Goslar und Osterode am Harz.
- Eine Buslinie auf dieser Relation würde, abhängig von der Linienführung, das UNESCO-Weltkulturerbe Rammelsberg sowie Teile des Harzes und damit Kommunen mit hohen Übernachtungszahlen erschließen.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird als Landesbuslinie S6 vorgesehen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Bad Harzburg – Nordhausen (Nr. 15)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Als Kombination aus den Buslinien 15 und 16 wird die Buslinie als Lückenschluss weiterverfolgt

⇨ Der Korridor wird nicht weiterverfolgt. Der Raum wird in Zukunft durch Landesbuslinie S7 erschlossen (siehe Kapitel 3.4).

Herzberg am Harz – Wernigerode (Nr. 16)

- Die Buslinie wurde mit der L450 teilweise als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).
- Als Kombination aus den Buslinien 15 und 16 wird die Buslinie als Lückenschluss weiterverfolgt

⇨ Der Korridor wird nicht weiterverfolgt. Der Raum wird in Zukunft durch Landesbuslinie S7 erschlossen (siehe Kapitel 3.4).

Wolfsburg – Salzwedel (Nr. 18)

- Die Buslinie wurde mit der L300 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Ob die Buslinie beibehalten wird, ist abhängig von der Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger in Sachsen-Anhalt. Der Korridor wird vorläufig als Landesbuslinie O4 vorgesehen (siehe Kapitel 3.1).

Göttingen – Duderstadt (Nr. 19)

- Die Buslinie wurde mit der L160 als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor ist als Landesbuslinie S8 weiterhin vorgesehen.

Georgsmarienhütte – Bad Laer (Nr. 21)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Es werden keine Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss angebunden und keine SPNV-Lücken geschlossen, daher wird die Relation als lokale Aufgabe eingestuft.

⇨ Die Buslinie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

Osnabrück – Bad Essen (Nr. 22)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Es werden keine Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss angebunden und keine SPNV-Lücken geschlossen, daher wird die Relation als lokale Aufgabe eingestuft. Zudem ist Bad Essen mit dem Bus über den SPNV-Anschluss in Bohmte an Osnabrück angeschlossen.

⇨ Die Buslinie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Aurich – Oldenburg (Nr. 23)

- Die Buslinie wurde mit der S35 auf dem Abschnitt Oldenburg – Westerstede als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.1).
- Für den ursprünglich vorgesehenen Verlauf wurden mit dem Verkehrsmodell hohe Fahrgastzahlen ermittelt.
- Darüber hinaus erschließt eine Buslinie auf dieser Relation den Naturpark Ostfriesland und trägt somit auch zur touristischen Erreichbarkeit der Region bei.

⇨ Die Buslinien entsprechen den Kriterien zur Netzplanung. Die Korridore sind als Landesbuslinie N8 und N9 vorgesehen.

Emden – Wittmund (Nr. 24)

- Die Buslinie wurde mit der L410 und L480 als zwei getrennte landesbedeutsame Buslinien realisiert (siehe Kapitel 3.1).
- Der Abschnitt der Relation L480 ist im Netz der bestehenden landesbedeutsamen Buslinien bis Jever verlängert.

⇨ Die Korridore sind als Landesbuslinie N6 und N7 weiterhin vorgesehen.

Norden – Wittmund (Nr. 25)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Die zentrale Funktion der Buslinie liegt in der Bedienung der touristischen Nachfrage, die sich durch hohe Übernachtungszahlen in den Gemeinden belegen lässt, sowie in der Verknüpfung der Küstenorte und Häfen mit dem SPNV und der Erschließung des Naturparks Ostfriesland.
- Um diese Funktion zu stärken und die Inseln über die Häfen mit dem Festland zu verknüpfen, wurde eine Verlängerung der Buslinie bis nach Wilhelmshaven vorgesehen (siehe Kapitel 3.4).

⇨ Der Korridor wird in verlängerter Form als Landesbuslinie N1 vorgesehen (siehe Kapitel 3.4).

Buchholz – Lüneburg (Nr. 27)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Die bestehende Landesbuslinie L4000 erschließt ebenfalls die touristisch relevante Lüneburger Heide, verknüpft jedoch nicht die Mittelzentren wie die geplante Buslinie 27 und weist im Vergleich geringere Fahrgastzahlen in der Überprüfung mit dem Verkehrsmodell auf (siehe Kapitel 3.1).

⇨ Der Korridor wird nicht weiterverfolgt. Der Raum wird in Zukunft durch Landesbuslinie N14 erschlossen (siehe Kapitel 3.4).

Soltau – Celle (Nr. 28)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Die Buslinie würde eine Lücke im SPNV-Netz schließen, die Südheide erschließen und die Gedenkstätte Bergen-Belsen anbinden, die durch hohe Besucherzahlen gekennzeichnet ist
- Die vorgesehen Anbindung der Stadt Soltau, die sowohl eine bedeutende touristische Destination als auch ein wichtiger Schienenknotenpunkt ist, wäre aus verkehrlicher Sicht sinnvoll.
- Zur Optimierung der Reisezeiten ist vorgesehen, den südlichen Linienverlauf künftig unmittelbar über die B3 nach Celle zu führen.

⇨ Der Korridor ist in angepasster Form als Landesbuslinie O1 vorgesehen.

Walsrode – Visselhövede (Nr. 29)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Eine vergleichbare SPNV-Verbindung besteht derzeit zweistündlich mit kurzen Umstiegszeiten in Soltau.
- Die Bedienung dieser Relation wird als lokale Aufgabe eingestuft, da sie keine überregionale Funktion einnehmen würde, was auch durch das Verkehrsmodell belegt wurde.

⇨ Die Buslinie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

Geesthacht – Lüneburg (Nr. 30)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Mit der Verbindung wird eine gute Netzwirkung erzielt, insbesondere in Richtung der Metropolregion Hamburg und die Netzlücke zum Mittelzentrum Geesthacht wird geschlossen.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird als Landesbuslinie N15 vorgesehen.

Soltau – Lüneburg (Nr. 31)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Bei der Relation handelt es sich um einen potenziellen Lückenschluss im SPNV-Netz. Derzeit besteht kein durchgängiges Busangebot auf dieser Strecke, jedoch ist dort die Reaktivierung einer Schienenverbindung geplant. Bis zu deren Realisierung ist eine Landesbuslinie als Vorlaufbetrieb zur Angebotsverbesserung vorgesehen (siehe Kapitel 3.3).
- Eine Buslinie auf dieser Relation trägt zur Erschließung der Lüneburger Heide bei und bietet eine ergänzende Verbindung im landesweiten Verkehrsnetz.

⇨ Der Korridor ist als Vorlaufbetrieb als Landesbuslinie N17 vorgesehen.

Munster – Schneverdingen (Nr. 32)

- Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Eine vergleichbare SPNV-Verbindung besteht derzeit zweistündlich mit kurzen Umstiegszeiten in Soltau.
- Die Bedienung dieser Relation wird als lokale Aufgabe eingestuft,

⇨ Die Buslinie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

Papenburg – Friesoythe (Nr. 41)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Das Mittelzentrum Friesoythe besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Bei der Überprüfung wurde festgestellt, dass eine Verknüpfung mit dem SPNV-Knoten in Leer verkehrlich sinnvoll ist. Diese Annahme wurde auch durch die Ergebnisse des Verkehrsmodells bestätigt, da dort höhere Fahrgastzahlen für die Variante mit SPNV-Anschluss ausgewiesen wurden (siehe Kapitel 3.4).
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe an die Ober- und Mittelzentren Oldenburg, Cloppenburg und Leer sowie an die dortigen SPNV-Stationen der nord-süd-orientierten Hauptachsen entspricht der Ausrichtung der identifizierten Nachfragepotenziale.

⇨ Der Korridor ist in angepasster Form als Landesbuslinie W1 vorgesehen.

Friesoythe – Cloppenburg (Nr. 42)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Das Mittelzentrum Friesoythe besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie auf dieser Relation bietet eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Friesoythe und der SPNV-Station im Mittelzentrum Cloppenburg.
- Eine Buslinie auf dieser Relation würde Teile der Region Oldenburger Münsterland erschließen.
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe an die Ober- und Mittelzentren Oldenburg, Cloppenburg und Leer sowie an die dortigen SPNV-Stationen der nord-süd-orientierten Hauptachsen entspricht der Ausrichtung der identifizierten Nachfragepotenziale.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W3 weiterhin vorgesehen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Oldenburg – Friesoythe (Nr. 43)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert
- Das Mittelzentrum Friesoythe besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
- Die Buslinie auf dieser Relation bietet eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Friesoythe und dem Oberzentrum Oldenburg mit SPNV-Knoten.
- Eine Buslinie auf dieser Relation würde Teile der Region Oldenburger Münsterland erschließen.
- Eine Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe an die Ober- und Mittelzentren Oldenburg, Cloppenburg und Papenburg sowie an die dortigen SPNV-Stationen der nord-süd-orientierten Hauptachsen entspricht der Ausrichtung der identifizierten Nachfragepotenziale.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W2 weiterhin vorgesehen.

Nordhorn – Lingen (Ems) (Nr. 44)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Die Buslinie auf dieser Relation würde eine Netzlücke im SPNV schließen.
- Das bereits bestehende gute ÖPNV-Angebot und hohe Übernachtungszahlen deuten auf einen hohen Bedarf bei der Verbindung der Mittelzentren hin.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W5 weiterhin vorgesehen.

Meppen – Cloppenburg (Nr. 45)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Die Buslinie auf dieser Relation würde eine Netzlücke entsprechend den Nachfragepotenzialen im SPNV schließen.
- Für diese Relationen wurden verschiedene Varianten geprüft; der ursprüngliche Linienverlauf weist dabei die beste Netzwirkung und das höchste zu erwartende Nachfragepotenzial auf.
- Der vorgesehene Verlauf sieht eine randseitige Erschließung des Naturpark Hümmling und des Oldenburger Münsterlandes vor.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W4 weiterhin vorgesehen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Hannoversch Münden – Göttingen (Nr. 51)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Bei der Überprüfung mit dem Verkehrsmodell wurde festgestellt, dass die Buslinie nur im direkten Einzugsbereich von Göttingen genutzt wird. Daher wird die Bedienung dieser Relation als lokale Aufgabe eingestuft.
- Zwischen den Orten besteht eine direkte SPNV-Verbindung.

⇨ Die Buslinie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

Holzminden – Springe (Nr. 52)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Im Rahmen der Überprüfung wurden mehrere Varianten zur Erschließung des Weserberglandes in diesem Bereich betrachtet. Dabei wurde festgestellt, dass eine Anbindung an den SPNV-Knoten in Hameln zielführender ist als die bisherige Linienführung, da dort zusätzlich zur S-Bahn ein direkter Anschluss an die RB77 besteht (siehe Kapitel 3.4).

⇨ Der Korridor in angepasster Form als Landesbuslinie S5 vorgesehen.

Göttingen – Goslar (Nr. 53)

- Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Der Vorschlag aus dem Gutachten 2016 sieht zwar vor, zwischen Göttingen und Osterode am Harz keinen zusätzlichen Halt einzubauen, jedoch ist mit dem SPNV eine ausreichend gute Verbindung zwischen Göttingen und Osterode (mit Umstieg in Seesen) gewährleistet.

⇨ Die Buslinie entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor wird nicht weiter berücksichtigt.

3.3 Potenzielle SPNV-Reaktivierungsstrecken

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden potenzielle SPNV-Reaktivierungsstrecken in Niedersachsen gezielt berücksichtigt. Grundlage hierfür bildete die von den Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen mit Mitarbeit der LNVG aktuell durchgeführte landesweite Untersuchung zur Identifikation von Schienenstrecken mit Reaktivierungspotenzial für den SPNV[5]. Ergänzend wurden auch Strecken außerhalb dieser Untersuchung einbezogen, die entweder aus früheren landesweiten Bewertungen positiv hervorgegangen oder deren Planungen bereits weit fortgeschritten sind. Der Fokus lag dabei insbesondere auf Strecken mit hoher Förderwahrscheinlichkeit sowie auf fortgeschrittenen Reaktivierungsvorhaben.

[5] https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken_und_stationen/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html

Da Reaktivierungen in der Regel langfristige Realisierungszeiträume aufweisen, wurde geprüft, inwiefern Landesbuslinien als Vorlaufbetriebe eingesetzt werden können, um Erreichbarkeit und Nachfrage frühzeitig zu sichern und bestehende Lücken im ÖPNV-Angebot zu schließen. Diese Vorlaufbetriebe können im Vorfeld einer Reaktivierung zur Erschließung und Angebotsentwicklung beitragen. In diesem Gutachten sind Vorlaufbetriebe mit einer Landesbuslinie nur möglich, wenn die definierten Kriterien eines Landesbusses eingehalten werden.

Es wurde jeweils eine Abschätzung vorgenommen, inwiefern der Betrieb eines hochwertigen Busangebots in Form einer Landesbuslinie auf potenziellen Reaktivierungsstrecken Auswirkungen auf die Ergebnisse künftiger Standardisierter Bewertungen haben könnte und damit die Förderfähigkeit nach GVFG-Kriterien beeinträchtigen könnte. Bei Nichtaufnahme eines Vorlaufbetriebes in Form einer Landesbuslinie kann kein Rückschluss auf das Reaktivierungsvorhaben oder -bewertung gezogen werden.

Die Bewertung der Reaktivierungsstrecken erfolgte daher unter Abwägung zwischen kurzfristigem verkehrlichem Nutzen durch Vorlaufbetriebe und der langfristigen strategischen Zielsetzung einer schienengebundenen Anbindung. Folgende relevante Strecken wurden detailliert betrachtet und hinsichtlich eines möglichen Vorlaufbetriebs bewertet.

Zusammenfassung SPNV-Reaktivierungsstrecken

Im Rahmen der Analyse wurden zwölf potenzielle Reaktivierungsstrecken vertieft untersucht, bei denen eine Förderfähigkeit oder ein fortgeschrittener Planungsstand vorliegt. Von diesen erfüllen die Strecken Bremerhaven – Bad Bederkesa, Bremervörde – Stade, Nordenham – Blexen und Soltau – Lüneburg die Voraussetzungen für einen Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie. Zusätzlich ist die Reaktivierung der Strecke Neuenhaus – Coevorden bereits in der Umsetzungsphase. Darüber hinaus besteht auf der Strecke Aurich – Emden mit der Linie L410 bereits heute ein Vorlaufbetrieb. Diese sechs Relationen sind als Bestandteil des zukünftigen BSG vorgesehen.

Aurich – Emden

- Mit der Buslinie L410 besteht bereits ein Vorlaufbetrieb in Form einer landesbedeutsamen Buslinie. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Betrieb bis zur Reaktivierung der Schienenstrecke für den Personenverkehr fortgeführt wird.

⇨ Der Korridor wird als Vorlaufbetrieb in Form der Landesbuslinie N6 vorgesehen.

Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa

- Die bisherigen Untersuchungen zum Reaktivierungsvorhaben haben sehr positive Ergebnisse (NKI 4 oder 10) hinsichtlich der Förderfähigkeit ergeben. Es wird davon ausgegangen, dass der Betrieb einer Landesbuslinie als Vorlaufbetrieb bis zur Reaktivierung der Schienenstrecke keine maßgeblichen Auswirkungen auf diese Ergebnisse haben wird. Zudem kann ein Bus im Ohnefall die schnellen Fahrzeiten der Schiene im Mitfall im Stadtgebiet Bremerhaven aufgrund der Straßensituation nicht erreichen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Da auf dieser Relation vergleichsweise hohe Pendlerpotenziale identifiziert wurden, erfüllt die Verbindung das Kriterium zur Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren beziehungsweise SPNV-Stationen. Damit kann die Buslinie einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Erreichbarkeit bis zur Aufnahme des Schienenverkehrs leisten.

⇨ Der Korridor wird als Vorlaufbetrieb in Form der Landesbuslinie N3 vorgesehen.

Nordenham – Blexen

- Das Vorhaben sieht eine Verlängerung des SPNV-Angebotes bis nach Blexen und damit zur durchgehend getakteten verkehrenden Fähre nach Bremerhaven vor. Derzeit wird dieser Abschnitt durch die Buslinie 401 und den WeserSprinter 440 mit dicht getaktetem Angebot bedient. Bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ist dieses bereits bestehende Busangebot mindestens anzusetzen, sodass der mit der Landesbuslinie N2 vorgesehene Vorlaufbetrieb keine maßgeblichen Auswirkungen auf deren Ergebnisse erwarten lässt. Für Fahrgäste südlich des Bahnhofs Nordenham ist Blexen und damit auch die Fähre nach Bremerhaven mit einem Umstieg zu erreichen. Im Mitfall entfällt dieser Umsteigevorgang.
- Zur verbesserten Anbindung an die Oberzentren Wilhelmshaven und Bremerhaven sowie zur Verbesserung des Angebots für touristische Nachfragepotenziale wird eine Verlängerung der landesbedeutsamen Buslinie L400 empfohlen.

⇨ Der Korridor wird als Vorlaufbetrieb in Form der Landesbuslinie N2 vorgesehen (siehe hierzu auch Kapitel 3.1 und die geplante Verlängerung in Kapitel 3.4). Die Förderfähigkeit der Reaktivierung bleibt nach derzeitigem Datenstand und Erkenntnissen davon unberührt.

Bremervörde – Stade

- Die bisherigen Untersuchungen zum Reaktivierungsvorhaben haben positive Ergebnisse hinsichtlich der Förderfähigkeit ergeben. Es wird davon ausgegangen, dass der Betrieb einer Landesbuslinie als Vorlaufbetrieb bis zur Reaktivierung nur ein geringes Risiko für diese Ergebnisse darstellt. Die Fahrzeiten im Busverkehr sind, aufgrund der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Siedlungsbereich, im Gegensatz zur Schiene länger. Dieser Nachteil wird im Mitfall durch das Schienenkonzept behoben.
- Derzeit wird diese Relation im ÖPNV nur unzureichend bedient. Eine durchgängige, getaktete Verbindung würde die Mittelzentren Bremervörde und Stade miteinander verknüpfen, zugleich eine bestehende Netzlücke im SPNV schließen und zur Erschließung der touristischen Region Elbe-Weser-Dreieck beitragen.

⇨ Der Korridor wird als Vorlaufbetrieb in Form der Landesbuslinie N4 vorgesehen. Die Förderfähigkeit der Reaktivierung bleibt nach derzeitigem Datenstand und Erkenntnissen davon unberührt. Es bleibt offen, ob ein Vorlaufbetrieb vor der Reaktivierung der Schienenstrecke zeitlich noch realisiert werden kann.

Buchholz – Hamburg-Harburg

- Die Reaktivierung dient in erster Linie der Erweiterung der Kapazität auf der Schienenstrecke Buchholz – Hamburg und einer randseitigen Erschließung des Mittelzentrums Seevetal.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Bei den bisherigen Untersuchungen zum Reaktivierungsvorhaben wurde bereits ein vergleichbares Busangebot im Ohnefall berücksichtigt.
- Eine Buslinie kann den vorgesehenen Verlauf der Schienenstrecke nur mit deutlichen Abweichungen im Linienweg abbilden und somit nicht die gleiche Erschließungsfunktion übernehmen. Derzeit besteht ein gutes Busangebot.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen.

Soltau – Lüneburg

- Zwischen Soltau und Lüneburg soll der Schienenverkehr im Stundentakt ganztägig verkehren.
- Derzeit wird diese Relation im Busverkehr nur unzureichend bedient (geringes Fahrtenangebot, keine direkte Durchbindung). Eine durchgängige, getaktete Verbindung im Busbereich würde die Mittelzentren Soltau und Lüneburg auch im Ohnefall miteinander verknüpfen, zugleich eine bestehende Netzlücke im SPNV schließen und die Lüneburger Heide erschließen.
- Die Reaktivierung der Schienenstrecke soll aber zeitnah umgesetzt werden.

⇨ Der Korridor wird als Vorlaufbetrieb in Form der Landesbuslinie N17 vorgesehen. Die Förderfähigkeit der Reaktivierung bleibt nach derzeitigem Datenstand und Erkenntnissen davon unberührt. Es bleibt offen, ob ein Vorlaufbetrieb vor der Reaktivierung der Schienenstrecke zeitlich realisiert werden kann.

Neuenhaus – Coevorden

⇨ Die Reaktivierung ist derzeit in Umsetzung. Ein Betrieb auf diesem Abschnitt mit dem SPNV wird daher für das zukünftige BSG vorgesehen.

Bad Bentheim – Gildehaus

- Die kurze Distanz zwischen Start- und Endbahnhof der Reaktivierung entspricht nicht den Kriterien für eine Landesbuslinie.
- Die ÖPNV-Relation entspricht eher einer kommunalen Aufgabe.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen.

Rheine – Spelle

- Die kurze Distanz zwischen Start- und Endbahnhof der Reaktivierung entspricht nicht den Kriterien für eine Landesbuslinie.
- Die ÖPNV-Relation entspricht eher einer kommunalen Aufgabe.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Braunschweig – Harvesse

- Bei der Untersuchung dieser Reaktivierungsstrecke wurde festgestellt, dass die meisten Fahrgäste in der Stadt Braunschweig gewonnen werden.
- Eine Buslinie kann den vorgesehenen direkten und schnellen Verlauf der Schienenstrecke nur mit deutlichen Abweichungen im Linienweg abbilden und somit nicht die gleiche Erschließungsfunktion übernehmen.
- Die ÖPNV-Relation entspricht eher einer kommunalen Aufgabe.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen.

Salzgitter Lebenstedt – Lichtenberg

- Die Strecke dieses Reaktivierungsvorhabens wird derzeit durch ein dicht getaktetes Stadtbusangebot bedient
- Die ÖPNV-Relation liegt gänzlich im städtischen Raum und entspricht vollständig einer kommunalen Aufgabe.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen. Die Anbindung von Lebenstedt wird mit den Landesbuslinien S2 und S3 verbessert (siehe Kapitel 3.4).

Helmstedt – Schöningen

- Die kurze Distanz zwischen Start- und Endbahnhof der Reaktivierung entspricht nicht den Kriterien für eine Landesbuslinie.
- Die ÖPNV-Relation entspricht einer kommunalen Aufgabe.

⇨ Die Linie erfüllt die Kriterien zur Netzplanung nicht. Der Korridor wird nicht als Vorlaufbetrieb mit einer Landesbuslinie vorgesehen.

3.4 Identifikation neuer oder veränderter Relationen

Entsprechend der in Kapitel 2.1 definierten Kriterien wurde die Anbindung der Mittelzentren, überregionaler Netzlücken sowie die Bedienung der Nachfragepotenziale in Form von Pendlerströmen und Übernachtungszahlen analysiert, um den möglichen Bedarf zusätzlicher Landesbuslinien zu ermitteln. Dabei wurden die bestehenden Strukturen und Angebote im ÖPNV, die Verknüpfung mit SPNV-Knotenpunkten sowie raumstrukturelle Zusammenhänge berücksichtigt. Zudem wurden bestehende und bereits geplante landesbedeutsame Buslinien hinsichtlich potenziell sinnvoller Anpassungen oder Erweiterungen überprüft, um eine bestmögliche Integration in das landesweite Bus-Schiene-Grundnetz zu gewährleisten.

Mit der Berücksichtigung der Relationen aus den Kapiteln 3.1 bis Kapitel 3.3 in einem Bus-Schiene-Grundnetz kann festgestellt werden, dass die Mittelzentren an ihre Oberzentren beziehungsweise

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

an den SPNV entsprechend ihrer Bedarfe angebunden werden. Damit wird eine flächendeckende und bedarfsgerechte Erreichbarkeit der zentralen Orte im Land sichergestellt.

Betrachtet wurde auch die Straßenbahnanbindung von Mittelzentren: So soll das Mittelzentrum Stuhr perspektivisch durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie an das Oberzentrum Bremen angebunden werden, während das Mittelzentrum Garbsen bereits über eine Straßenbahnverbindung in das Oberzentrum Hannover verfügt. Beide Beispiele zeigen, dass in Verdichtungsräumen die Anbindung an Oberzentren zunehmend schienengebunden erfolgt.

Im folgenden Abschnitt werden die zusätzlich identifizierten Relationen sowie vorgeschlagene Anpassungen bestehender Linien beschrieben.

Zusammenfassung Identifikation neuer oder veränderter Relationen

Im Rahmen der Planungen wurden neun neue Relationen identifiziert sowie sieben Anpassungen, wie Linienverlängerungen, Bruch einer Relation oder Anbindung eines alternativen Zentrums, ermittelt. Diese ergänzen die in den zuvor in Kapitel 3.1 bis 3.3 bereits identifizierten Relationen zu einem BSG.

Norden – Wilhelmshaven (N1)

- Entsprechend der Beschreibung zur Buslinie *Norden – Wittmund (Nr. 25)* in Kapitel 3.2 soll diese bis nach Wilhelmshaven verlängert werden, um die zentrale Funktion der Linie, die Bedienung der touristischen Nachfrage sowie die Verknüpfung der Küstenorte und Häfen mit dem SPNV, weiter zu stärken.

⇨ Der Korridor ist in verlängerter Form als Landesbuslinie N1 vorgesehen.

Tossens – Nordenham – Blexen (N2)

- In der Betrachtung der Reaktivierungsstrecke *Nordenham – Blexen* in Kapitel 3.3 sowie bei der bestehenden landesbedeutsamen Buslinie *Tossens – Nordenham (L400)* in Kapitel 3.1 wird ergänzend zur touristischen Funktion eine Verlängerung der derzeitigen Buslinie als sinnvoll erachtet. Diese soll sowohl zur Fähre nach Wilhelmshaven in Eckwarden als auch zur Fähre nach Bremerhaven in Blexen führen, um die bestehende Netzlücke im SPNV-Netz zu schließen und die Anbindung an beide Oberzentren sicherzustellen.
- Die Verlängerung nach Blexen ist dabei als Vorlaufbetrieb für die geplante Reaktivierung der Schienenstrecke auf diesem Abschnitt vorgesehen.

⇨ Der Korridor ist in verlängerter Form als Landesbuslinie N2 vorgesehen.

Zeven – Bremervörde (N11) und Zeven – Rotenburg (Wümme) (N12)

- Das Mittelzentrum Zeven verfügt über keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Die bestehende Buslinie L630 (N10) bietet entsprechend den Nachfragepotenzialen eine direkte Anbindung an das Oberzentrum Bremen und erschließt die touristische Region Elbe-Weser-Dreieck.
- Die Analysen zeigen ergänzend zur bestehenden Buslinie L630 (N10) zusätzliche Nachfragepotenziale in Richtung Norden zum Mittelzentrum Bremervörde sowie in Richtung Süden zum Mittelzentrum Rotenburg (Wümme). Es bestehen jedoch keine relevanten durchgängigen Potenziale.
- Beide Buslinien würden die touristische Region Elbe-Weser-Dreieck erschließen.

⇨ Die Buslinien entsprechen den Kriterien zur Netzplanung Die Korridore sind als Landesbuslinien N11 und N12 vorgesehen.

Soltau – Rotenburg (Wümme) (N16)

- Im SPNV bestehen auf dieser Relation lange Fahrzeiten mit Umstieg in Buchholz, wodurch eine Netzlücke entsteht.
- Eine Buslinie auf dieser Relation trägt zur Erschließung der Lüneburger Heide bei und bietet eine ergänzende Verbindung im landesweiten Verkehrsnetz.
- Soltau stellt sowohl eine bedeutende touristische Destination als auch einen wichtigen Schienenknotenpunkt dar.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie N16 vorgesehen.

Leer – Friesoythe (W1)

- Bei der Überprüfung der Buslinie *Papenburg – Friesoythe (Nr. 41)* in Kapitel 3.2 wurde festgestellt, dass eine Verknüpfung mit dem SPNV-Knoten in Leer verkehrlich sinnvoll ist.
- Diese Annahme wurde durch die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell bestätigt, da dort höhere Fahrgastzahlen für die Variante mit SPNV-Anschluss ausgewiesen wurden.
- Eine solche Anpassung würde die Anbindung des Mittelzentrums Friesoythe sowie die Verbindungen zu den Oberzentren mit Mittelzentrumsfunktion, insbesondere nach Emden, verbessern, die derzeit nicht durchgängig im ÖPNV angebunden sind.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W1 vorgesehen.

Syke – Eystrup (M1)

- Entsprechend der Analyse der Buslinie *Syke – Bruchhausen-Vilsen* (L150) im Kapitel 3.1 wurde festgestellt, dass eine Verlängerung der Buslinie bis zur SPNV-Station in Eystrup einen wichtigen Lückenschluss im SPNV-Netz schaffen und damit die Erreichbarkeit der Oberzentren Bremen und Hannover deutlich verbessern würde.
- Die Ergebnisse des Verkehrsmodells bestätigen diesen Nutzen, da für die Variante mit SPNV-Anschluss eine höhere Anzahl an Fahrgästen nachgewiesen werden konnte.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- Darüber hinaus erschließt die Buslinie L150 am Rand den Naturpark Wildeshauser Geest und trägt somit auch zur touristischen Erreichbarkeit der Region bei.

⇨ Der Korridor ist in verlängerter Form als Landesbuslinie M1 vorgesehen.

Schwarmstedt – Nienburg (Weser) (M7) und Schwarmstedt – Celle (M8)

- Die Ost-West-Verbindungen von Schwarmstedt zum Mittelzentrum Nienburg (Weser) und zum Oberzentrum Celle stellen eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden SPNV-Netzes dar.
- Aufgrund fehlender durchgängiger Potenziale werden diese gemäß den Kriterien als zwei separate Buslinien geplant.
- Derzeit bestehen auf diesen Relationen keine durchgängigen ÖPNV-Angebote; Verbindungen im SPNV sind nur mit langen Fahrzeiten und Umstiegen in Hannover beziehungsweise Langenhagen möglich.
- Die Überprüfung mit dem Verkehrsmodell weist hohe Fahrgastzahlen aus, was den verkehrlichen Nutzen und die Relevanz einer durchgehenden Busverbindung unterstreicht.

⇨ Die Buslinien entsprechen den Kriterien zur Netzplanung. Die Korridore sind als Landesbuslinien M7 und M8 vorgesehen.

Wunstorf – Leese-Stolzenau (M9)

- Auf der Relation Wunstorf – Leese-Stolzenau besteht derzeit kein durchgängiges ÖPNV-Angebot. Eine Verbindung ist lediglich über den SPNV mit Umstieg in Minden bzw. Nienburg (Weser) möglich.
- Die Pendlerzahlen weisen auf dieser Relation relevante Potenziale aus.
- Mit der Einrichtung einer Landesbuslinie kann eine bestehende Netzlücke im SPNV geschlossen und zugleich eine Anbindung wichtiger touristischer Destinationen, wie dem Steinhuder Meer und dem Dinopark Münchehagen, geschaffen werden.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie M9 vorgesehen.

Celle – Gifhorn (O3)

- Auf der Relation Celle – Gifhorn besteht derzeit kein durchgängiges ÖPNV-Angebot. Eine Verbindung ist lediglich umwegig mit dem SPNV mit Umstieg in Lehrte möglich.
- Durch die Einrichtung einer Landesbuslinie kann diese bestehende Netzlücke im SPNV geschlossen und eine direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Gifhorn und dem Oberzentrum Celle geschaffen werden.
- Vorgesehen ist dabei eine schnelle Linienführung über die B3 in Richtung Gifhorn.
- Im Rahmen der weiteren Detailplanung ist zu prüfen, ob neben dem Bahnhof Gifhorn Stadt der Bahnhof Gifhorn Süd, letzterer mit zusätzlichen SPNV-Anschlüssen, in die Linienführung integriert werden soll.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie O3 vorgesehen.

Lingen – Bramsche (W6)

- Zur Verknüpfung der beiden nord-süd-orientierten Schienenstrecken wurden mehrere Varianten untersucht.
- Die gewählte Anbindung bietet eine bessere überregionale Schienenverknüpfung in Richtung Osnabrück, Vechta und Cloppenburg.
- Dabei wurden insbesondere Potenziale aus dem Raum Fürstenau identifiziert, sowohl in Richtung Lingen (Mittelzentrum mit Oberzentrumsfunktion) als auch in Richtung Bramsche (Mittelzentrum).
- Zusätzlich ermöglicht die Buslinie eine Anbindung des Naturparks TERRA.vita, wodurch sowohl die touristische Erreichbarkeit als auch die regionale Vernetzung verbessert werden.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie W6 vorgesehen.

Salzgitter – Peine (S2) und Salzgitter – Wolfenbüttel (S3)

- Im Rahmen der Überprüfung im Zuge der Netzkonzeption wurde die Verbindung entsprechend den definierten Kriterien am Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt gebrochen und als zwei eigenständige Linienabschnitte untersucht.
- Das Industriegebiet Salzgitter mit mehreren tausend Arbeitsplätzen ist ein wichtiger Arbeitgeber im Bereich Braunschweig. Die Buslinie verbindet das Mittelzentrum Peine sowie die Gemeinden Ilsede und Lengede mit dem Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt und erfüllt dementsprechend eine wichtige Zu-/Abbringerfunktion für Berufstätige.
- Darüber hinaus agiert die Buslinie als Anbindung an die Schienenstrecke zwischen Hildesheim und Braunschweig, die eine wichtige Ost-West-Verbindung darstellt.
- Zusätzlich wird eine Reaktivierung auf dem Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Lichtenberg angestrebt (siehe Kapitel 3.3).

⇨ Die Buslinien entsprechenden Kriterien zur Netzplanung. Die Korridore sind als Landesbuslinien S2 und S3 vorgesehen.

Hameln – Lemgo (S4)

- Auf der betrachteten Relation besteht derzeit nur ein eingeschränktes Angebot, das über eine Kombination aus S-Bahn und Bus mit zwei Umstiegen realisiert werden kann.
- Eine direkte Verbindung würde die Verknüpfung des Oberzentrums Hameln mit dem Mittelzentrum Barntrup (NRW) sowie dem SPNV-Halt in Lemgo (NRW) deutlich verbessern und damit eine bessere Weiterfahrt in Richtung Bielefeld ermöglichen.
- Zudem würde die Buslinie das westliche Weserbergland erschließen.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie S4 vorgesehen.

Holzminden – Hameln (S5)

- In der Studie von 2016 wurde die Verbindung *Holzminden – Springe (Nr. 52)* untersucht, jedoch bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert (siehe Kapitel 3.2).
- Im Rahmen der aktuellen Überprüfung wurden mehrere Varianten zur Erschließung des Weserberglandes in diesem Bereich analysiert. Dabei wurde festgestellt, dass eine Anbindung an den SPNV-Knoten in Hameln zielführender ist als die bisherige Linienführung, da dort zusätzlich zur S-Bahn ein direkter Anschluss an die RB77 gewährleistet wird.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie S5 vorgesehen.

Herzberg am Harz – Bad Harzburg (S7)

- In der Studie von 2016 wurden zur Erschließung des Harzes die beiden Buslinien *Bad Harzburg – Nordhausen (Nr. 15)* und *Herzberg am Harz – Wernigerode (Nr. 16)* untersucht.
- Mittlerweile wurde die Relation teilweise mit der Buslinie L450 (Herzberg am Harz – Braunlage) als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
- Für das zukünftige Landesbusliniennetz sind weder die Buslinie Nr. 15 noch Nr. 16 eine geeignete Ergänzung zur bestehenden landesbedeutsamen Buslinie L450. Aus diesem Grund ist eine Verlängerung der Linie L450 zwischen Braunlage und dem Mittelzentrum Bad Harzburg vorgesehen. Der gesamte Korridor (bestehende LBB und Verlängerung) ist in Form der Landesbuslinie S7 vorgesehen. Dadurch würde ein wichtiger Lückenschluss im SPNV-Netz geschaffen und die Erschließung des Harzes weiter verbessert.
- Zentrale Aufgabe der Buslinie ist die Erschließung des Harzes für Touristen, der Bedarf wird anhand hoher Übernachtungszahlen ersichtlich.

⇨ Die Buslinie entspricht den Kriterien zur Netzplanung. Der Korridor ist als Landesbuslinie S7 vorgesehen.

3.5 Zukünftige Landesbuslinien im Bus-Schiene-Grundnetz

Dieses Kapitel behandelt ausschließlich die planerischen Aspekte des zukünftigen Bus-Schiene-Grundnetzes. Auf Grundlage der in den vorangegangenen Kapiteln erarbeiteten Ergebnisse werden im Folgenden alle Korridore der Landesbuslinien zusammengeführt und dargestellt. Die Tabelle 2 fasst alle vorgesehenen Landesbuslinien zusammen, die nach den festgelegten Kriterien und Datengrundlagen als verkehrlich sinnvoll und strukturell bedeutsam bewertet wurden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- 17 bestehende landesbedeutsame Buslinien werden in das BSG aufgenommen, von denen für vier eine Verlängerung vorgesehen ist.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

- 24 Landesbuslinien aus dem Gutachten 2016 finden sich im BSG wieder. Einige dieser Linien sind Anpassungen, beispielweise hinsichtlich Linienführung, Verlängerung oder Brechung, unterzogen worden oder bereits bestehende landesbedeutsame Buslinien.
- Fünf potenzielle Reaktivierungsstrecken sind in Form eines Vorlaufbetriebs als Bestandteil des zukünftigen BSG vorgesehen.
- Neun vollständig neue Relationen sowie sieben Anpassungen, wie Linienverlängerungen, Bruch einer Relation oder Anbindung an alternative Zentren wurden ermittelt. Die sieben angepassten Linien finden sich zu Teilen in den vorherigen Aufzählungspunkten wieder.

Insgesamt wurden 44 Landesbusrelationen identifiziert, die als Bestandteil eines Bus-Schiene-Grundnetzes empfohlen werden.

In der zweiten Tabelle 3 werden ergänzend die Buslinien dokumentiert, die im Rahmen der Überprüfung ausgeschlossen wurden, um die Nachvollziehbarkeit der planerischen Entscheidungen zu gewährleisten.

Die systematische Nummerierung der Landesbuslinien N, M, O, W, S soll eine schnelle Einschätzung des Planungsraums ermöglichen und die Landesbuslinien gruppieren, um einheitliche Nummerierungen für den Bericht zu erzeugen. Die Bezeichnungen N, O, W, S korrespondieren mit den Himmelsrichtungen sowie dem Planungsraum Mitte (M). Die Räume orientieren sich dabei an natürlichen Verläufen aufgrund von Zentren und den ungefähren Verläufen der vorgeschlagenen Landesbuslinien.

Relation	Nr. Linie Bestand	Nr. Studie 2016	Nr. Plan 2025	Anmerkung
Norden – Wilhelmshaven		25	N1	Studie 2016, Planung 2025: Verlängerung nach Wilhelmshaven
Tossens – Nordenham – Blexen	L400		N2	LBB Bestand, Planung 2025: Verlängerung nach Tossens und Blexen
Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa			N3	Vorlaufbetrieb Reaktivierung
Bremervörde – Stade			N4	Vorlaufbetrieb Reaktivierung
Emden – Greetsiel	L421		N5	LBB Bestand
Aurich – Emden	L410	24	N6	LBB Bestand, Studie 2016
Aurich – Jever	L480	24	N7	LBB Bestand, Studie 2016: bis Wittmund
Aurich – Oldenburg		23	N8	Studie 2016, Verlängerung N9
Westerstede – Oldenburg	S35	23	N9	Studie 2016, Planung 2025: geht ggf. in N8 auf
Zeven – Bremen	L630	3	N10	LBB Bestand, Studie 2016
Zeven – Bremervörde			N11	Planung 2025
Zeven – Rotenburg (Wümme)			N12	Planung 2025

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation	Nr. Linie Bestand	Nr. Studie 2016	Nr. Plan 2025	Anmerkung
Zeven – Tostedt		2	N13	Studie 2016
Buchholz – Lüneburg		27	N14	Studie 2016
Geesthacht – Lüneburg		30	N15	Studie 2016
Soltau – Rotenburg (Wümme)			N16	Planung 2025
Soltau – Lüneburg		31	N17	Vorlaufbetrieb Reaktivierung
Syke – Eystrup	L150	10	M1	Bestand LBB, Studie 2016, Planung 2025: Verlängerung nach Eystrup
Cloppenburg – Vechta	OM1		M2	Bestand LBB
Vechta – Diepholz	OM2		M3	Bestand LBB
Sulingen – Bassum	L123	6	M4	Bestand LBB, Studie 2016
Sulingen – Diepholz	L137	11	M5	Bestand LBB, Studie 2016
Sulingen – Nienburg (Weser)	L138	11	M6	Bestand LBB, Studie 2016
Schwarmstedt – Nienburg (Weser)			M7	Planung 2025
Schwarmstedt – Celle			M8	Planung 2025
Wunstorf – Leese-Stolzenau			M9	Planung 2025
Soltau – Celle		28	O1	Studie 2016, Planung 2025: Anpassung Linienweg über B3
Uelzen – Lüchow (Wendland)	L7000	1	O2	Bestand LBB, Studie 2016
Celle – Gifhorn			O3	Planung 2025
Wolfsburg – Salzwedel	L300	18	O4	Bestand LBB, Studie 2016
Leer – Friesoythe		41	W1	Studie 2016, Planung 2025: Anbindung Leer statt Papenburg
Oldenburg – Friesoythe		43	W2	Studie 2016
Friesoythe – Cloppenburg		42	W3	Studie 2016
Meppen – Cloppenburg		45	W4	Studie 2016
Nordhorn – Lingen (Ems)		44	W5	Studie 2016
Lingen – Bramsche			W6	Planung 2025
Wolfsburg – Helmstedt	L380	12	S1	Bestand LBB, Studie 2016
Salzgitter – Peine		13	S2	Studie 2016, Planung 2025: Brechung in Salzgitter-Lebenstedt
Salzgitter – Wolfenbüttel		13	S3	Studie 2016, Planung 2025: Brechung in Salzgitter-Lebenstedt
Hameln – Lemgo			S4	Planung 2025
Holzminden – Hameln		52	S5	Studie 2016, Planung 2025: Anbindung Hameln statt Springe
Goslar – Osterode am Harz		14	S6	Studie 2016

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Relation	Nr. Linie Bestand	Nr. Studie 2016	Nr. Plan 2025	Anmerkung
Herzberg am Harz – Bad Harzburg	L450		S7	Bestand LBB, Planung 2025: Verlängerung nach Bad Harzburg
Göttingen – Duderstadt	L160	19	S8	Bestand LBB, Studie 2016

Tabelle 2: Übersicht Korridore der zukünftigen Landesbuslinien

In nachfolgender Tabelle werden die Buslinien dokumentiert, die in dieser Form nicht mehr als Bestandteil des Landesbusliniennetzes vorgesehen sind.

Relation	Nr. Linie Bestand	Nr. Studie 2016	Kommentar
Winsen (Luhe) – Tostedt	L4000		Verbesserte Raumerschließung durch N14
Oldenburg – Bremerhaven		4	Parallelverkehr, geringe Potenzial
Wildeshausen – Oldenburg		8	Bestehende SPNV-Verbindung
Bremen – Worpswede	L670	9	Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung
Bad Harzburg – Nordhausen		15	Teilweg in Landesbuslinie S7 integriert
Herzberg am Harz – Wernigerode		16	Teilweg in Landesbuslinie S7 integriert
Georgsmarienhütte – Bad Laer		21	Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Osnabrück – Bad Essen		22	Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Walsrode – Visselhövede		29	Entspricht nicht den Kriterien zur Netzplanung, lokale Aufgabe
Munster – Schneverdingen		32	Bestehende SPNV-Verbindung, geringe Potenziale
Papenburg – Friesoythe		41	Bessere Verknüpfung und höhere Potenziale mit Buslinie W1
Hannoversch Münden – Göttingen		51	Bestehende SPNV-Verbindung, lokale Aufgabe
Holzminden – Springen		52	Bessere Verknüpfung mit Buslinie S5
Göttingen – Goslar		53	Parallelverkehr, geringe Potenziale

Tabelle 3: Korridore, die als zukünftige Landesbuslinien nicht mehr berücksichtigt werden

Mit den entwickelten Korridoren für die zukünftigen Landesbuslinien liegt eine fachlich konsistente und landesweit abgestimmte Grundlage für die Weiterentwicklung des BSG in Niedersachsen vor.

3.6 Bewertung des zukünftigen Bus-Schiene-Grundnetz

Zur Bewertung potenzieller Landesbuslinien im Planungsprozess sowie zur Wirkungsanalyse des geplanten Bus-Schiene-Grundnetzes wurde dieses in einem Verkehrsmodell analysiert. Da davon

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

auszugehen ist, dass die Umsetzung der Landesbuslinien einen mehrjährigen Realisierungszeitraum umfasst, wurde die Bewertung in Kombination mit den im SPNV-Konzept 2030+ vorgesehenen Maßnahmen vorgenommen. Dadurch kann eine realistische, zeitlich abgestimmte und integrierte Betrachtung des zukünftigen BSG in Niedersachsen gewährleistet werden.

Das Verkehrsmodell ermöglicht die Ermittlung der Betriebsleistungen sowie die Prognose des Fahrgastaufkommens je Buslinie in Anlehnung an das Verfahren, dass auch bei der Standardisierten Bewertung Anwendung findet.[6] Bei dieser Modellierung wurde ein vergleichbares methodisches Vorgehen wie in der Studie von 2016 angewandt.

Dabei wurde unterstellt, dass bei vergleichbar attraktiven bestehenden Angeboten (hinsichtlich Taktung, Durchgängigkeit und Fahrtenhäufigkeit) diese Bestandsangebote bei Einführung einer Landesbuslinie mit reduziertem Angebot verkehren. In den meisten Fällen übernehmen die derzeit bestehenden Buslinien insbesondere ergänzende Erschließungsfunktionen, während für Landesbuslinien eine möglichst direkte und schnelle Linienführung, vergleichbar mit Expressbuslinien, vorgesehen ist. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebotes aus Bestandslinie und Landesbuslinie muss in einem Abstimmungsprozess im Vorfeld der jeweiligen Umsetzung erfolgen.

Zu beachten ist, dass das Verkehrsmodell auf einem standardisierten Werktag (repräsentativen Montag bis Freitag) basiert und touristische Verkehrsströme darin nicht adäquat abgebildet werden können. Diese sind aufgrund ihrer Saisonalität und Zielgruppenstruktur unterrepräsentiert und müssen daher ergänzend über touristische Kennzahlen und Übernachtungsstatistiken abgeschätzt werden.

Die detaillierten Ergebnisse der Modellberechnungen werden in den Steckbriefen je Buslinie dargestellt. Mit der Umsetzung aller vorgeschlagenen Landesbuslinien lassen sich auf Landesebene folgende aggregierte Kennzahlen ableiten:

- Zusätzlich gewonnene Fahrgäste (verlagert und induziert): rund 19.000 am standardisierten Werktag (repräsentativen Montag bis Freitag)

[6] Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+

- Gesamt-Betriebsleistung aller Landesbuslinien an einem repräsentativen
  - Werktag: rund 60.000 Fahrplankilometer
  - Sonn- und Feiertag: rund 53.000 Fahrplankilometer
  - Gesamtjahresleistung: 21.596.000 Fahrplankilometer
- Geschätzte jährliche Gesamt-Betriebskosten für alle Landesbuslinien: rund 86 bis 130 Millionen Euro im Jahr[7]
- Eingesparte Pkw-Kilometer mit Einführung aller Landesbuslinien: rund 260.000 am standardisierten Werktag (repräsentativen Montag bis Freitag)

Die tatsächliche Wirkung der Landesbuslinien kann je nach konkreter Ausgestaltung des Angebots vor Ort von den Modellannahmen abweichen. Dennoch ermöglicht das systematische und einheitliche Bewertungsverfahren eine vergleichbare Beurteilung der Ergebnisse und zeigt auf, welche verkehrliche Wirkung im Verhältnis zu den veranschlagten Kosten zu erwarten ist.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass zusätzliche qualitative Effekte, wie die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch ein zuverlässiges und landesweit einheitliches Angebotsniveau, in den Modellrechnungen nicht vollständig abgebildet werden. Diese Effekte können insbesondere im Hinblick auf Image, Verlässlichkeit und Nutzungskontinuität zu weiteren positiven Wirkungen führen.

Im Zusammenspiel der Maßnahmen des SPNV-Konzepts 2030+ mit der ergänzenden Funktion der Landesbuslinien entsteht somit ein integriertes Bus-Schiene-Grundnetz, das die Erreichbarkeit, die Verkehrseffizienz und die gesamtverkehrliche Wirkung des ÖPNV in Niedersachsen deutlich stärkt.

[7] Annahmen bei der Berechnung:
- Anzahl Sonn- und Feiertage im Jahr: 61
- Es wird eine Bandbreite für die Kosten von 4 € bis 6 € je Kilometer angenommen um zukünftige Kostensteigerungen bis zur Umsetzung sowie weitere Kostenfaktoren wie beispielweise emissionsfreie Fahrzeuge zu berücksichtigen
- Es werden keine Erlöse gegengerechnet, je nach Funktion der Buslinie und Raum kann ein Deckungsgrad von etwa +/- 20 % angenommen werden

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Bus-Schiene-Grundnetz

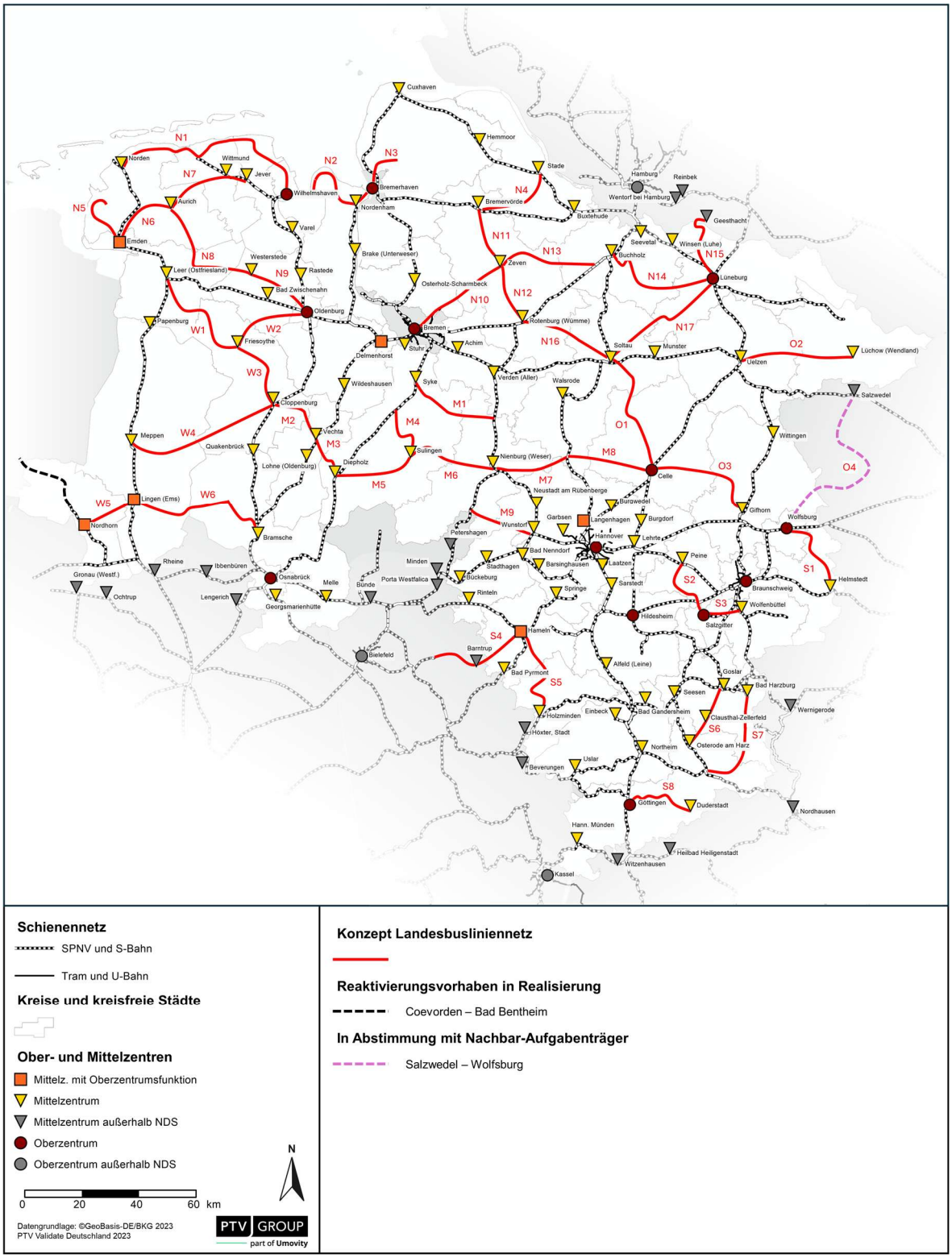


Abbildung 2: Konzept Landesbusliniennetz