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

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Steckbrief N1: Norden – Wilhelmshaven 10

Tabelle 2: Steckbrief N2: Tossens – Nordenham – Blexen 12

Tabelle 3: Steckbrief N3: Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa 14

Tabelle 4: Steckbrief N4: Bremervörde – Stade 16

Tabelle 5: Steckbrief N5: Emden – Greetsiel 18

Tabelle 6: Steckbrief N6: Aurich – Emden 20

Tabelle 7: Steckbrief N7: Aurich – Jever 22

Tabelle 8: Steckbrief N8 (inkl. N9): Aurich – Oldenburg 25

Tabelle 9: Steckbrief N10: Zeven – Bremen 27

Tabelle 10: Steckbrief N11: Zeven – Bremervörde 29

Tabelle 11: Steckbrief N12: Zeven – Rotenburg (Wümme) 31

Tabelle 12: Steckbrief N13: Zeven – Tostedt 33

Tabelle 13: Steckbrief N14: Buchholz in der Nordheide – Lüneburg 35

Tabelle 14: Steckbrief N15: Geesthacht – Lüneburg 37

Tabelle 15: Steckbrief N16: Soltau – Rotenburg (Wümme) 39

Tabelle 16: Steckbrief N17: Soltau – Lüneburg 41

Tabelle 17: Steckbrief M1: Syke – Eystrup 44

Tabelle 18: Steckbrief M2: Cloppenburg – Vechta 46

Tabelle 19: Steckbrief M3: Vechta – Diepholz 48

Tabelle 20: Steckbrief M4: Sulingen – Bassum 50

Tabelle 21: Steckbrief M5: Sulingen – Diepholz 52

Tabelle 22: Steckbrief M6: Sulingen – Nienburg (Weser) 54

Tabelle 23: Steckbrief M7: Schwarmstedt – Nienburg (Weser) 56

Tabelle 24: Steckbrief M8: Schwarmstedt – Celle 58

Tabelle 25: Steckbrief M9: Wunstorf – Leese-Stolzenau 60

Tabelle 26: Steckbrief O1: Soltau – Celle 62

Tabelle 27: Steckbrief O2: Uelzen – Lüchow (Wendland) 64

Tabelle 28: Steckbrief O3: Celle – Gifhorn 66

Tabelle 29: Steckbrief O4: Wolfsburg – Salzwedel 68

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Tabelle 30: Steckbrief W1: Leer – Friesoythe 71
Tabelle 31: Steckbrief W2: Oldenburg – Friesoythe 73
Tabelle 32: Steckbrief W3: Friesoythe – Cloppenburg 75
Tabelle 33: Steckbrief W4: Meppen – Cloppenburg 77
Tabelle 34: Steckbrief W5: Nordhorn – Lingen (Ems) 79
Tabelle 35: Steckbrief W6: Lingen – Bramsche 81
Tabelle 36: Steckbrief S1: Wolfsburg – Helmstedt 83
Tabelle 37: Steckbrief S2: Salzgitter – Peine 85
Tabelle 38: Steckbrief S3: Salzgitter – Wolfenbüttel 87
Tabelle 39: Steckbrief S4: Hameln – Lemgo 89
Tabelle 40: Steckbrief S5: Holzminden – Hameln 91
Tabelle 41: Steckbrief S6: Goslar – Osterode am Harz 93
Tabelle 42: Steckbrief S7: Herzberg am Harz – Bad Harzburg 96
Tabelle 43: Steckbrief S8: Göttingen – Duderstadt 97

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Steckbriefe

Diese Kapitel enthält die detaillierte Darstellung aller für das zukünftige Bus-Schiene-Grundnetz vorgesehenen Korridore der Landesbuslinien. Für jede Landesbuslinie werden die wesentlichen Merkmale, verkehrliche Kennzahlen und strukturellen Eckdaten in standardisierter Form aufbereitet. Die Steckbriefe dienen damit als planerische Grundlage für die weitere Abstimmung, Priorisierung und Umsetzung des BSG in Niedersachsen.

Neben der Beschreibung von Linienverlauf, Knotenpunkten und Bedienungsmerkmalen werden auch Fahrgastpotenziale, modellierte Nachfragewerte, Bezüge zu touristischen und regionalen Zielen sowie Hinweise zur Integration in das bestehende ÖPNV-System aufgeführt. Ergänzend enthalten die Steckbriefe Bewertungen zur Funktion im Gesamtnetz und, sofern relevant, Empfehlungen zu organisatorischen oder betrieblichen Anpassungen. Dadurch entsteht ein einheitliches, transparentes und nachvollziehbares Bild der vorgesehenen Landesbuslinien als Bestandteil eines übergeordneten, landesweit abgestimmten Mobilitätsnetzes.

Die dargestellten Buslinienverläufe sind als planerische Korridore zu verstehen, die eine grundsätzliche Planung und Bewertung für die Netzstruktur und Erreichbarkeitsachsen bieten. Im Vorfeld der Umsetzung ist in enger Abstimmung mit den jeweils zuständigen lokalen Aufgabenträgern zu prüfen und zu entscheiden, welcher konkrete Linienverlauf mit welchen Haltestellen realisiert wird und wie bestehende lokale Busangebote integriert oder angepasst werden können. In den Abstimmungsrunden ist sicherzustellen, dass die grundsätzlichen Anforderungen und Qualitätsvorgaben der Landesbuslinien im Ergebnis eingehalten werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Funktion der Landesbuslinien innerhalb des BSG, als überregional-ergänzendes Verbindungselement zum SPNV, erhalten bleibt und das Netz seine gesamtverkehrliche Wirkung voll entfalten kann.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden im Folgenden die verwendeten Begriffe und die methodischen Hintergründe der Darstellungen und Auswertungen in der Reihenfolge wie sie den Steckbriefen verwendet werden, erläutert:

Überschrift **Liniennummer** (beispielsweise N1): entspricht der Bezeichnung der Netzkonzeption im Gutachten.

Beschreibung Landesbuslinie: Erläutert die Funktion der geplanten Landesbuslinie sowie die Begründungen zur Aufnahme in das BSG.

Angebot Bestand: Beschreibt das zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens bestehende, relevante ÖPNV-Angebot auf der jeweiligen Relation der betrachteten Landesbuslinie. Wie oben beschrieben ist dieses bei der Umsetzung hinsichtlich einer Beibehaltung oder Integration in die Landesbuslinie zu prüfen und mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen.

> **Takt**: Der jeweils relevante Takt sowie etwaige Besonderheiten und gegebenenfalls Linienwege werden aufgeführt.
>
> **Betriebszeit**: Auf volle Stunden gerundete Betriebszeiten der bestehenden Buslinie von der ersten bis zur letzten Abfahrt.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Funktion: Beschreibt die wesentliche Aufgabe der bestehenden Buslinie wie beispielsweise Anbindung an größere Ortschaften, Verbindung von Ortsteilen, Erschließung von Bereichen oder Ortschaften sowie Schülerlinien. Es sind auch Kombinationen dieser Funktionen denkbar.

Anpassung des Angebots: Dieser Eintrag erläutert, ob und in welcher Form bestehende Buslinien bei der Bewertung mit dem Verkehrsmodell angepasst wurden, um eine doppelte Bedienung der Relation aus Bestandslinie und Landesbuslinie zu vermeiden.

Fahrgäste in der Linie: Die Anzahl der Fahrgäste an einem repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag) laut den Berechnungen des Verkehrsmodells, die auch bei Einführung der zukünftigen Landesbuslinie die bestehende Buslinie nutzen, unabhängig von Richtung und Länge (kurzes Stück oder gesamter Linienweg). Bei einer Integration der bestehenden Buslinie in die zukünftige Landesbuslinie würden diese Personen ein zusätzliches Fahrgastpotenzial für die zukünftige Landesbuslinie bedeuten.

Notwendige Umstiege auf der Relation: Anzahl der Umstiege, die notwendig sind, um die beschriebene Relation heute mit dem ÖPNV zu befahren. Zur Vereinfachung der Betrachtungen wurden bestehende Buslinien nur aufgenommen, sofern von Anfang bis Ende der zukünftigen Landesbuslinie nicht mehr als 1 Umstieg nötig ist. (Ausgenommen hiervon ist die Relation N8 und N9, da diese in unmittelbarer Kombination stehen)

Strukturdaten im Korridor: Entsprechend den im Gutachten beschriebenen Datengrundlagen werden hier die Summen der Einwohner (Stand 2023), Beschäftigten (Stand 2023) und Übernachtungsgäste pro Jahr (Stand 2024) ausgewiesen, die sich aus den jeweiligen Kommunen entlang des Linienkorridors der betrachteten zukünftigen Landesbuslinie ergeben.

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors: Wenn in den Analysen relevante Pendler- oder MIV-Ströme zwischen Ortschaften im Korridor der betrachteten zukünftigen Landesbuslinie und Ober- oder Mittelzentren identifiziert wurden, werden diese Zielorte hier benannt.

Pendlerpotenziale: Entsprechend der im Gutachten beschriebenen Datengrundlage werden die Summen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 2024) mit Bezug zum Korridor der betrachteten zukünftigen Landesbuslinie als Ein- und Auspendler je Kommune ausgewiesen.

Binnenpendler (im Diagramm vollfarbig dargestellt) sind Personen, die ihren Wohn- und Arbeitsort innerhalb des Korridors haben.

Gesamtpendler (im Diagramm schraffiert dargestellt) sind Binnenpendler plus Personen, deren Wohn- oder Arbeitsort in einem Ober- oder Mittelzentrum außerhalb des Korridors liegt (siehe Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors).

IV-Potenziale: Nach dem gleichen Prinzip wie bei den Pendlern, wird die Anzahl Personen, die sich im Verkehrsmodell mit einem Pkw innerhalb des Korridors der betrachteten zukünftigen Landesbuslinie oder darüber hinaus bewegen, je Kommune ausgewiesen.

Kenngrößen: Unter dieser Überschrift werden die mit dem Verkehrsmodell ermittelten Kennzahlen bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag) und die vorgenommene Priorisierung ausgewiesen. Das Modell bildet einen repräsentativen Montag bis Freitag ab, die zukünftigen Landesbuslinien

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

wurden entsprechend der Beschreibung im Gutachten abgebildet. In Fällen, in denen bereits ein gutes und durchgängiges Busangebot im Bestand existiert, wurde dieses bei der Modellierung des Landesbuslinien reduziert (siehe Beschreibung oben: *Anpassung des Angebots*).

Zusätzliche Fahrgäste: Anzahl der neu gewonnenen Fahrgäste auf dieser Buslinie, die vor Einführung der betrachteten Landesbuslinie ihren Weg mit dem Pkw zurückgelegt haben oder erst durch das neue Angebot eine Fahrt unternehmen, die zuvor nicht stattgefunden hat.

Fahrgäste in der Linie: Diese Kennzahl umfasst sowohl die zusätzlich gewonnenen Fahrgäste (siehe oben) als auch Personen, die ihre Wege vor Einführung der betrachteten Landesbuslinie mit anderen Busverbindungen, über umwegige SPNV-Verbindungen oder durch eine Kombination beider Verkehrsmittel zurückgelegt haben. Sie bildet somit die Gesamtzahl aller Personen ab, die die jeweilige Buslinie nutzen, unabhängig von der Länge der jeweiligen Fahrt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich diese Fahrgäste zeitlich über den gesamten Tag und räumlich entlang des Linienverlaufs verteilen können. Ob es sich dabei um eine gleichmäßige Auslastung oder um zeitlich beziehungsweise abschnittsweise konzentrierte Nachfrage handelt, lässt sich aus dieser aggregierten Zahl nicht ableiten.

Anteil Umsteiger: Gibt den Anteil der Fahrgäste an, die zum Erreichen ihres Ziels in eine andere Bus-, SPNV- oder SPFV-Linie umsteigen müssen. Ein hoher Umsteigeranteil weist auf eine gute Vernetzung mit dem übrigen ÖPNV hin und unterstreicht die Funktion der Buslinie als Zubringer innerhalb des Gesamtsystems. Ein niedriger Umsteigeranteil hingegen zeigt, dass ein Großteil der Fahrgäste ihr Ziel direkt erreichen kann, was die direkte Verbindungsfunktion der Buslinie zu zentralen Zielorten hervorhebt.

Fahrplankilometer: Gesamtsumme der Kilometer, die die geplante Buslinie an einem repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag) gemäß Fahrplan zurücklegt, ohne Berücksichtigung von Ein-, Ausrück- oder Umsetzfahrten.

Fahrgäste je Fahrzeug: Durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen pro Fahrt, berechnet aus dem Verhältnis der täglichen Personenkilometer zu den täglichen Fahrplankilometern.

Sitzplatzauslastung: Die Kennzahl basiert auf dem Verhältnis von Personenkilometern zu Fahrplankilometern je Buslinie an einem standardisierten Werktag (Montag bis Freitag). Um die durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge zu berechnen, wird dieser Wert ins Verhältnis zur Anzahl der Sitzplätze gesetzt, hierbei wird ein Standardlinienbus mit 12 Metern Länge und 35 Sitzplätzen angenommen. Die Kennzahl gibt somit rechnerisch an, wie stark die Fahrzeuge bei einer angenommenen zeitlichen und räumlichen gleichmäßigen Verteilung der Fahrgäste besetzt sind. Sie dient als Indikator für die durchschnittliche Sitzplatzauslastung.

Zu beachten ist jedoch, dass es sich um einen rechnerischen Durchschnittswert handelt. Die Kennzahl trifft keine Aussage, ob es sich um eine gleichmäßige Auslastung über den Tag und entlang der gesamten Linie handelt oder um Nachfragespitzen zu bestimmten Zeiten oder in einzelnen Streckenabschnitten, etwa im Zulauf auf größere Zentren, bleibt unberücksichtigt. Die Kennzahlen dienen einzig dem Vergleich der Buslinien untereinander, Werte über 100 % lassen keinen Rückschluss auf tatsächliche Kapazitätsengpässe zu.

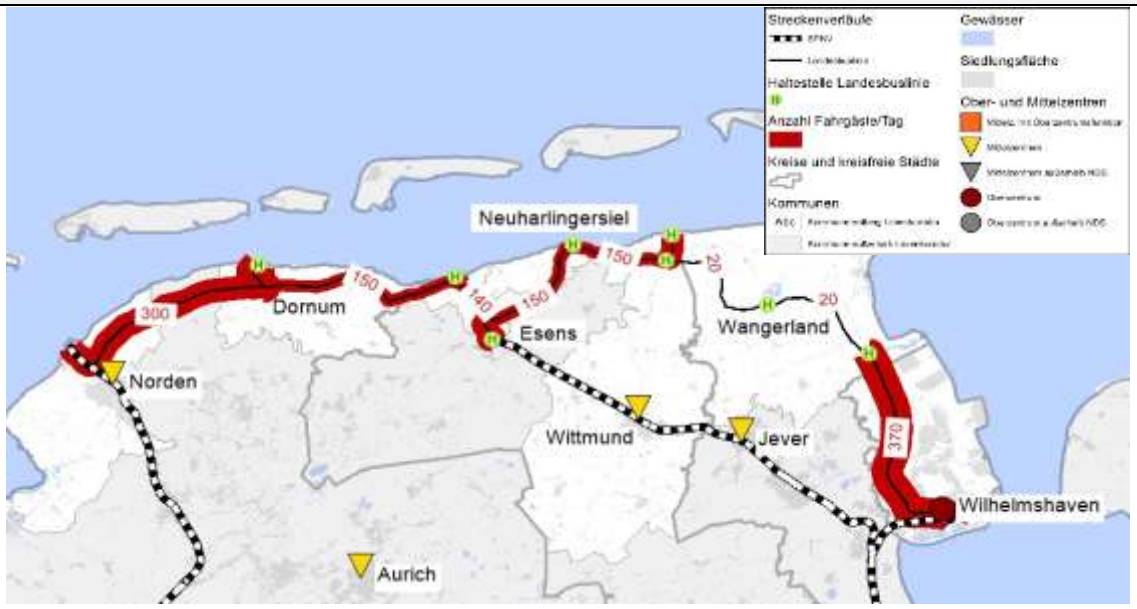
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Priorität Umsetzung: Ermittelte Reihenfolge beziehungsweise Einstufung der Buslinie für die Umsetzung.

- Bestand: bestehende landesbedeutsame Buslinien, die weiter als Landesbus betrieben und gegebenenfalls optimiert werden,
- Priorität 1: Landesbuslinien mit sehr hohem verkehrlichem Potenzial,
- Priorität 2: Landesbuslinien mit hohem verkehrlichem Potenzial,
- Priorität 3: Landesbuslinien mit mittlerem verkehrlichem Potenzial.

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N1: Norden – Wilhelmshaven

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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, wurde eine Verlängerung der Buslinie bis zur Fähre nach Eckwarden in Wilhelmshaven vorgesehen. Die ermittelten Potenziale fallen gering aus, da die spezifische touristische Nachfrage im Verkehrsmodell nicht gesondert hinterlegt ist.

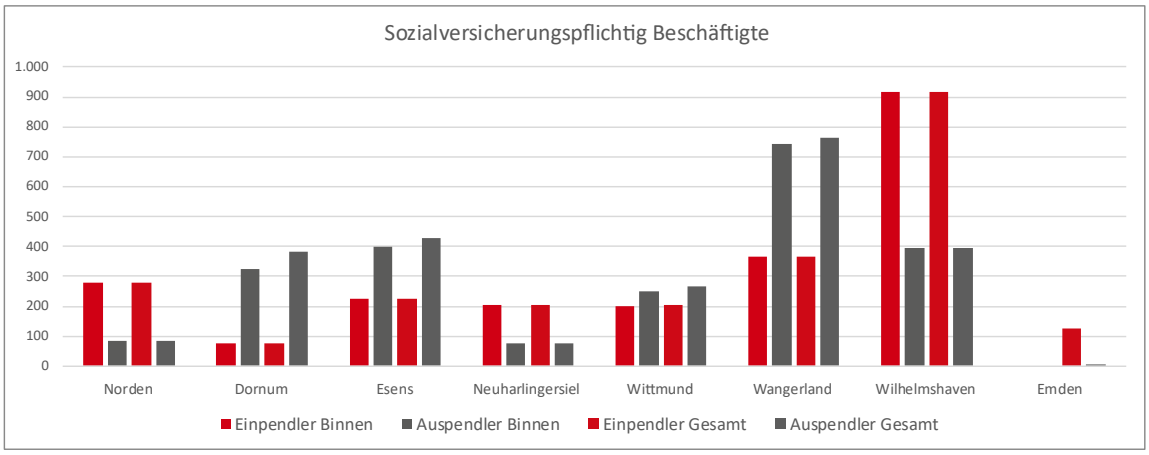
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	125.000	Beschäftigte	49.000
Übernachtungsgäste / Jahr	3.403.000		

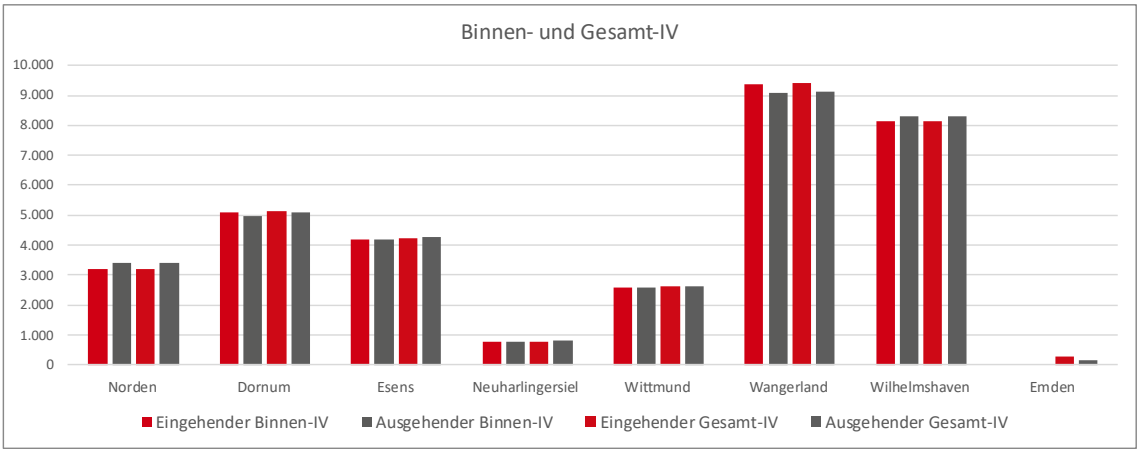
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Emden

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	890	Fahrgäste je Fahrzeug	5
Fahrgäste in der Linie	1.000	Sitzplatzauslastung	14 %
Anteil Umsteiger	28 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	3.500		

Tabelle 1: Steckbrief N1: Norden – Wilhelmshaven

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N2: Tossens – Nordenham – Blexen

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

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.

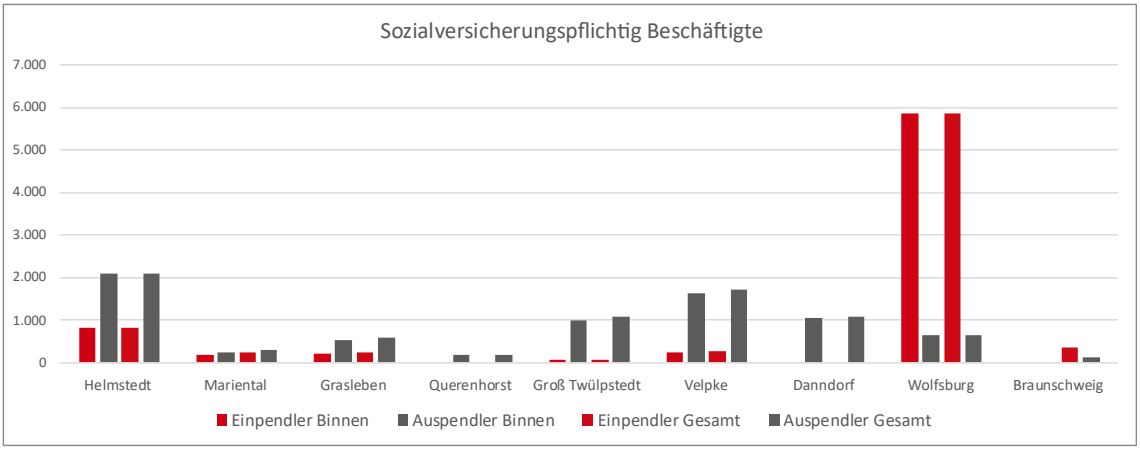
Die derzeitige Buslinie erfüllt aufgrund ihrer touristischen Funktion die festgelegten Kriterien. Eine Verlängerung der Buslinie entspricht dem Netzgedanken und wird daher als Buslinie N2 als Bestandteil des Landesbusliniennetzes vorgesehen.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L400: Tossens – Burhave – Stollhamm – Moorsee – Nordenham	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 22:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Verlängerung im Mitfall bis zu den Fähren in Eckwarden und Blexen.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

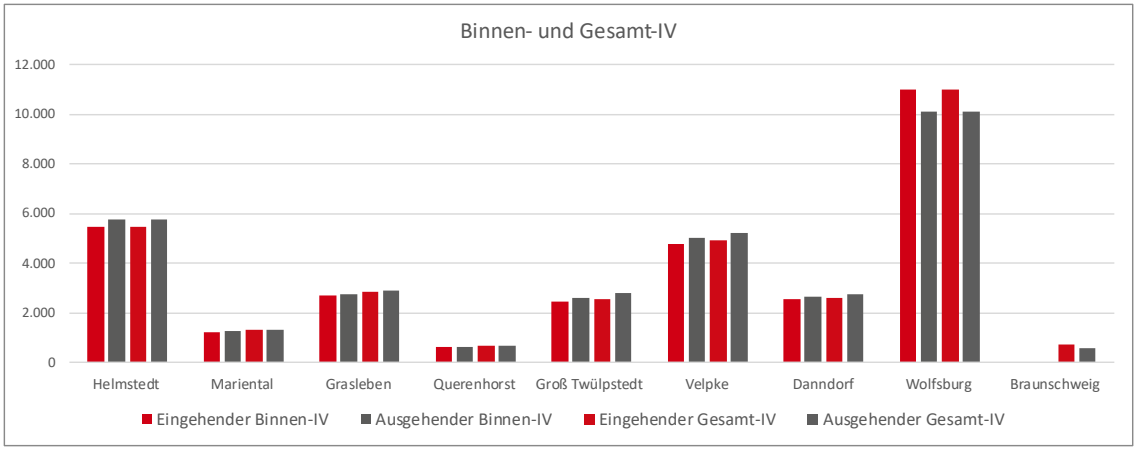
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	32.000	Beschäftigte	12.000
Übernachtungsgäste / Jahr	665.000		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
Brake (Unterweser), Bremerhaven, Wilhelmshaven			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale			



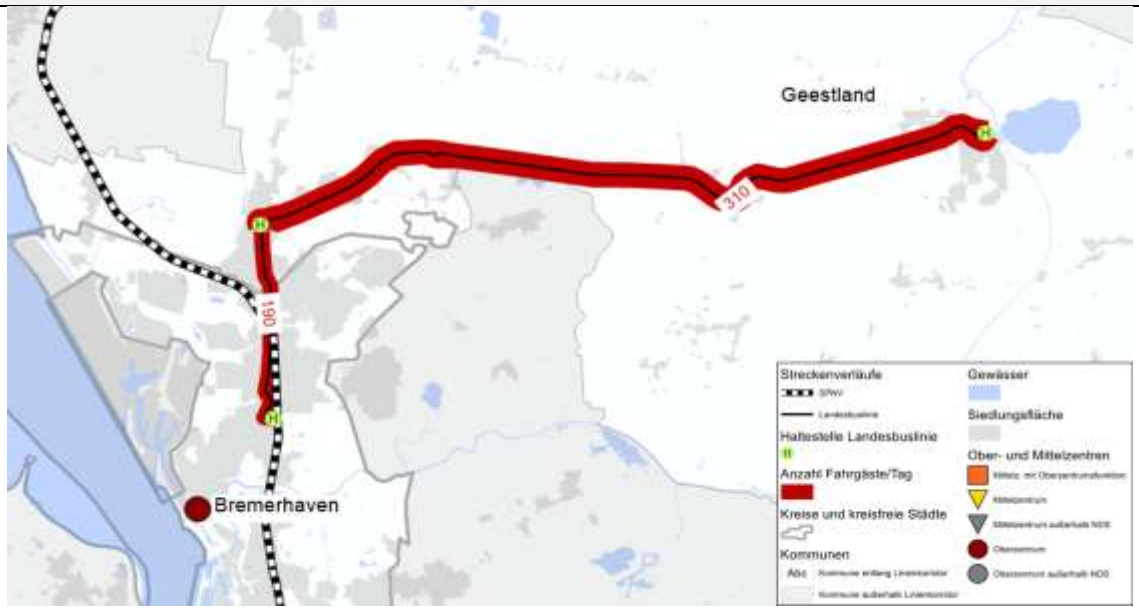
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	21
Fahrgäste in der Linie	1.970	Sitzplatzauslastung	60 %
Anteil Umsteiger	21 %	Priorität Umsetzung	Bestand und Prio 3
Fahrplankilometer	Ca. 1.900		

Tabelle 2: Steckbrief N2: Tossens – Nordenham – Blexen

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N3: Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

Auf dieser Relation wird derzeit eine Schienenreaktivierung verfolgt. 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 keine maßgeblichen Auswirkungen auf diese Ergebnisse haben wird.

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.

Aus diesen Gründen wurde ein Vorlaufbetrieb mit der Buslinie N3 für das zukünftige Landesbusliniennetz vorgesehen.

Es ist zu beachten, dass die Übernachtungsgäste / Jahr für diese Relation keine verlässlichen Daten darstellen, da hier keine Grundlagendaten vorlagen.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 525: (Bhf Lehe) Bremerhaven – Bad Bederkesa

Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen und Verstärkerfahrten am Vormittag
Betriebszeit	05:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten.
Fahrgäste in der Linie	2.351
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor

Einwohner	124.000	Beschäftigte	55.000
Übernachtungsgäste / Jahr	12.000		

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

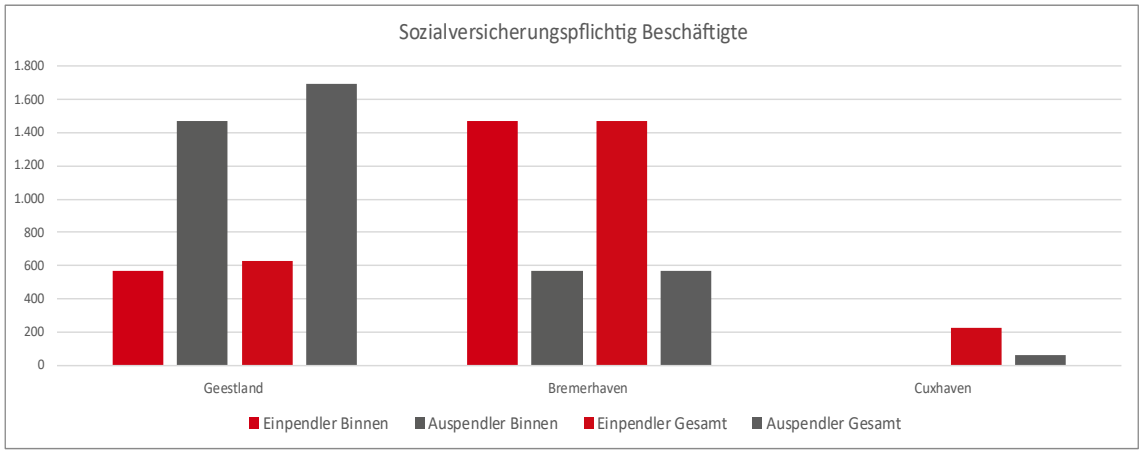
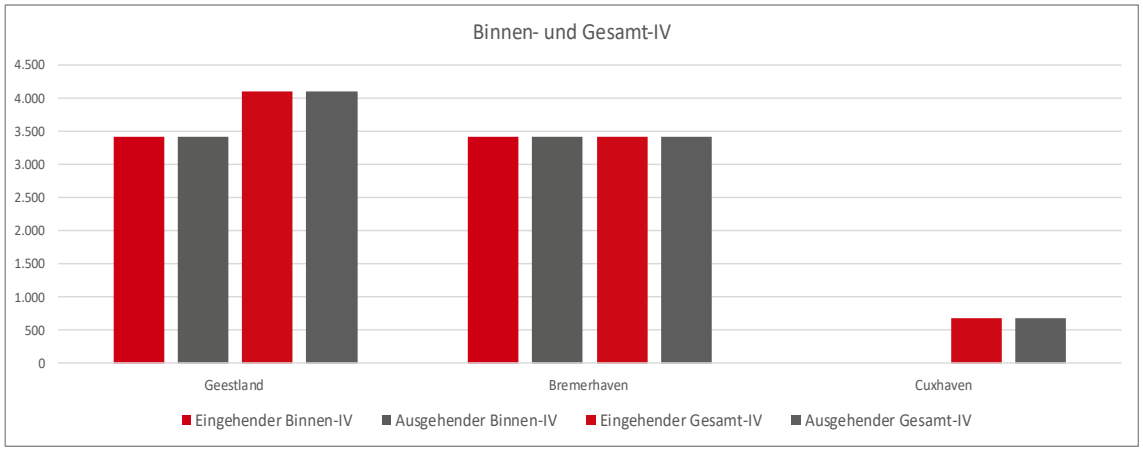
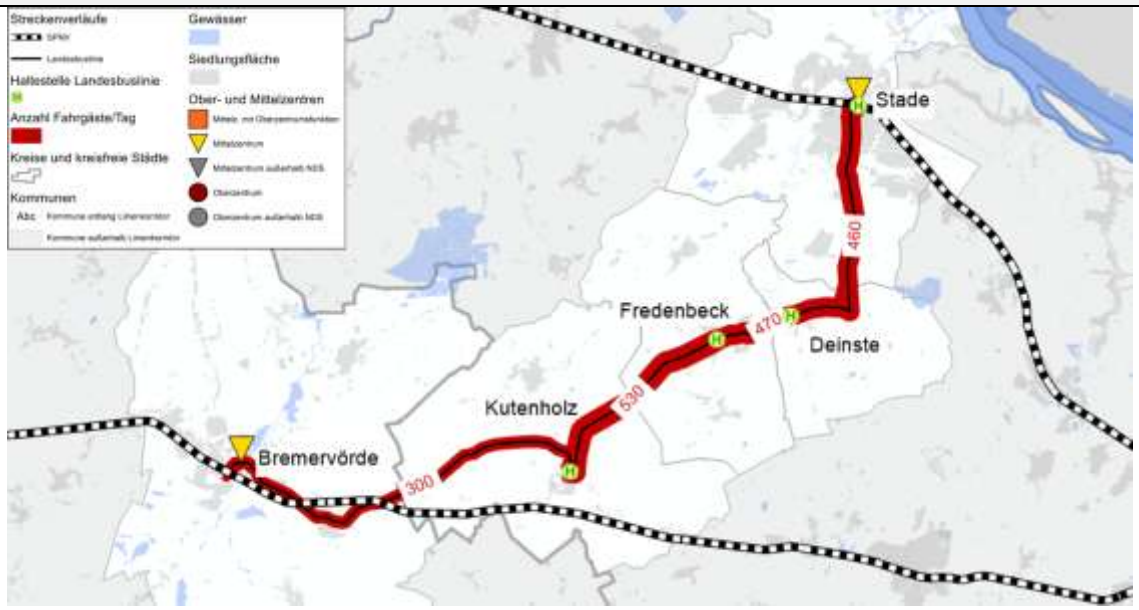
Cuxhaven			
Pendlerpotenziale			
			
IV-Potenziale			
			
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	85	Fahrgäste je Fahrzeug	8
Fahrgäste in der Linie	310	Sitzplatzauslastung	23 %
Anteil Umsteiger	91 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	800		

Tabelle 3: Steckbrief N3: Bremerhaven-Lehe – Bad Bederkesa

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N4: Bremervörde – Stade

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
Auf dieser Relation wird derzeit eine Schienenreaktivierung verfolgt. 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. 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. Aus diesen Gründen wird ein Vorlaufbetrieb mit der Buslinie N4 für das zukünftige Landesbusliniennetz vorgesehen.

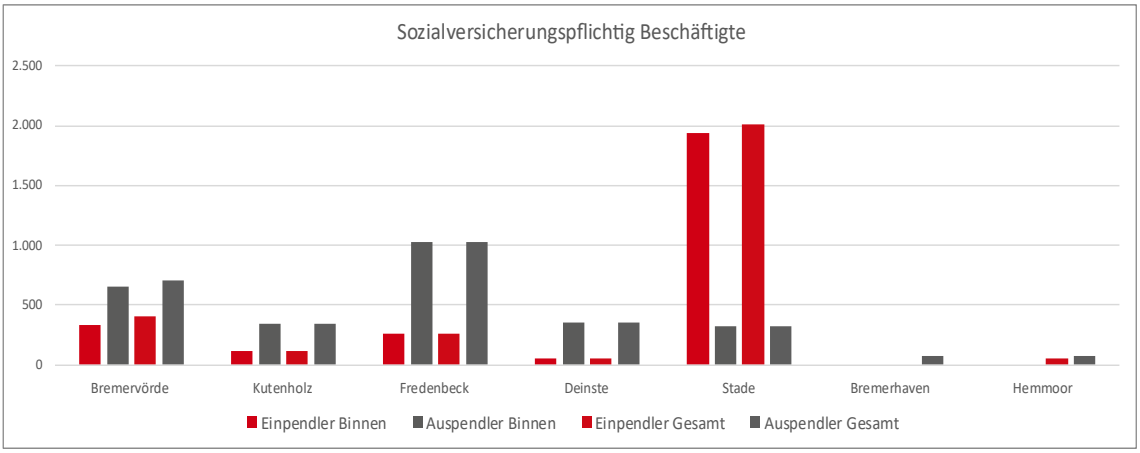
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	76.000	Beschäftigte	37.000
Übernachtungsgäste / Jahr	303.000		

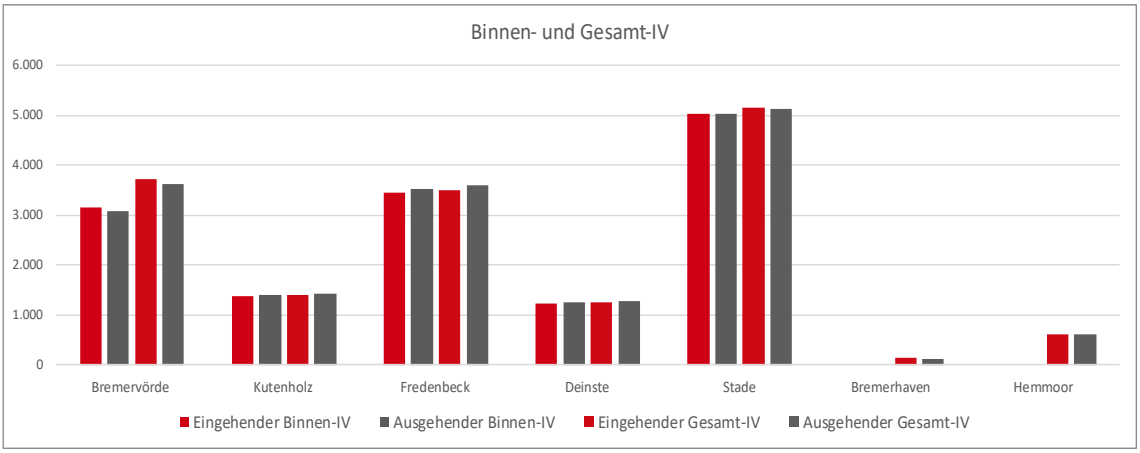
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremerhaven, Hemmoor

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

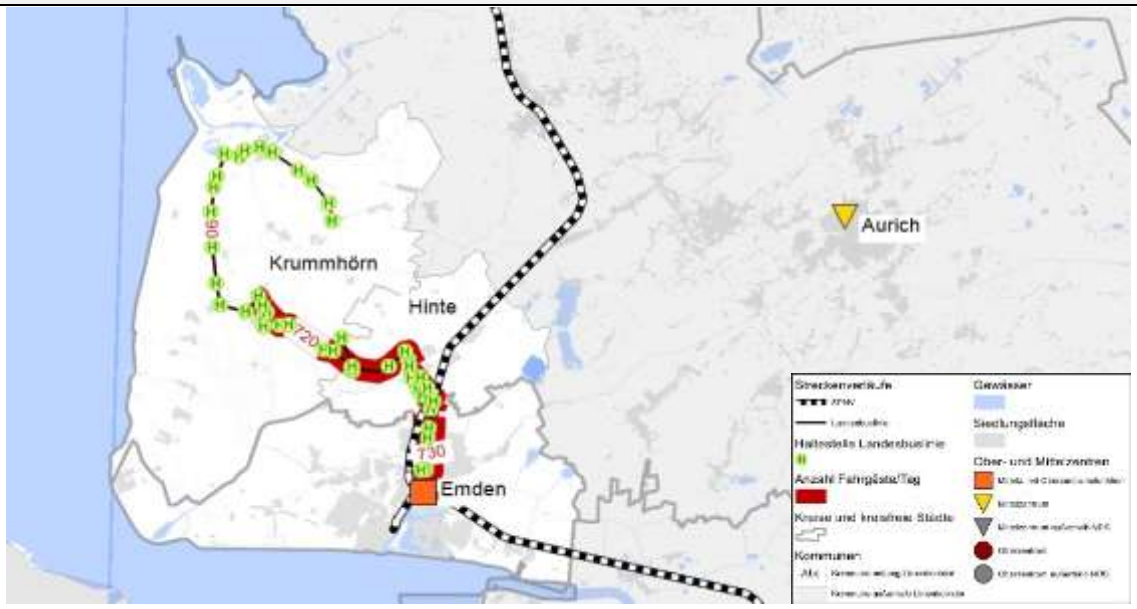


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	474	Fahrgäste je Fahrzeug	12
Fahrgäste in der Linie	730	Sitzplatzauslastung	34 %
Anteil Umsteiger	38 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.200		

Tabelle 4: Steckbrief N4: Bremervörde – Stade

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N5: Emden – Greetsiel

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Liniennummer L421: Emden – Hinte – Pewsum – Pilsum – Greetsiel

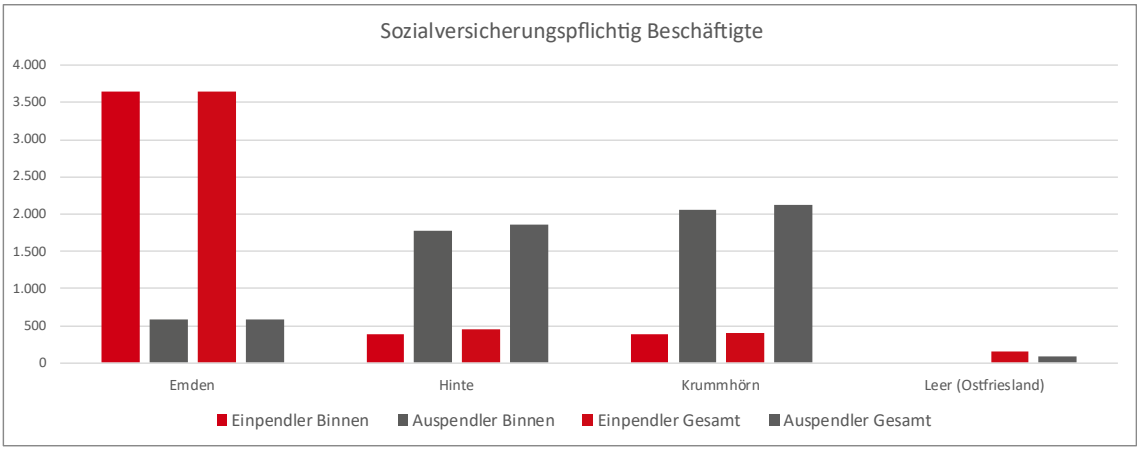
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen
Betriebszeit	06:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Die Buslinie L421 besteht seit Mai 2025 als landesbedeutsame Buslinie. Die Fahrplanfahrten und Fahrgäste sind vollständig in der neuen Relation N5 enthalten.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	67.000	Beschäftigte	36.000
Übernachtungsgäste / Jahr	635.000		

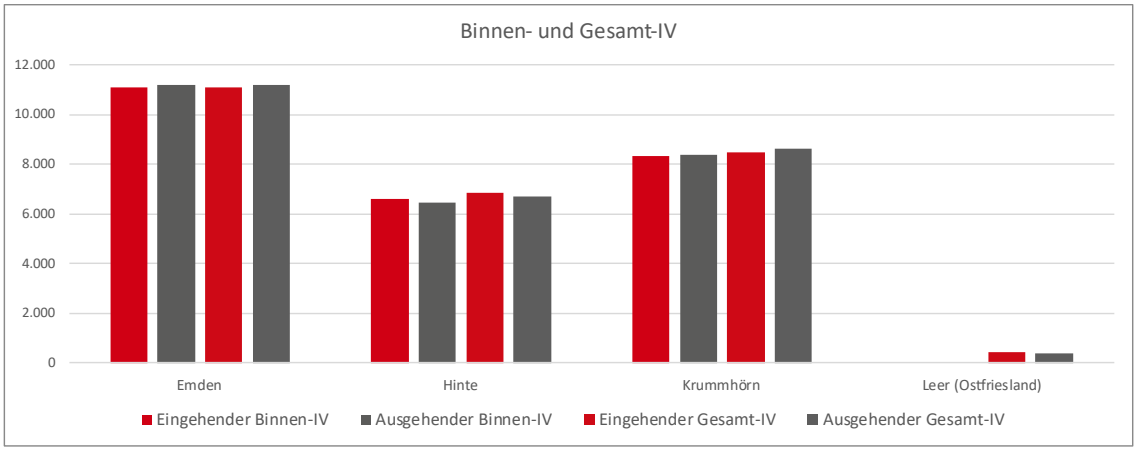
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Leer (Ostfriesland)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



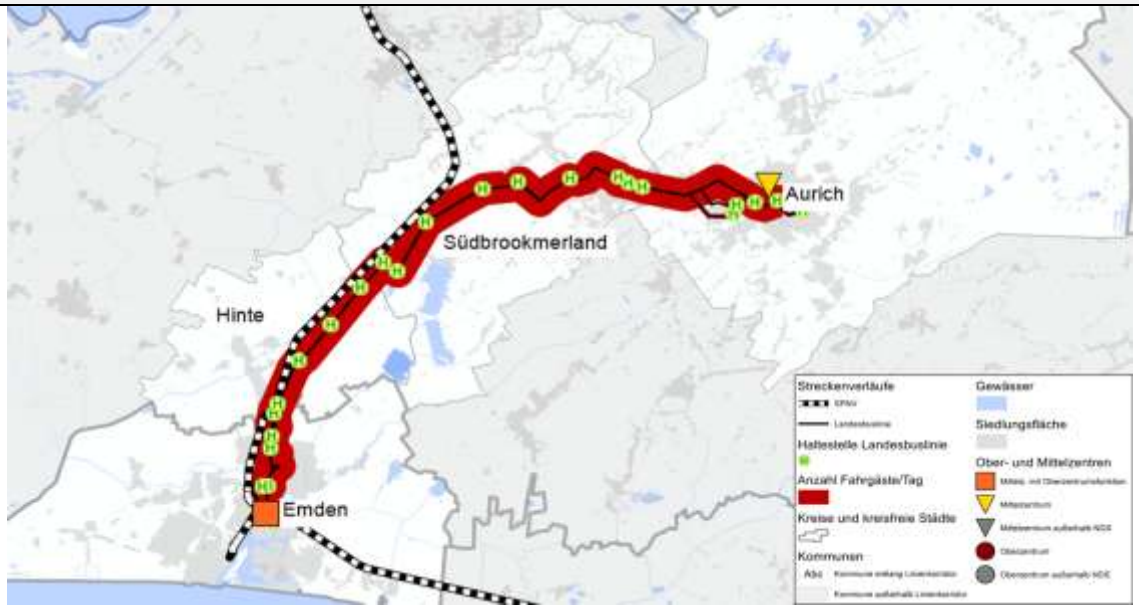
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	11
Fahrgäste in der Linie	1.900	Sitzplatzauslastung	31 %
Anteil Umsteiger	31 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	1.200		

Tabelle 5: Steckbrief N5: Emden – Greetsiel

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N6: Aurich – Emden

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

Mit der Buslinie L410 wurde ein Teilstück der in der Studie von 2016 beschriebenen Buslinie 24 (Emden – Wittmund) als Landesbedeutsame Buslinie umgesetzt.

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.

Eine Anbindung des Mittelzentrums Aurich mit den Buslinien L410 und L480 entspricht der Ausrichtung der Nachfragepotenzialen.

Die Buslinie L410 erschließt den Naturpark Ostfriesland.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer L410: Aurich – Georgsheil – Emden

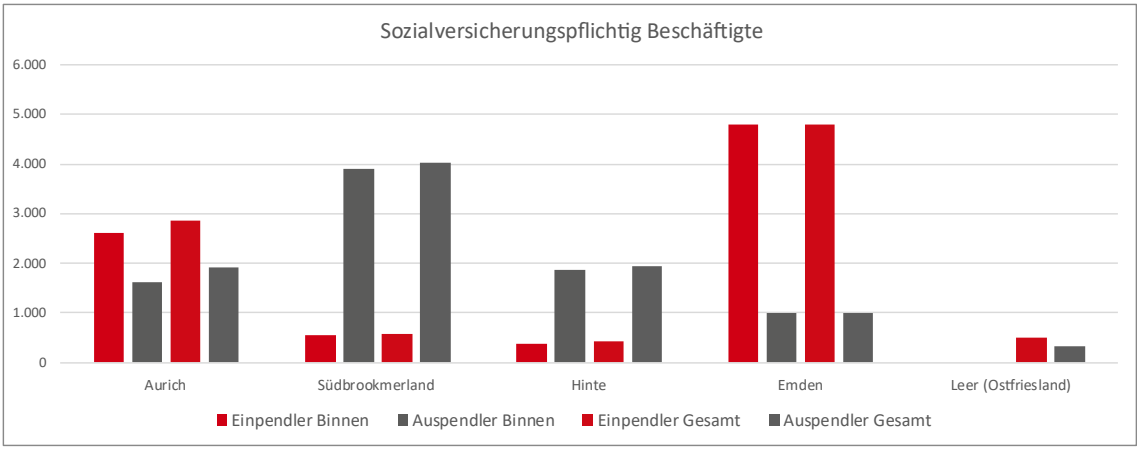
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Die Buslinie L410 besteht seit Mai 2025 als landesbedeutsame Buslinie. Die Fahrplanfahrten und Fahrgäste sind vollständig in der neuen Relation N6 enthalten.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor

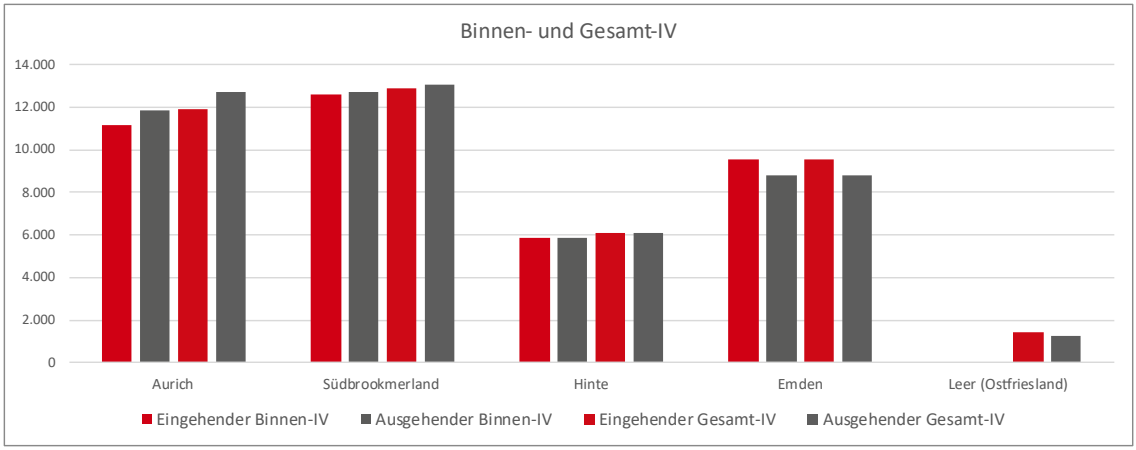
Einwohner	115.000	Beschäftigte	60.000
Übernachtungsgäste / Jahr	457.000		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Leer (Ostfriesland)
Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



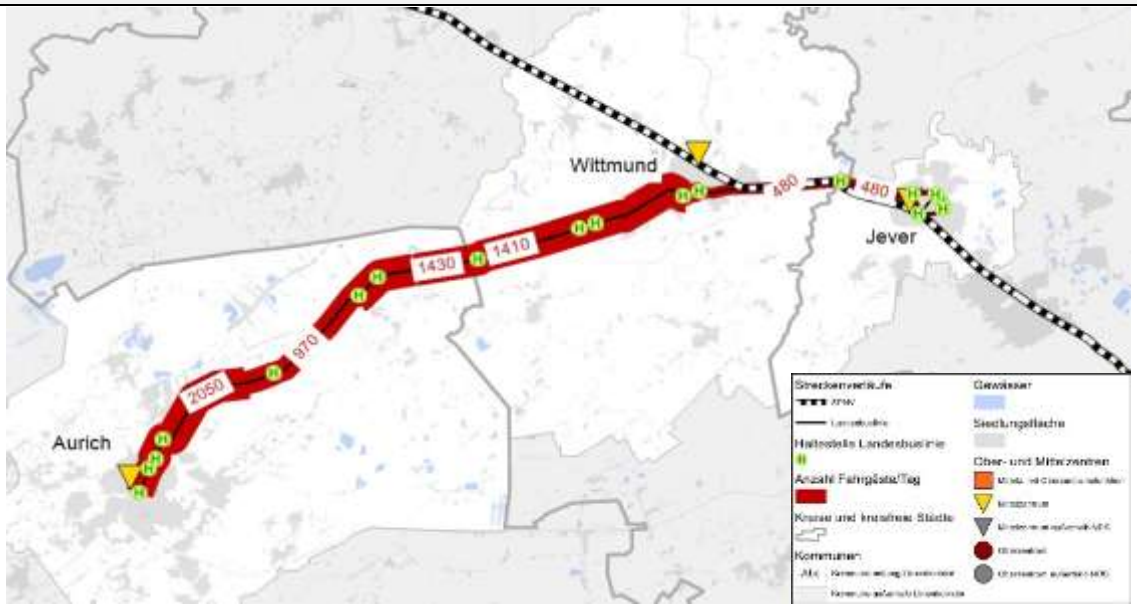
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	50
Fahrgäste in der Linie	5.340	Sitzplatzauslastung	143 %
Anteil Umsteiger	67 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	Ca 1.400		

Tabelle 6: Steckbrief N6: Aurich – Emden

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N7: Aurich – Jever

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

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 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.

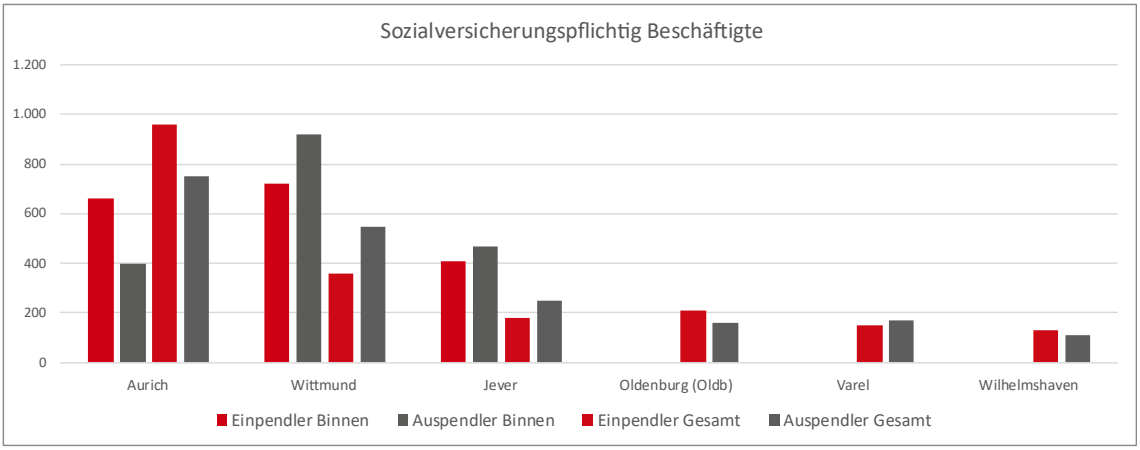
Die Buslinie L480 erschließt den Naturpark Ostfriesland.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L480: Aurich – Wittmund – Jever	
Takt	Stundentakt
Betriebszeit	06:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Die Buslinie L480 besteht seit Mai 2025 als landesbedeutsame Buslinie. Die Fahrplanfahrten und Fahrgäste sind vollständig in der neuen Relation N7 enthalten.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

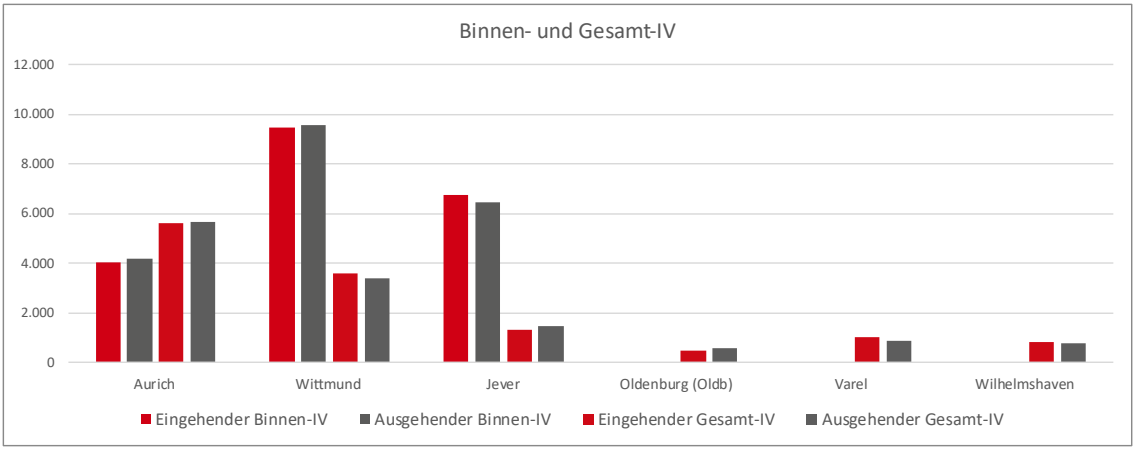
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	76.000	Beschäftigte	35.000
Übernachtungsgäste / Jahr	659.000		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Oldenburg, Varel, Wilhelmshaven
Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



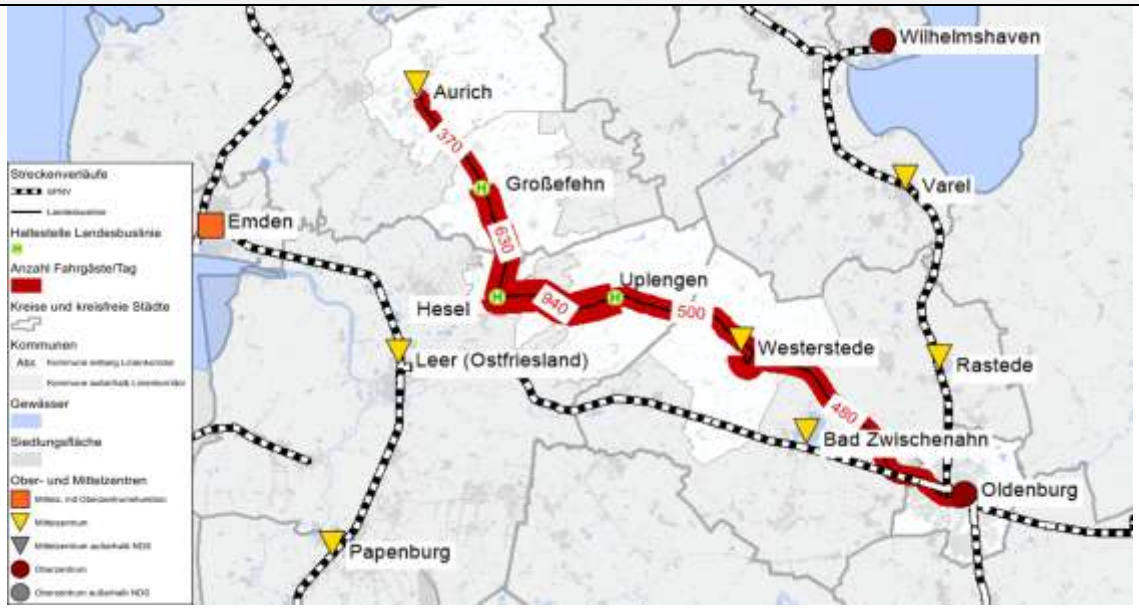
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	30
Fahrgäste in der Linie	4.140	Sitzplatzauslastung	86 %
Anteil Umsteiger	43 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	1.300		

Tabelle 7: Steckbrief N7: Aurich – Jever

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N8 (inkl. N9): Aurich – Oldenburg

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Aurich – Oldenburg (Nr. 23).

Die Buslinie wurde mit der S35 auf dem Abschnitt Oldenburg – Westerstede als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

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

Für den ursprünglich vorgesehene 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.

Mit der N8 ist eine Verlängerung der Landesbuslinie S35 von Oldenburg nach Westerstede vorgesehen, wobei die Relation N9 darin aufgeht.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 625: Westerstede – Remels – Hesel (– Leer)	
Takt	Zweistundentakt mit mehreren Linienwegen, Verstärkerfahrten und Schülerfahrten
Betriebszeit	06:00 – 19:00
Funktion	Schülerlinie und Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	1.359
Liniennummer 460: Leer – Hesel – Bagband – Mittegroßefehn – Aurich	
Takt	Stundentakt
Betriebszeit	06:00 – 22:00
Funktion	Feinerschließung

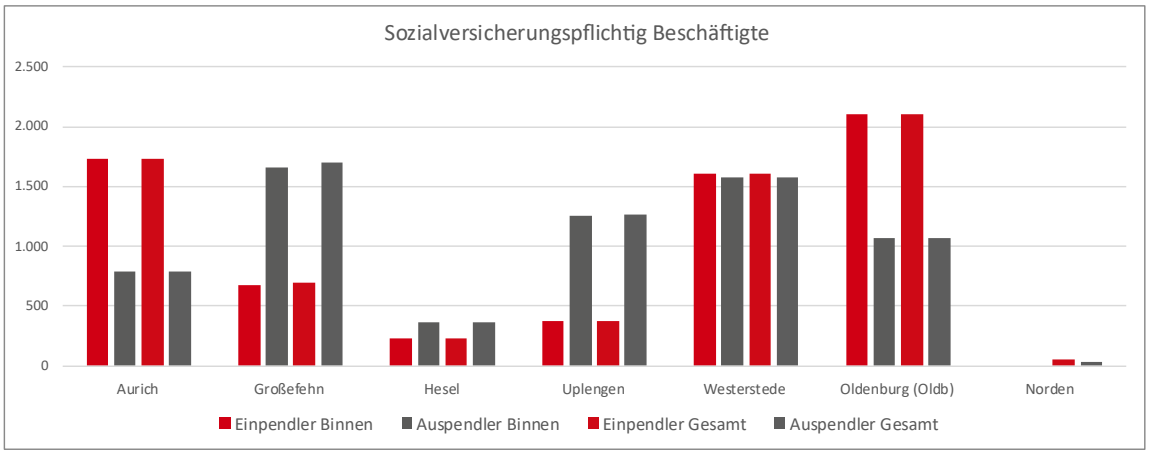
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	5.615
Liniennummer S35: Westerstede – Oldenburg	
Takt	Halbstundentakt mit zwei Linienwegen und Taktausdünnung in den Tagesrandlagen
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Schnellverbindung
„Anpassung des Angebots“	Entfällt im Mitfall
Fahrgäste in der Linie	-
Liniennummer 350: Westerstede – Bad Zwischenahn – Oldenburg	
Takt	Halbstundentakt mit mehreren Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 24:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	4.340
Notwendige Umstiege auf der Relation	1-2

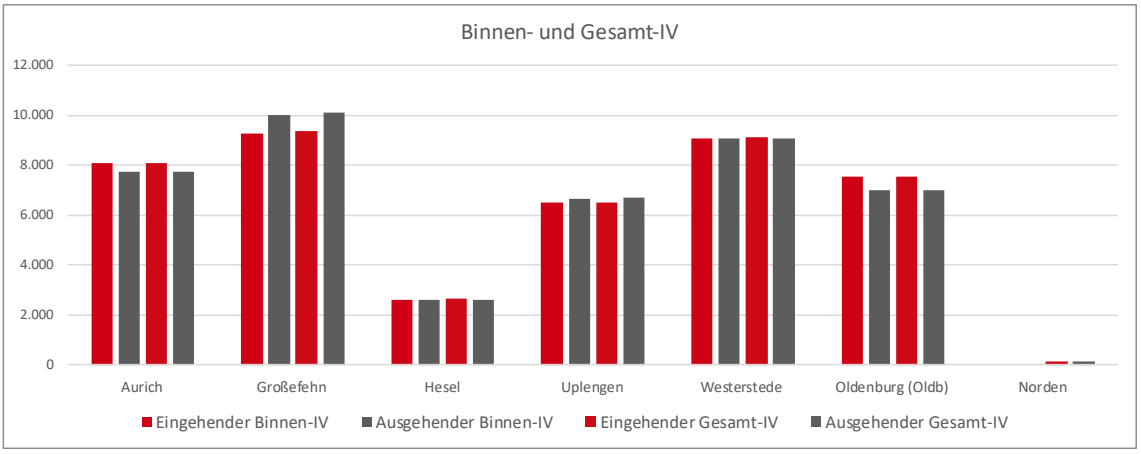
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	268.000	Beschäftigte	127.000
Übernachtungsgäste / Jahr	681.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
Norden			

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

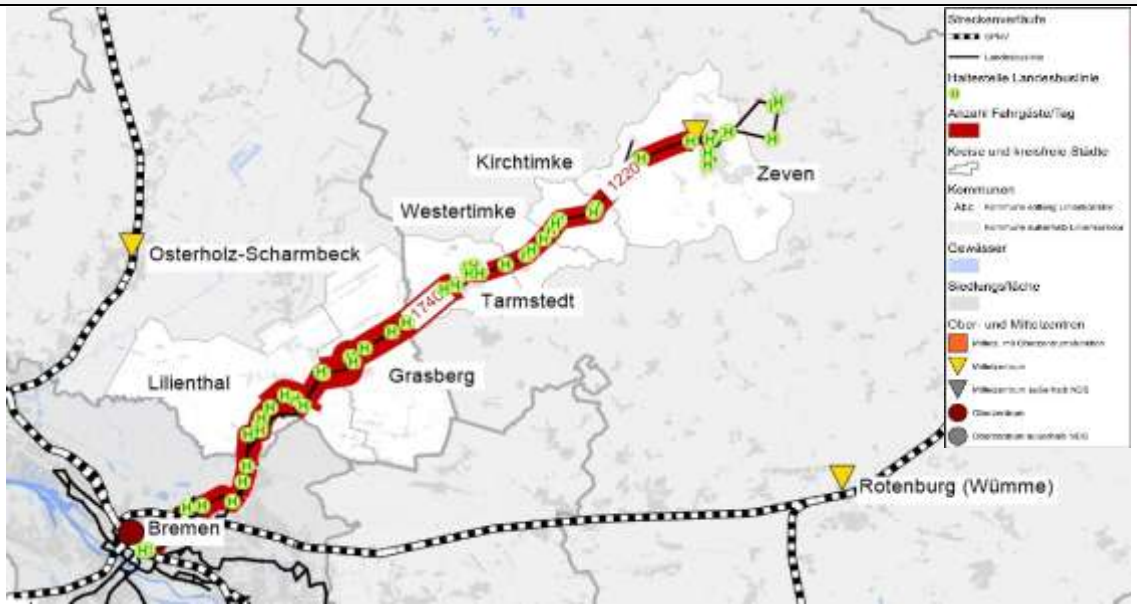


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	901	Fahrgäste je Fahrzeug	16
Fahrgäste in der Linie	1.430	Sitzplatzauslastung	46 %
Anteil Umsteiger	78 %	Priorität Umsetzung	Bestand und Prio 3
Fahrplankilometer	2.600		

Tabelle 8: Steckbrief N8 (inkl. N9): Aurich – Oldenburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N10: Zeven – Bremen

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Liniennummer L630: Zeven – Tarmstedt – Grasberg – Bremen

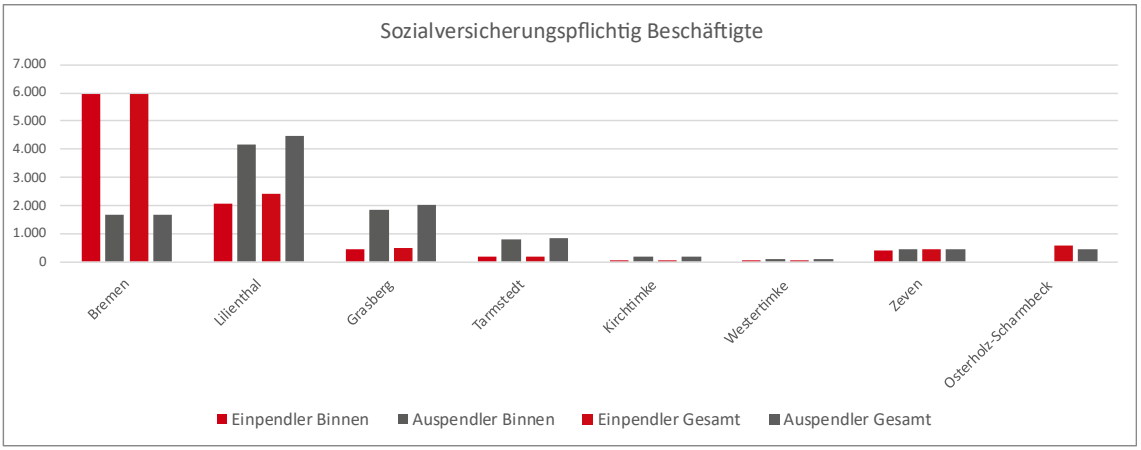
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	04:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als Landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	620.000	Beschäftigte	308.000
Übernachtungsgäste / Jahr	56.000		

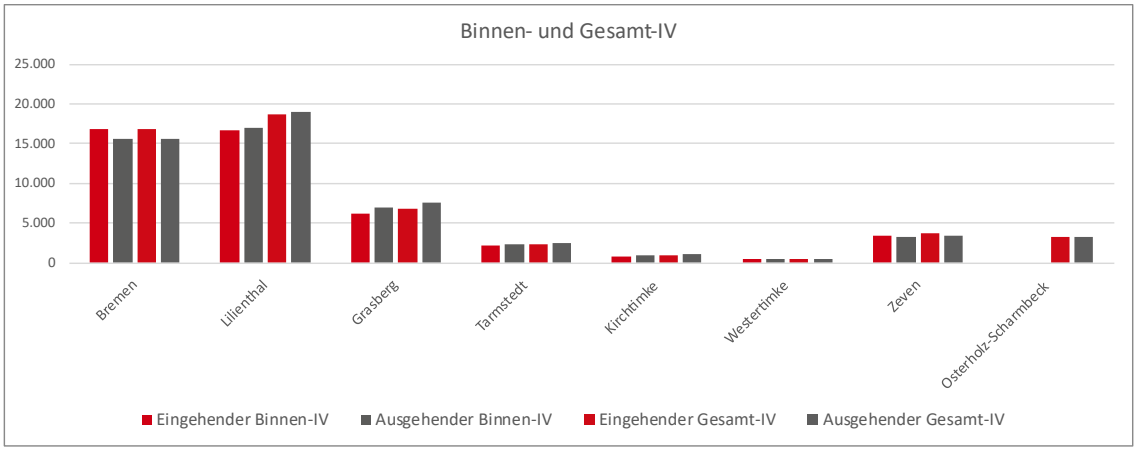
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Osterholz-Scharmbeck

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	29
Fahrgäste in der Linie	5.660	Sitzplatzauslastung	83 %
Anteil Umsteiger	43 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	2.300		

Tabelle 9: Steckbrief N10: Zeven – Bremen

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N11: Zeven – Bremervörde

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
Das Mittelzentrum Zeven verfügt über keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
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.
Die Landesbuslinie N11 wird, entsprechend den Nachfragepotenziale, als ergänzende Anbindung einschließlich Erschließung der touristischen Region Elbe-Weser-Dreieck vorgesehen.

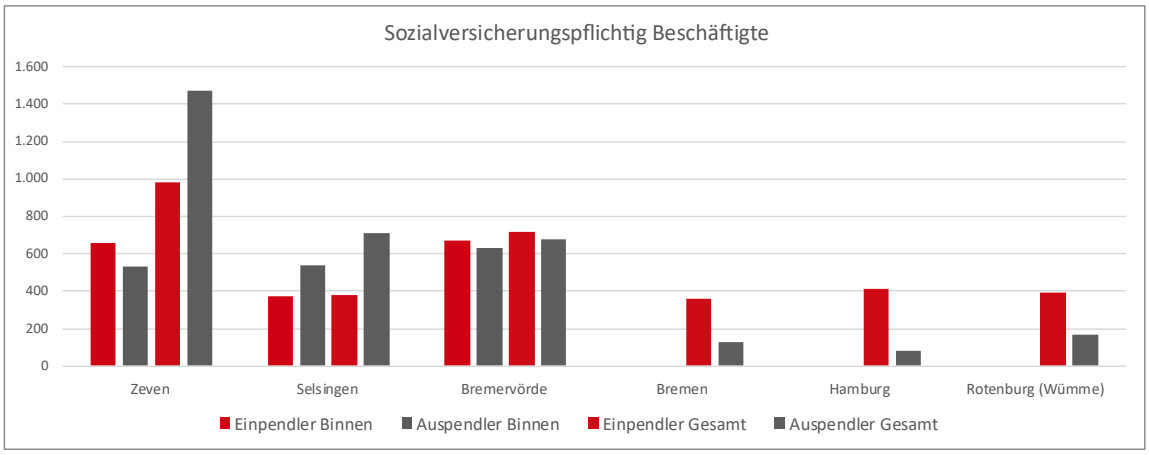
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 800: Bremervörde – Zeven – Rotenburg (W)	
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	06:00 – 19:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Relation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	1.643
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	35.000	Beschäftigte	17.000
Übernachtungsgäste / Jahr	82.000		

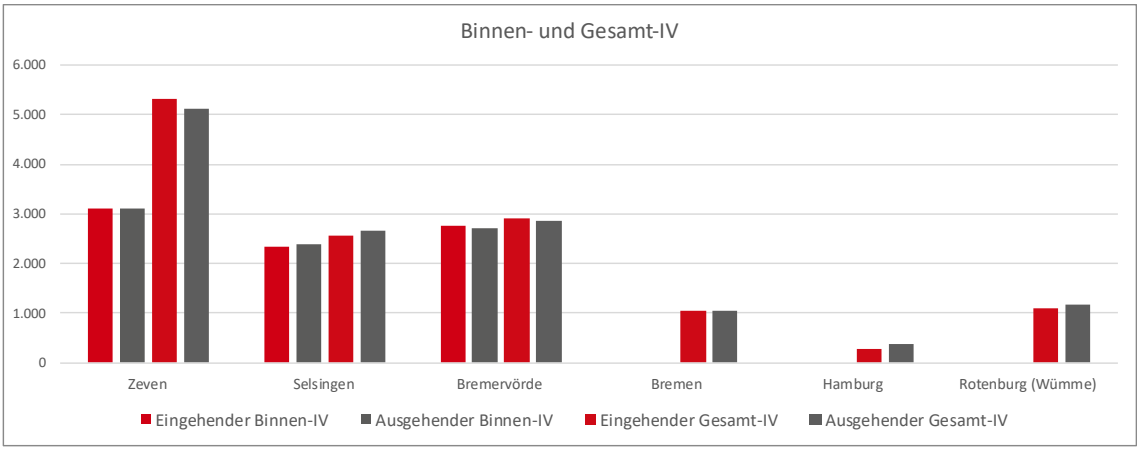
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremen, Hamburg, Rotenburg (Wümme)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



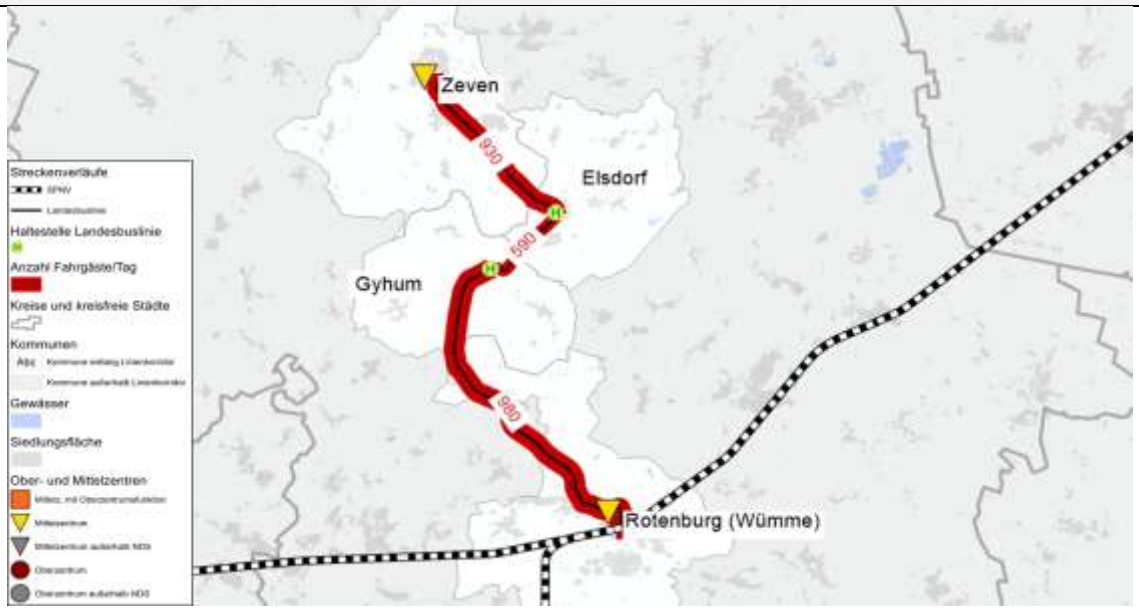
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	447	Fahrgäste je Fahrzeug	30
Fahrgäste in der Linie	1.670	Sitzplatzauslastung	86 %
Anteil Umsteiger	36 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	900		

Tabelle 10: Steckbrief N11: Zeven – Bremervörde

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N12: Zeven – Rotenburg (Wümme)

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

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

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 Süden zum Mittelzentrum Rotenburg (Wümme).

Die Landesbuslinie N12 wird, entsprechend den Nachfragepotenziale, als ergänzende Anbindung einschließlich Erschließung der touristischen Region Elbe-Weser-Dreieck vorgesehen.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 800: Bremervörde – Zeven – Rotenburg (W)

Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	06:00 – 19:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Relation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	1.319
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor

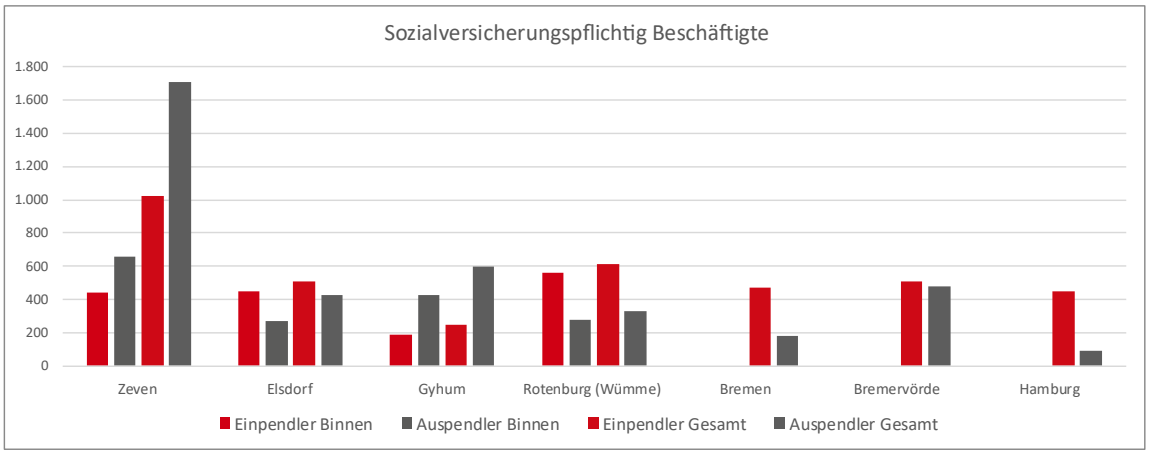
Einwohner	40.000	Beschäftigte	24.000
Übernachtungsgäste / Jahr	135.000		

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

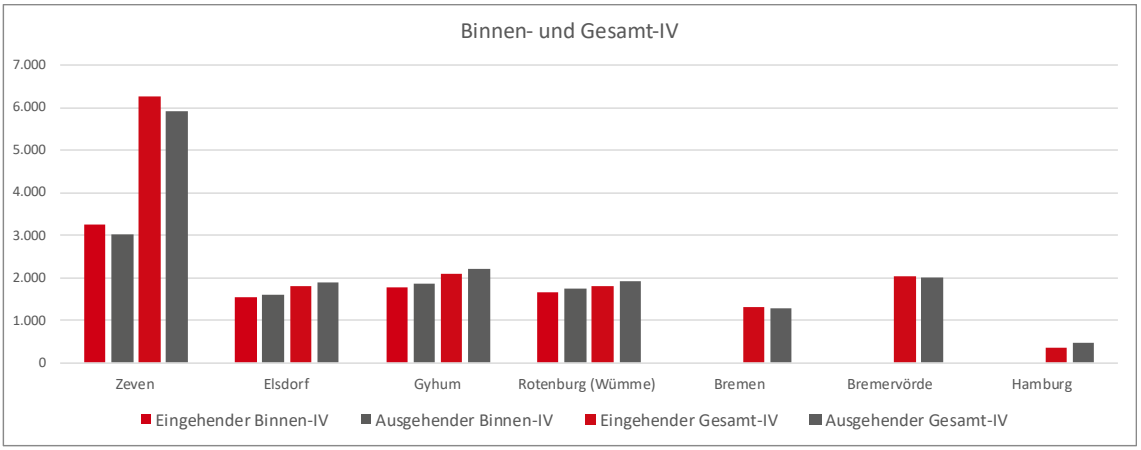
Bremen, Bremervörde, Hamburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



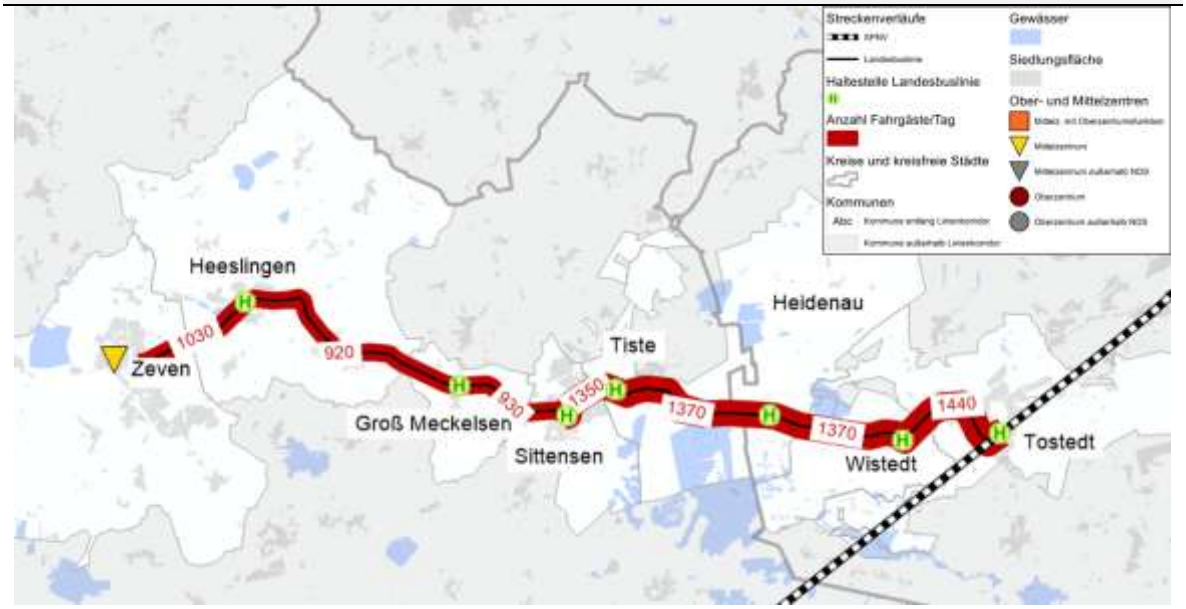
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	333	Fahrgäste je Fahrzeug	27
Fahrgäste in der Linie	1.340	Sitzplatzauslastung	77 %
Anteil Umsteiger	60 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.000		

Tabelle 11: Steckbrief N12: Zeven – Rotenburg (Wümme)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N13: Zeven – Tostedt

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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.

Bei den Analysen wurde eine Verlängerung der Buslinie von Tostedt nach Buchholz geprüft und aufgrund zu geringer Fahrgastzahlen im Verkehrsmodell verworfen.

Mit der Buslinie 3860 besteht auf dieser Relation bereits gut ein vertaktetes und durchgehendes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie N13 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 3860: Zeven – Heeslingen – Weertzen – Sittensen – Tostedt

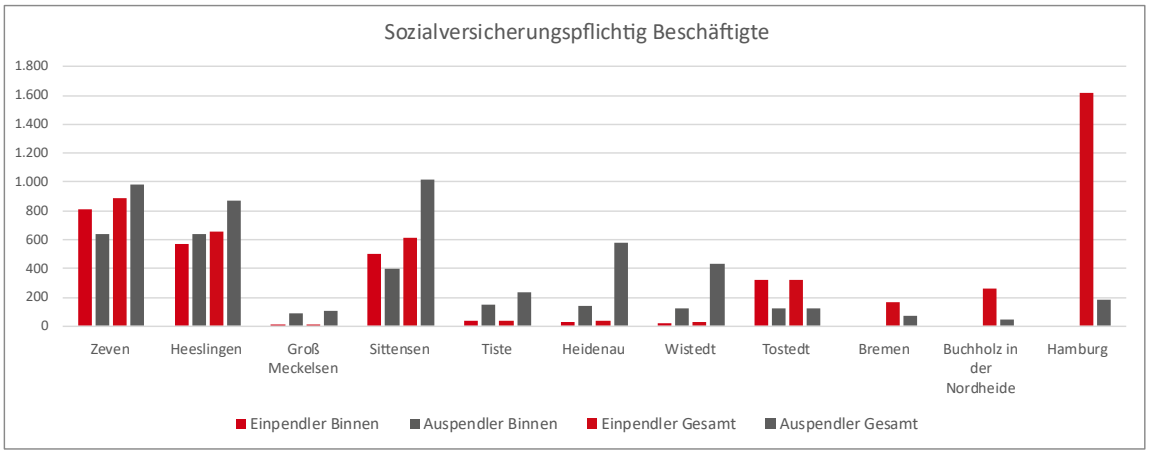
Takt	Unreiner Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Taktlücken
Betriebszeit	05:00 – 20:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall wird das Angebot auf einen 120-Minuten-Takt reduziert und in den Tagesrandlagen eingeschränkt.
Fahrgäste in der Linie	1.147
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor

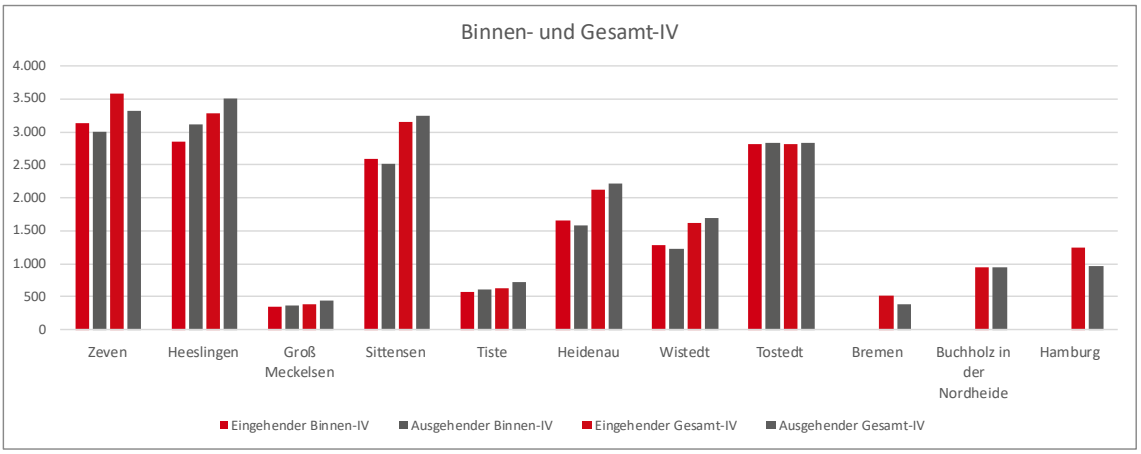
Einwohner	43.000	Beschäftigte	16.000
Übernachtungsgäste / Jahr	59.000		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremen, Buchholz in der Nordheide, Hamburg
Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

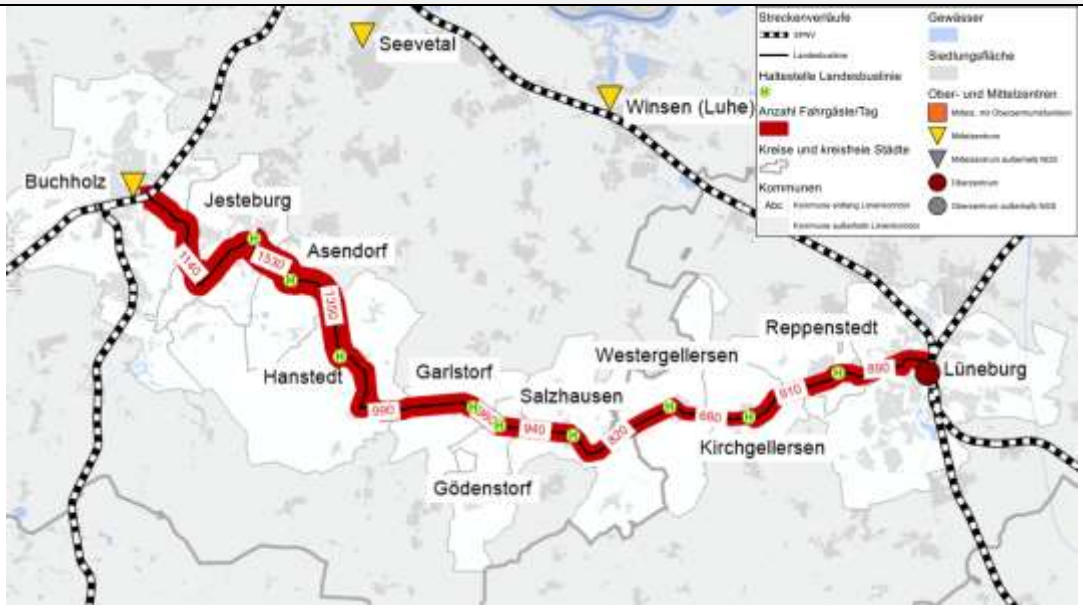


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	375	Fahrgäste je Fahrzeug	34
Fahrgäste in der Linie	2.560	Sitzplatzauslastung	97 %
Anteil Umsteiger	48 %	Priorität Umsetzung	Prio 2
Fahrplankilometer	1.200		

Tabelle 12: Steckbrief N13: Zeven – Tostedt

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N14: Buchholz – Lüneburg

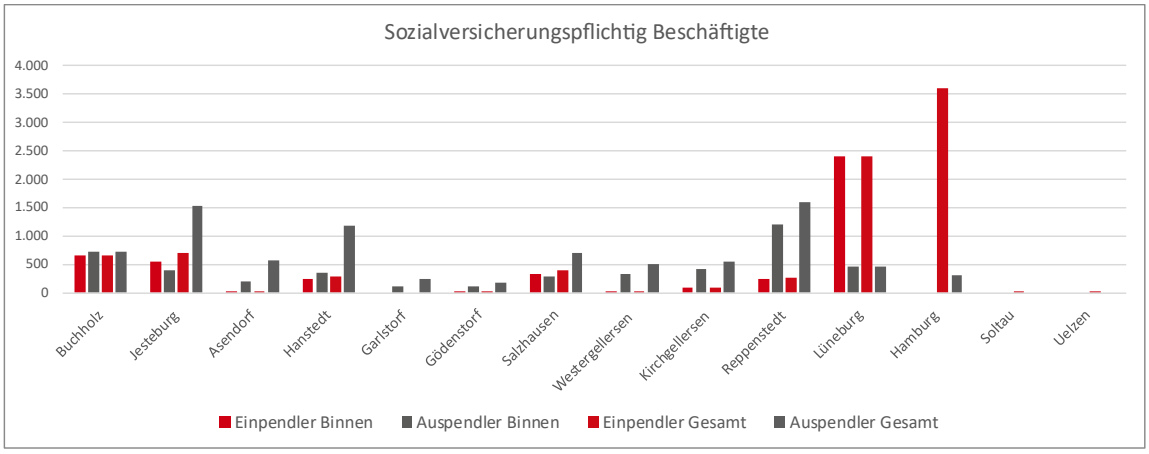
Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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. Aus diesen Gründen wird die Buslinie 27 als N14 weiterhin für das zukünftige Landesbusliniennetz als Buslinie N14 vorgesehen, die L4000 jedoch nicht.

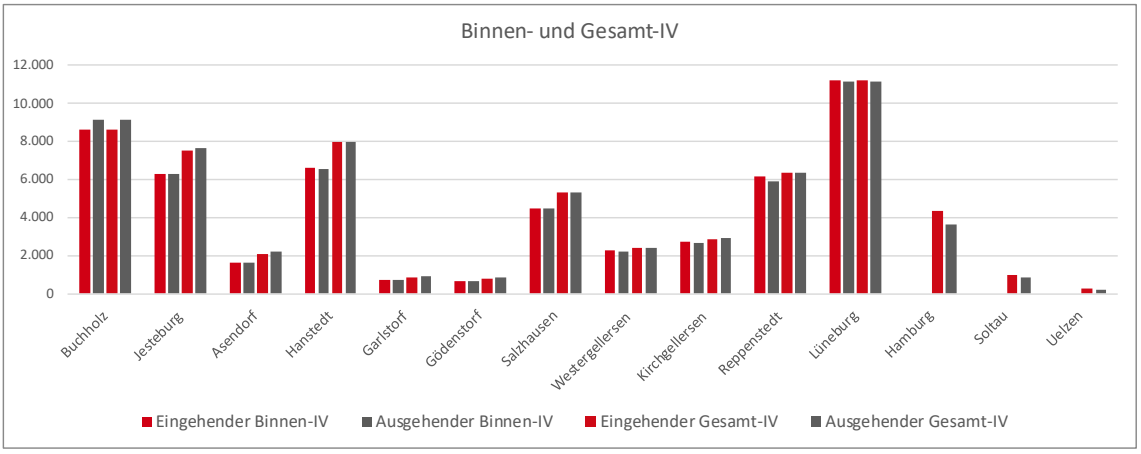
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 4207: Buchholz – Jesteburg – Hanstedt – Nindorf – Egestorf – Evendorf	
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten am Nachmittag
Betriebszeit	04:00 – 24:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten.
Fahrgäste in der Linie	1.880
Liniennummer 5200: Hanstedt – Salzhausen, ZOB – Westergellersen – Kirchgellersen – Lüneburg, ZOB	
Takt	Stundentakt mit mehrere Linienwegen und Taktsprung am Nachmittag
Betriebszeit	06:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	2.051
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	148.000	Beschäftigte	59.000
Übernachtungsgäste / Jahr	548.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
Hamburg, Soltau, Uelzen			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale

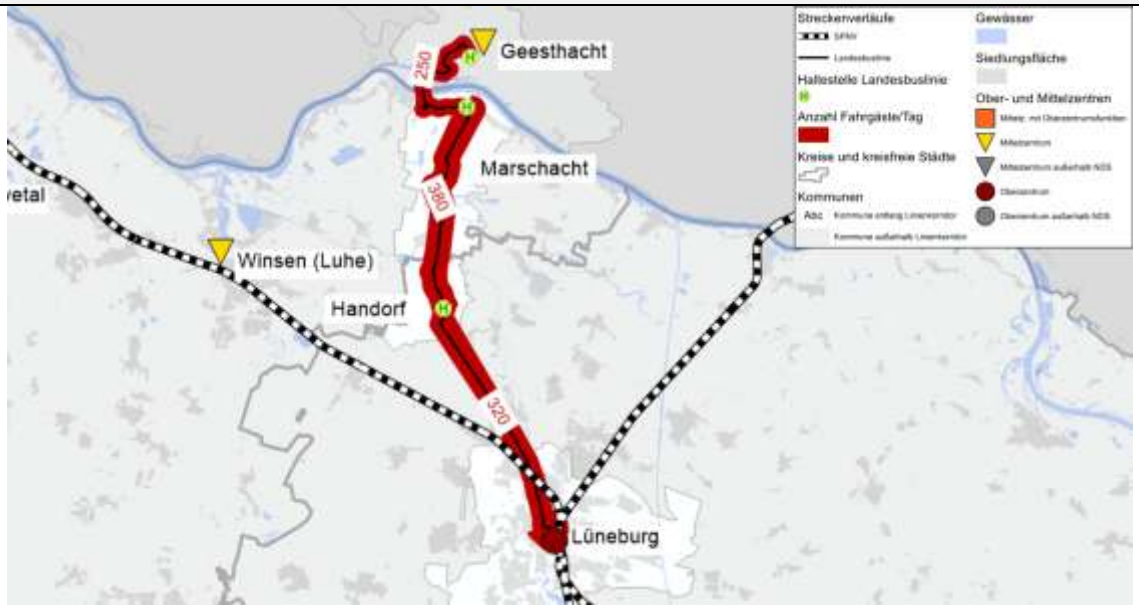


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	702	Fahrgäste je Fahrzeug	30
Fahrgäste in der Linie	3.240	Sitzplatzauslastung	86 %
Anteil Umsteiger	29 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.700		

Tabelle 13: Steckbrief N14: Buchholz in der Nordheide – Lüneburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N15: Geesthacht – Lüneburg

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Geesthacht – Lüneburg (Nr. 30). Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert. Die Buslinie ist aber weiterhin für das zukünftige Landesbusliniennetz als Buslinie N15 vorgesehen, da sie die Kriterien erfüllt und eine gute Netzwirkung, insbesondere in Richtung der Metropolregion Hamburg, erwartete wird.

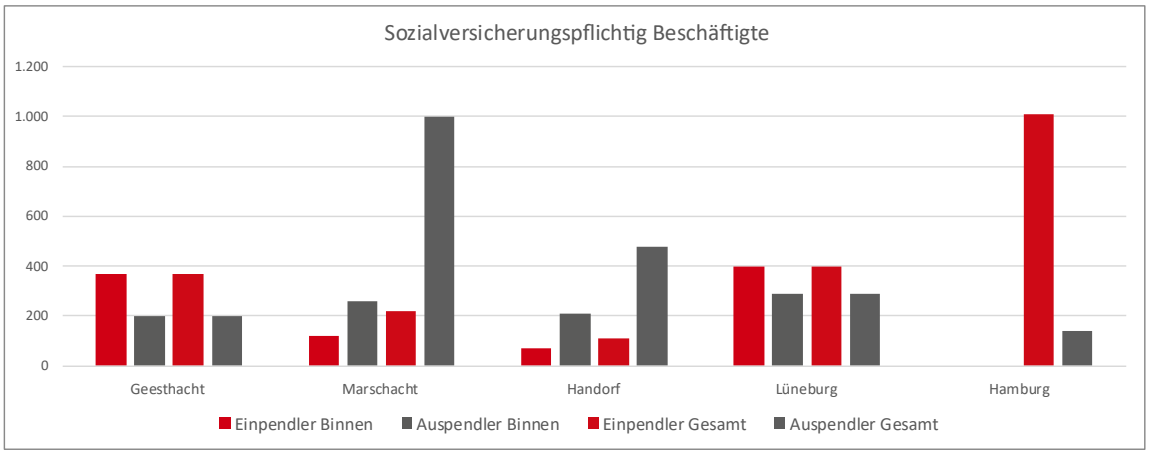
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	112.000	Beschäftigte	54.000
Übernachtungsgäste / Jahr	428.000		

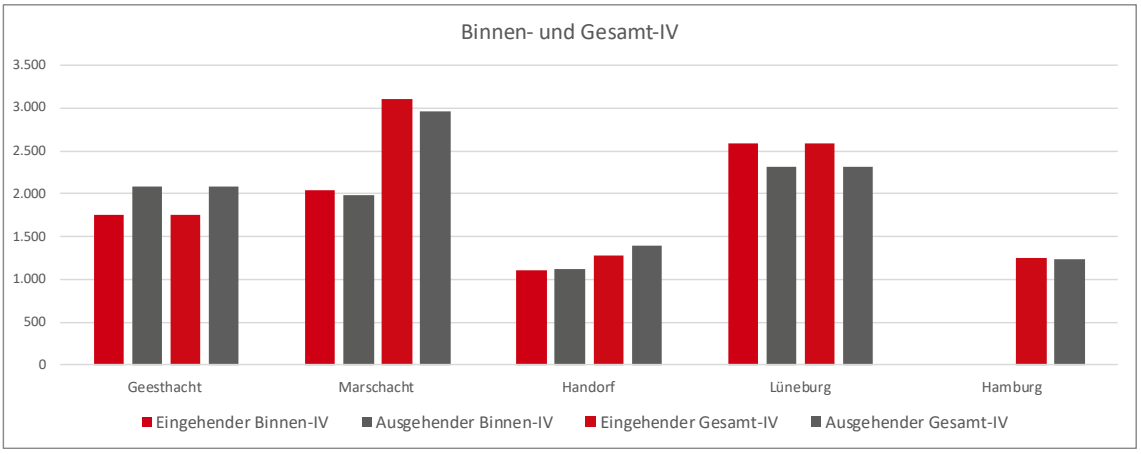
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hamburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



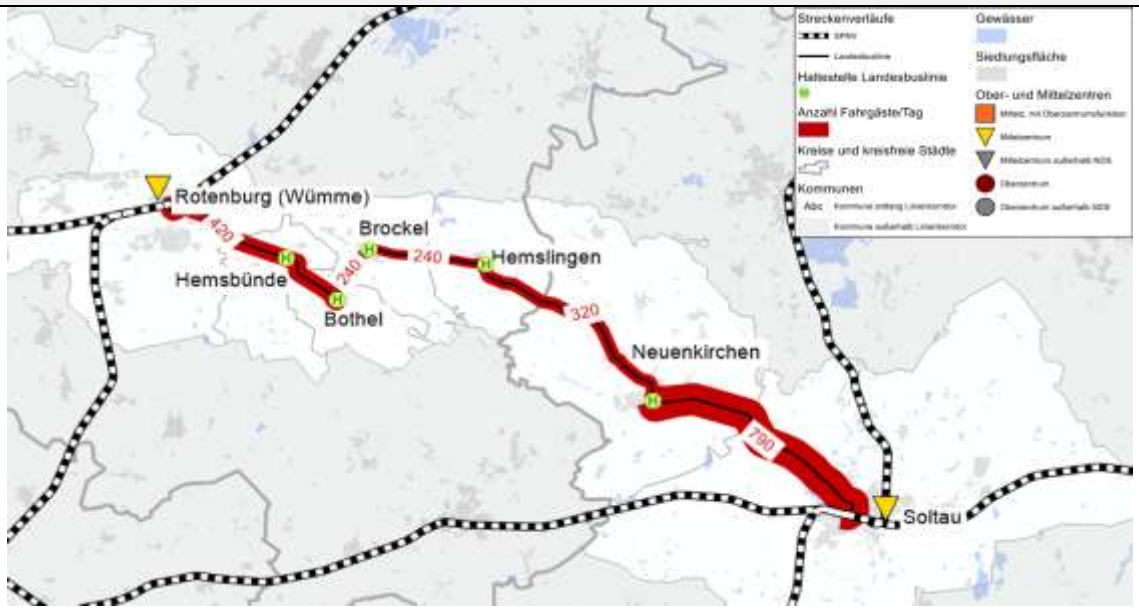
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	215	Fahrgäste je Fahrzeug	9
Fahrgäste in der Linie	410	Sitzplatzauslastung	26 %
Anteil Umsteiger	100 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.000		

Tabelle 14: Steckbrief N15: Geesthacht – Lüneburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N16: Soltau – Rotenburg (Wümme)

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie
Im SPNV bestehen auf dieser Relation lange Fahrzeiten mit einem notwendigen Umstieg in Buchholz (Netzlücke). 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 Einstufung in Priorität 3 erfolgt aufgrund der vergleichsweise geringeren Fahrgastzahlen, die erst im Zulauf auf Soltau eine deutlichere Ausprägung erreichen.

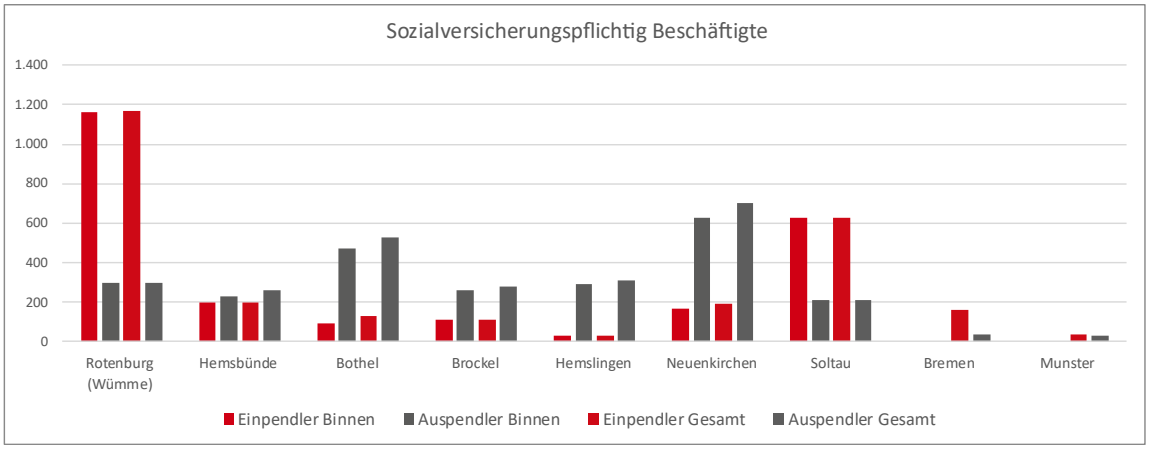
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	57.000	Beschäftigte	29.000
Übernachtungsgäste / Jahr	679.000		

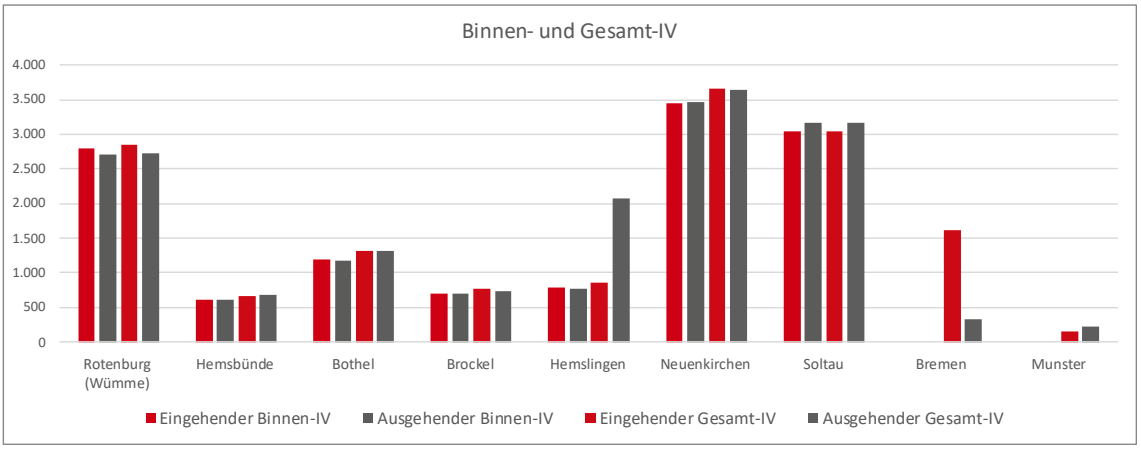
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremen, Munster

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



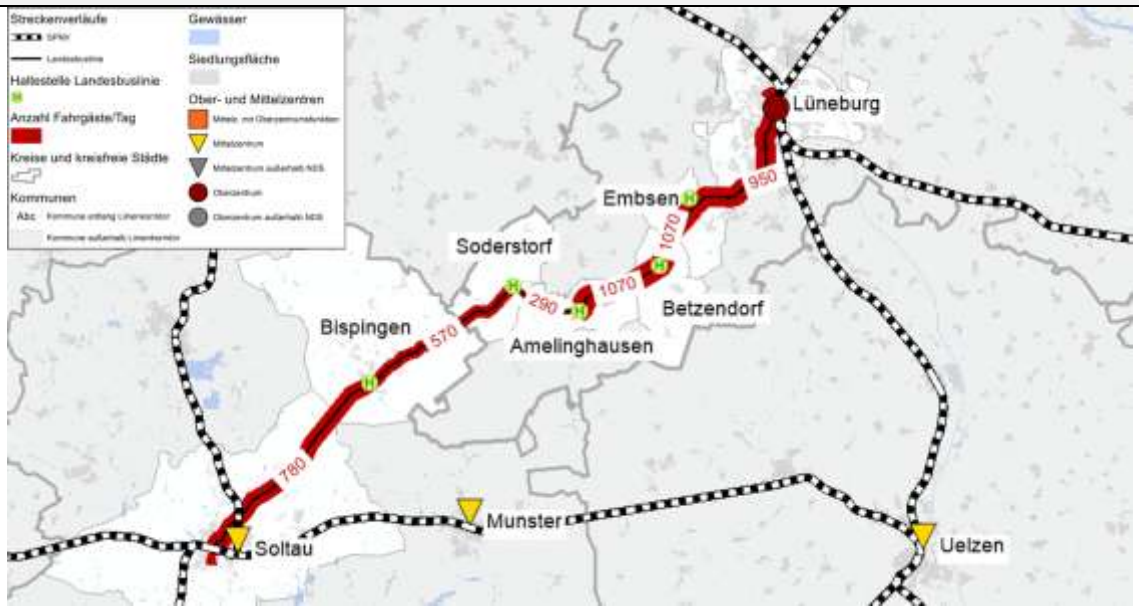
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	461	Fahrgäste je Fahrzeug	14
Fahrgäste in der Linie	1.170	Sitzplatzauslastung	40 %
Anteil Umsteiger	42 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.400		

Tabelle 15: Steckbrief N16: Soltau – Rotenburg (Wümme)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

N17: Soltau – Lüneburg

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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, eine durchgängige, getaktete Verbindung würde die Mittelzentren Soltau und Lüneburg miteinander verknüpfe. Derzeit besteht kein durchgängiges Busangebot auf dieser Strecke, jedoch ist ab Dezember 2028 die Reaktivierung einer Schienenverbindung geplant. Bis zu deren Realisierung ist eine Landesbuslinie als Vorlaufbetrieb zur Angebotsverbesserung vorgesehen.

Eine Buslinie auf dieser Relation trägt zur Erschließung der Lüneburger Heide bei und bietet eine ergänzende Verbindung im landesweiten Verkehrsnetz.

Die Reaktivierung der Strecke soll zeitnah umgesetzt werden. Ein möglicher Vorlaufbetrieb müsste zeitnah realisiert werden und wäre daher entsprechend befristet.

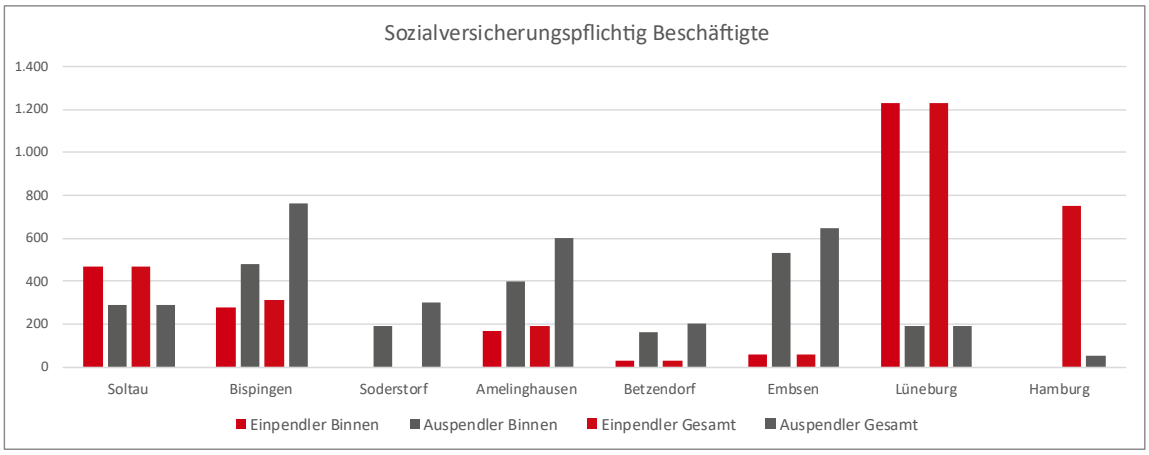
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	111.000	Beschäftigte	59.000
Übernachtungsgäste / Jahr	2.175.000		

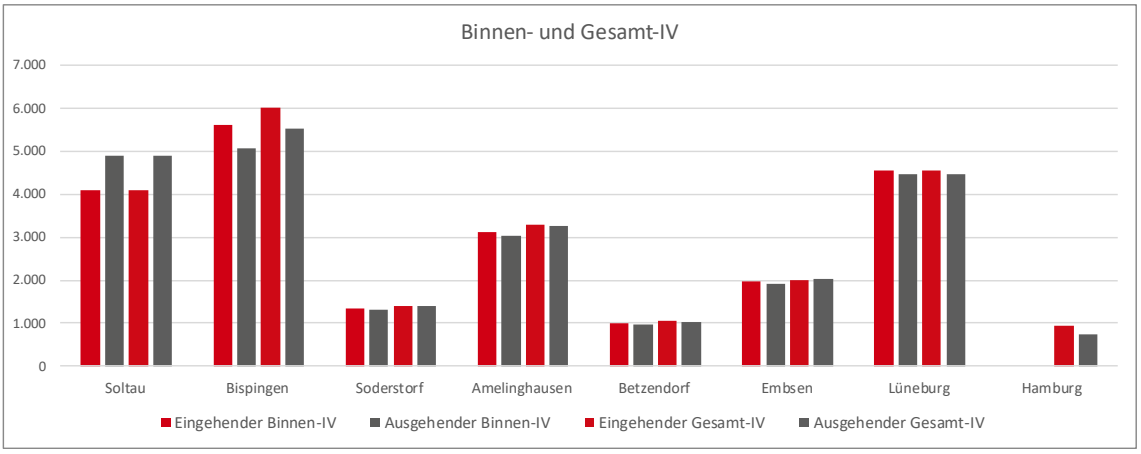
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hamburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



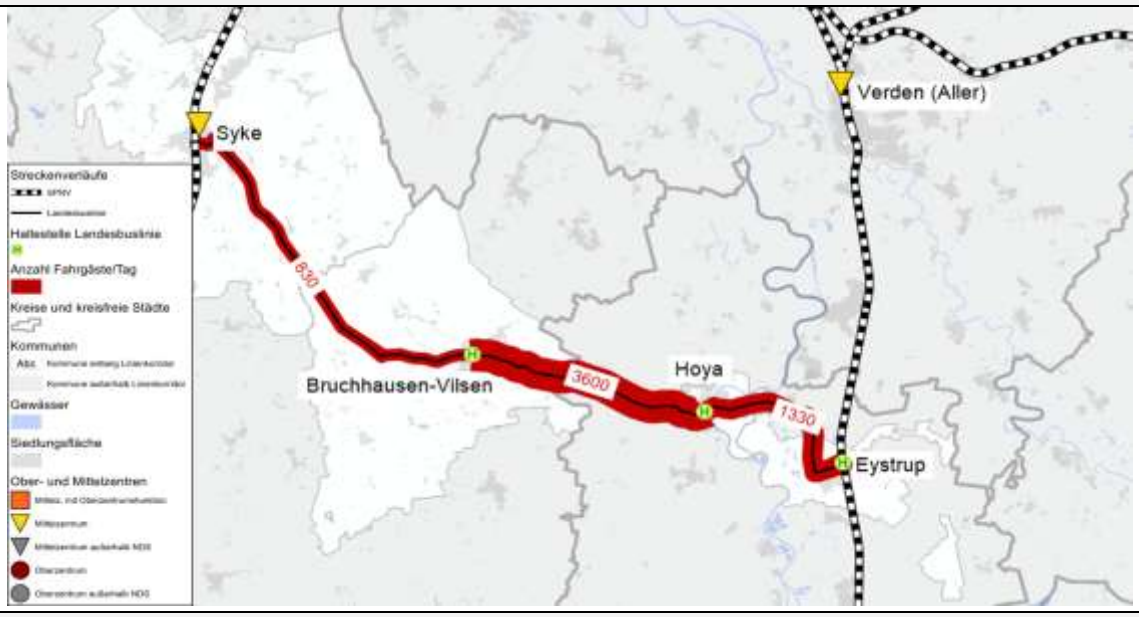
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	668	Fahrgäste je Fahrzeug	23
Fahrgäste in der Linie	1.920	Sitzplatzauslastung	66 %
Anteil Umsteiger	43 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.900		

Tabelle 16: Steckbrief N17: Soltau – Lüneburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M1: Syke – Eystrup

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Syke – Bruchhausen-Vilsen (Nr. 10).

Die Buslinie wurde mit der L150 als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

Entsprechend der Analyse der Buslinie Syke – Bruchhausen-Vilsen (L150) wurde festgestellt, dass eine Verlängerung der Buslinie bis zur SPNV-Station in Eystrup einen wichtigen Lückenschluss im SPNV-Netz schaffen und damit die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen 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.

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

Mit den Buslinien 150 und 153 bestehen auf dem Teilstück Syke – Bruchhausen-Vilsen bereits gut vertaktete und durchgehende Angebote. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie M1 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehenden Linien fortgeführt oder integriert werden können, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 150: Syke – Bruchhausen-Vilsen – Hoya	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen und einer Verstärkerfahrt
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall nur Erschließungsfahrten beibehalten
Fahrgäste in der Linie	285
Liniennummer 153: Bruchhausen-Vilsen – Heiligenfelde – Syke	
Takt	Einzelfahrten
Betriebszeit	06:00 – 15:00
Funktion	Feinerschließung

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

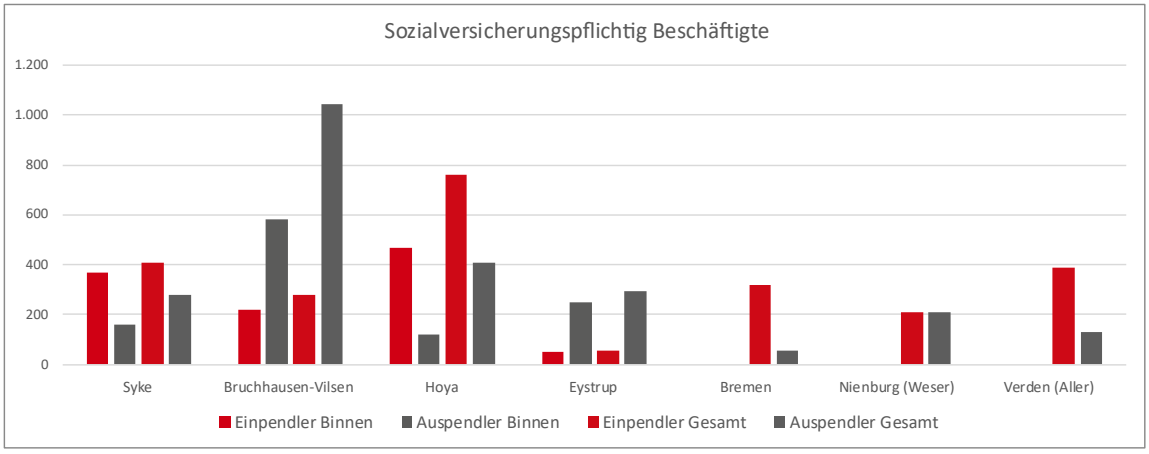
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	604
Liniennummer 32: Hoya – Eystrup – Hämelhausen	
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	07:00 – 19:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	342
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	41.000	Beschäftigte	14.000
Übernachtungsgäste / Jahr	45.000		

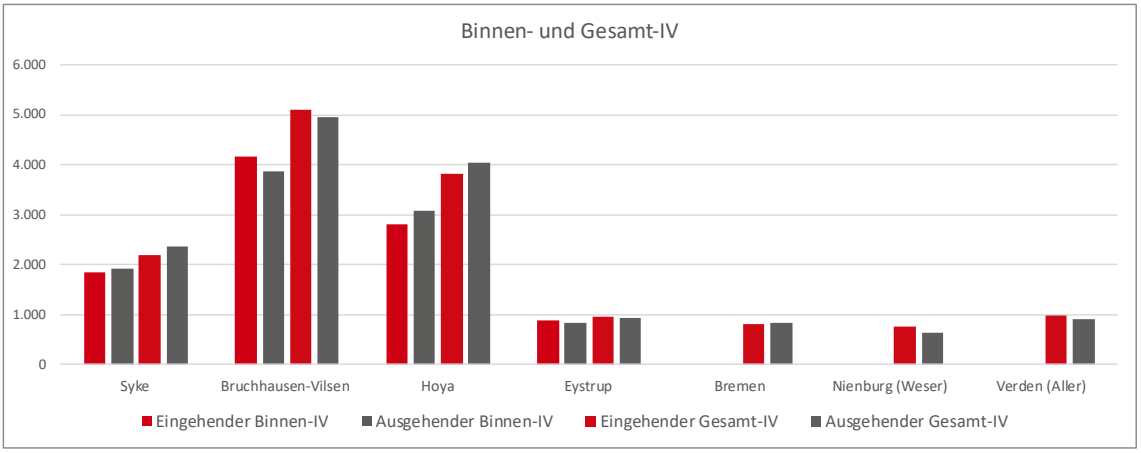
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

Bremen, Nienburg (Weser), Verden (Aller)

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



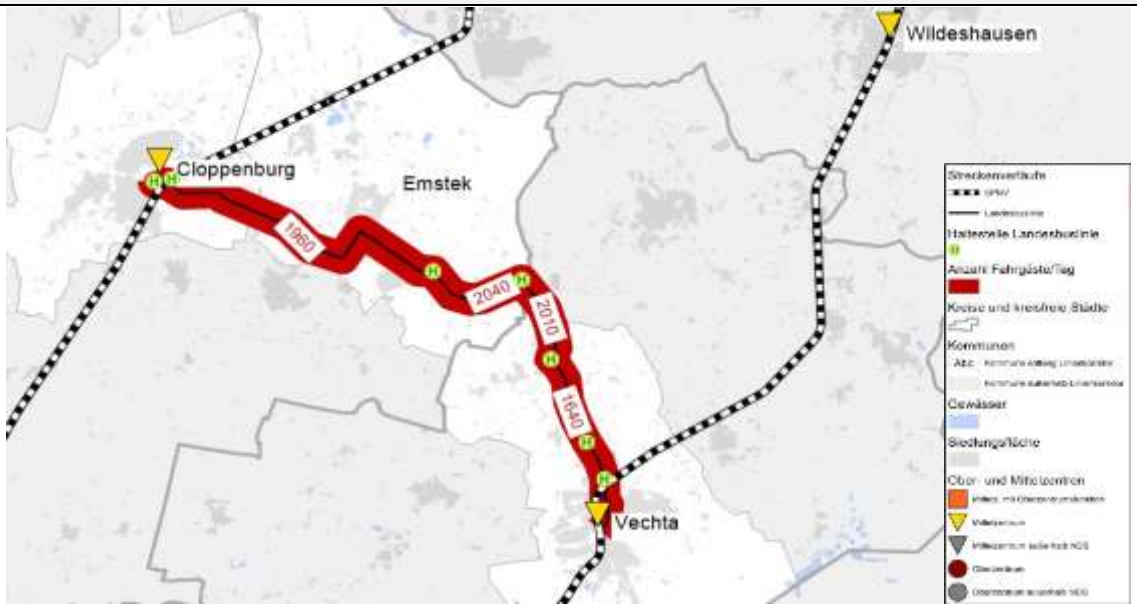
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	3.101	Fahrgäste je Fahrzeug	51
Fahrgäste in der Linie	4.600	Sitzplatzauslastung	146 %
Anteil Umsteiger	30 %	Priorität Umsetzung	Bestand und Prio 2
Fahrplankilometer	1.300		

Tabelle 17: Steckbrief M1: Syke – Eystrup

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M2: Cloppenburg – Vechta

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
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.

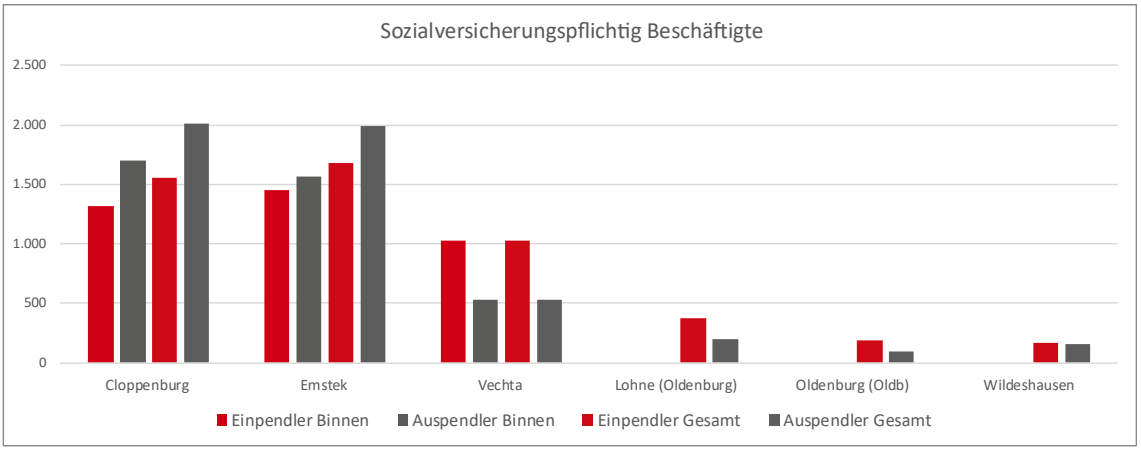
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer OM1: Cloppenburg – Vechta	
Takt	Stundentakt
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Die Buslinie OM1 besteht seit Dezember 2023 als landesbedeutsame Buslinie. Die Fahrplanfahrten und Fahrgäste sind vollständig in der neuen Relation M2 enthalten.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	81.000	Beschäftigte	43.000
Übernachtungsgäste / Jahr	188.000		

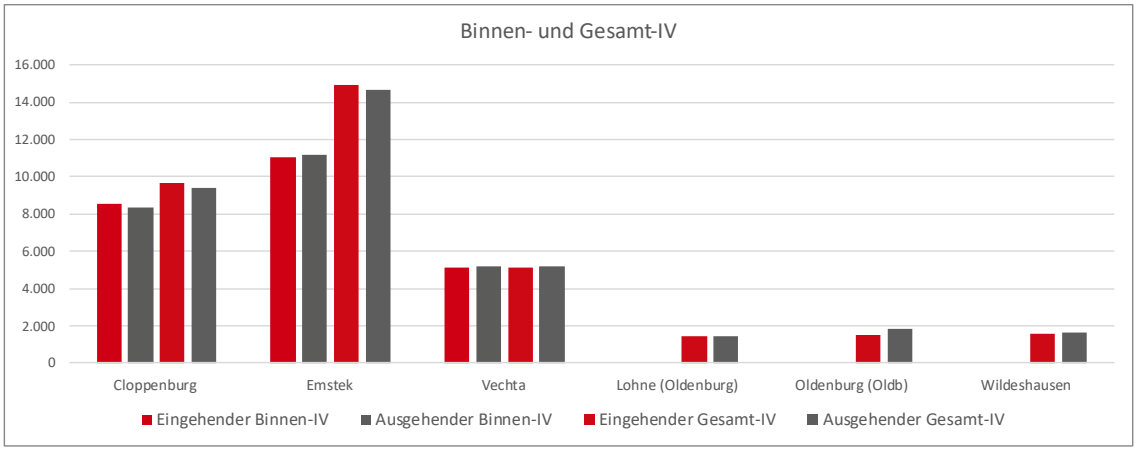
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Lohne (Oldenburg), Oldenburg, Wildeshausen

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

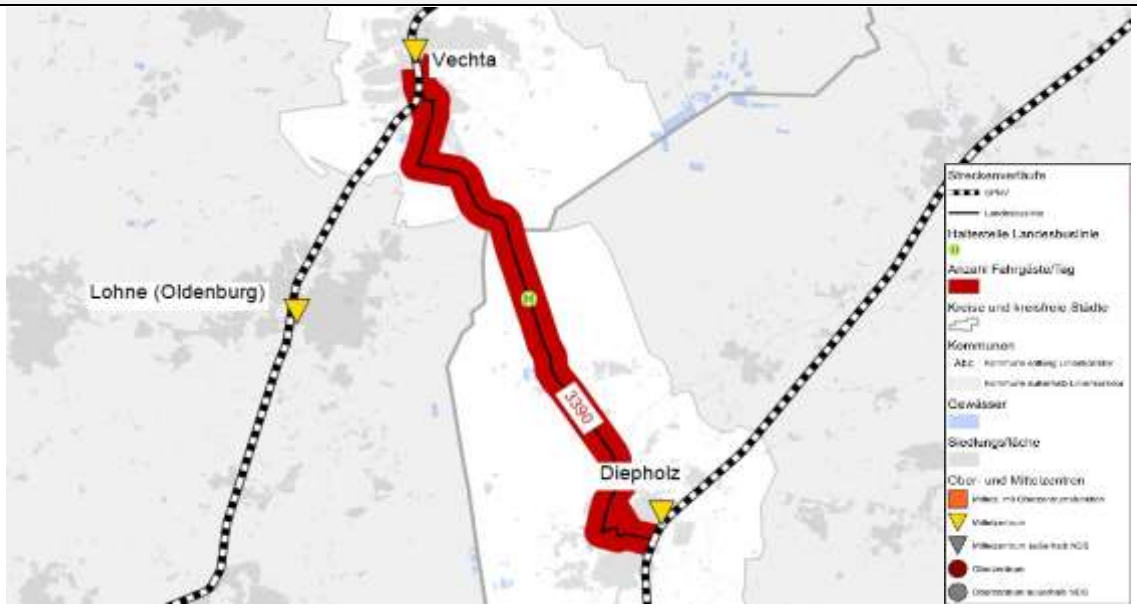


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	51
Fahrgäste in der Linie	4.080	Sitzplatzauslastung	146 %
Anteil Umsteiger	35 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	1.000		

Tabelle 18: Steckbrief M2: Cloppenburg – Vechta

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

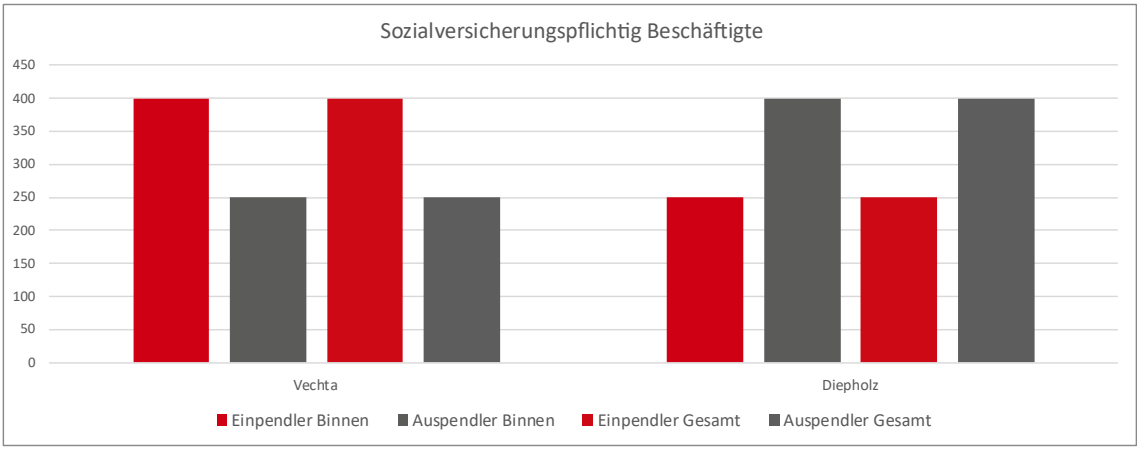
M3: Vechta – Diepholz

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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.

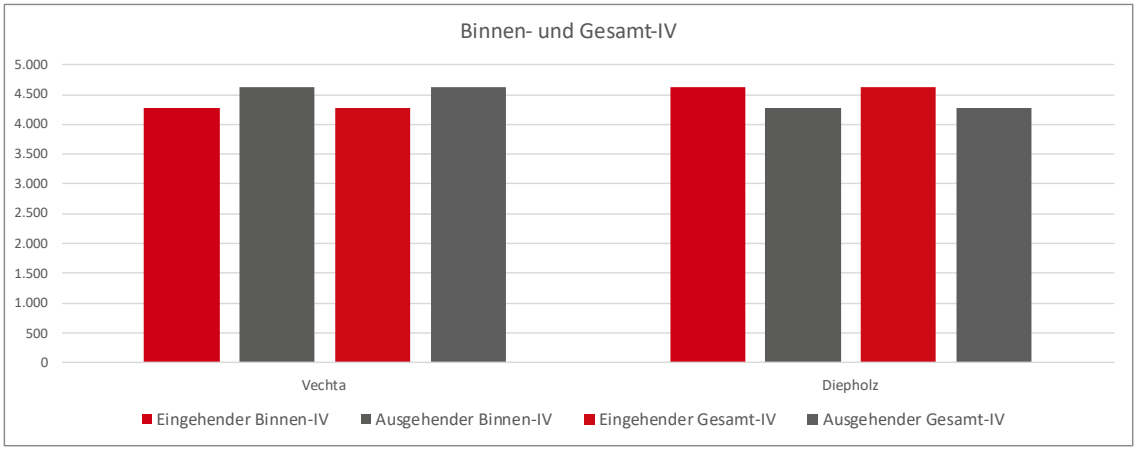
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 606: Diepholz – Vechta – Lohne	
Takt	Einzelfahrten
Betriebszeit	06:00 – 16:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten.
Fahrgäste in der Linie	1.613
Liniennummer 146: Diepholz – St. Hülfe/Aschen – Jacobidrebber	
Takt	Einzelfahrten
Betriebszeit	07:00 – 16:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten.
Fahrgäste in der Linie	109
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	51.000	Beschäftigte	28.000
Übernachtungsgäste / Jahr	109.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
-			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale

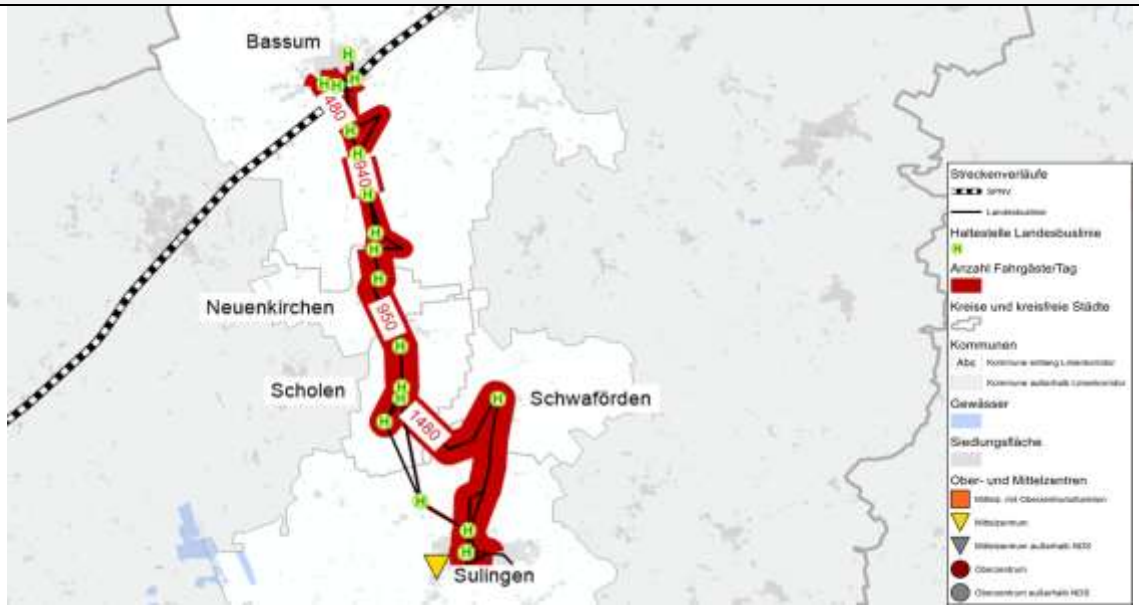


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	100
Fahrgäste in der Linie	3.390	Sitzplatzauslastung	286 %
Anteil Umsteiger	29 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	600		

Tabelle 19: Steckbrief M3: Vechta – Diepholz

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M4: Sulingen – Bassum

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Sulingen – Bassum (Nr. 6). Die Buslinie wurde mit der L123 als landesbedeutsame Buslinie realisiert und ist weiterhin für das zukünftige Landesbusliniennetz als Buslinie M4 vorgesehen.

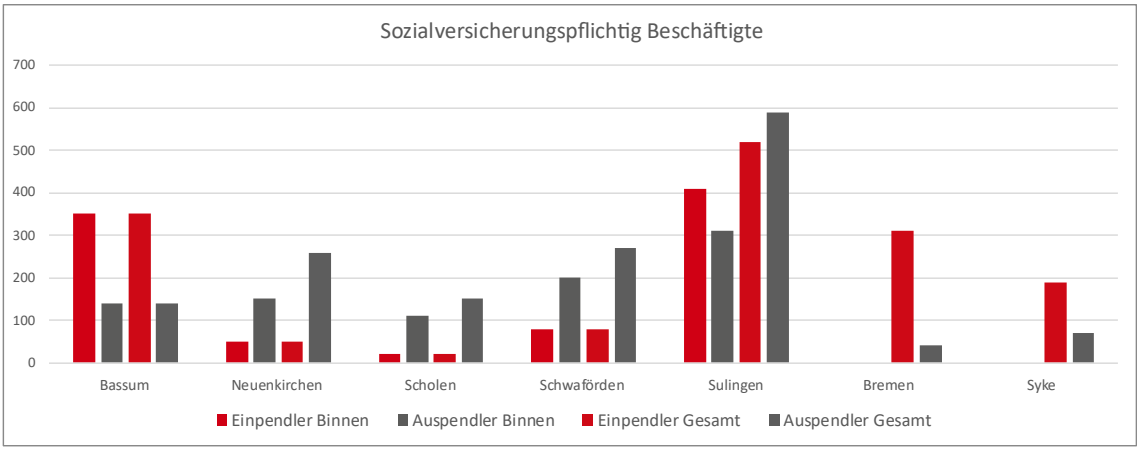
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L123: Sulingen – Schwaförden – Bassum	
Takt	Stundentakt mit Verstärkerfahrten
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	33.000	Beschäftigte	12.000
Übernachtungsgäste / Jahr	22.000		

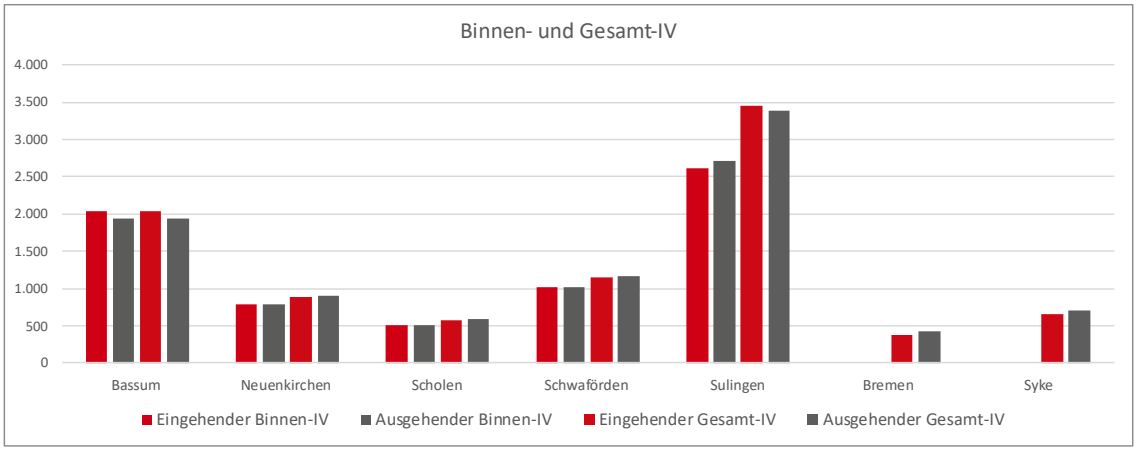
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremen, Syke

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

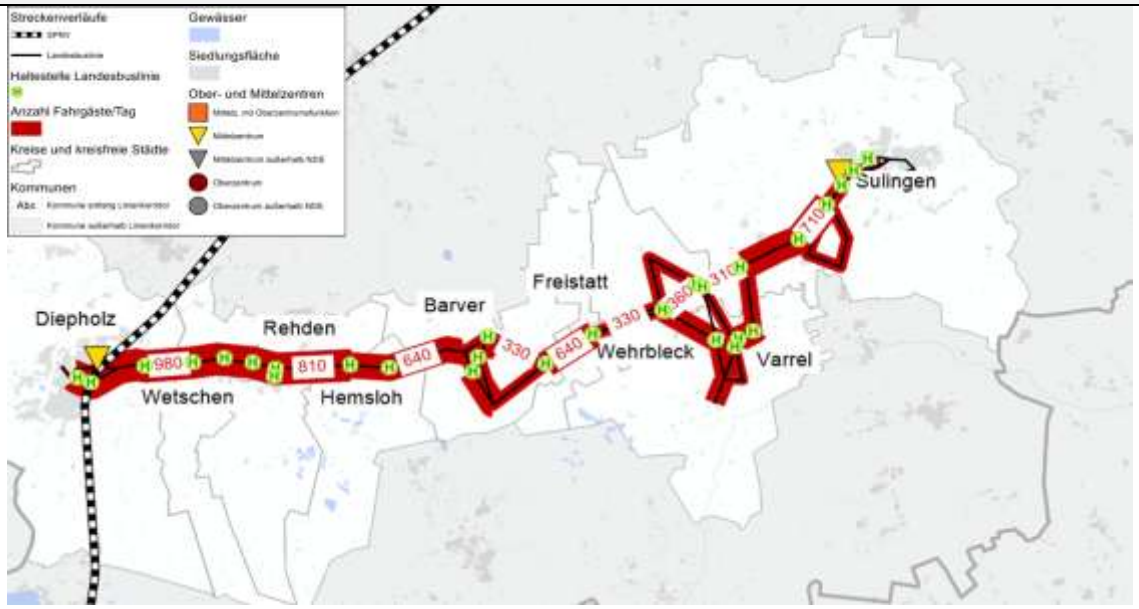


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	31
Fahrgäste in der Linie	2.090	Sitzplatzauslastung	89 %
Anteil Umsteiger	33 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	1.200		

Tabelle 20: Steckbrief M4: Sulingen – Bassum

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M5: Sulingen – Diepholz

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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 Dümmer.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Liniennummer L137: Sulingen – Varrel – Rehden – Diepholz

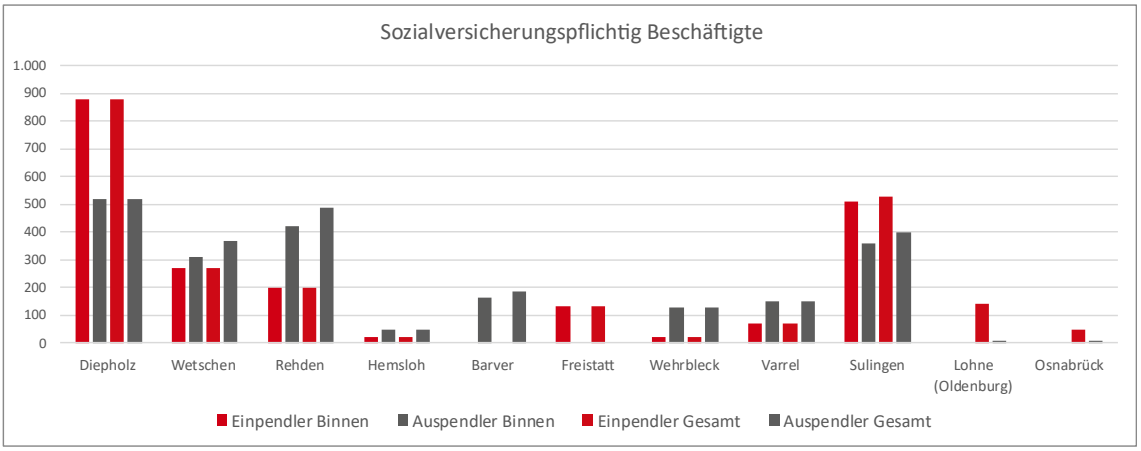
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	39.000	Beschäftigte	17.000
Übernachtungsgäste / Jahr	18.000		

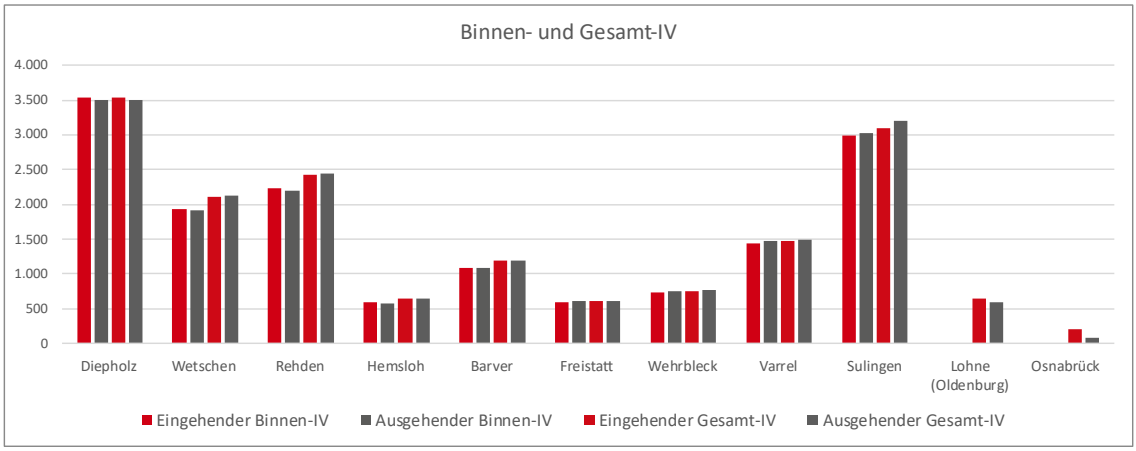
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Lohne (Oldenburg), Osnabrück			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale			



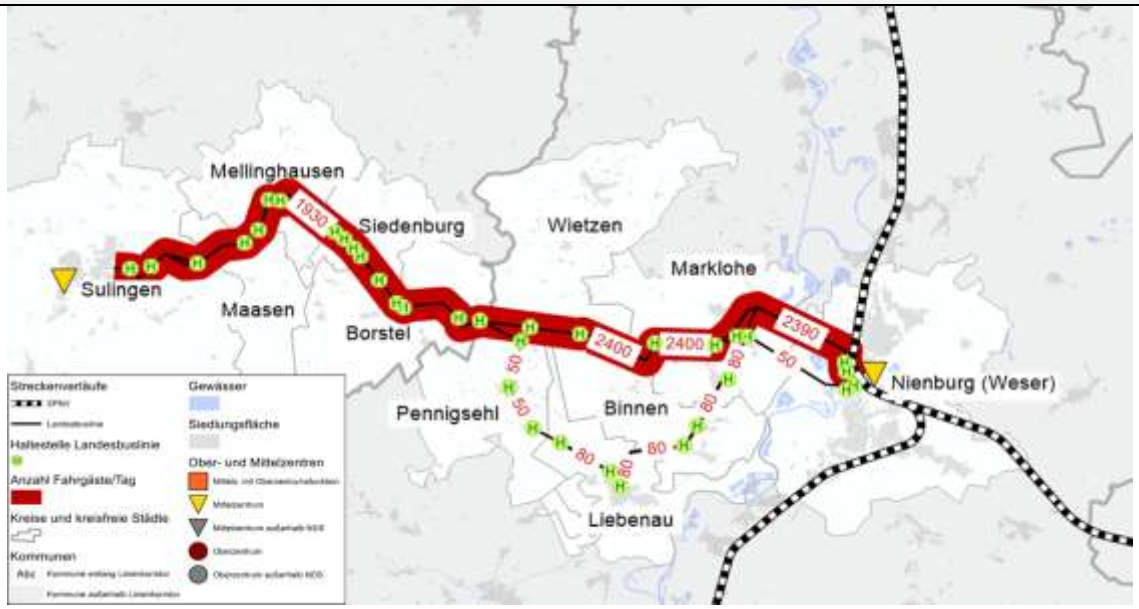
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	15
Fahrgäste in der Linie	2.300	Sitzplatzauslastung	43 %
Anteil Umsteiger	38 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	Ca. 2.800		

Tabelle 21: Steckbrief M5: Sulingen – Diepholz

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M6: Sulingen – Nienburg (Weser)

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

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 so-wie 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.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L138: Sulingen - Siedenburg - Nienburg/Weser	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 22:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

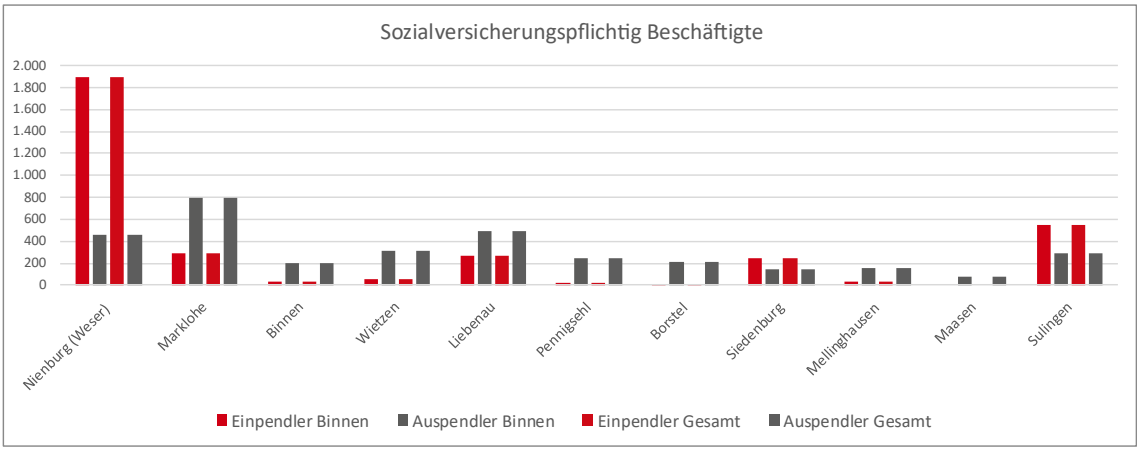
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	61.000	Beschäftigte	25.000
Übernachtungsgäste / Jahr	96.000		

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

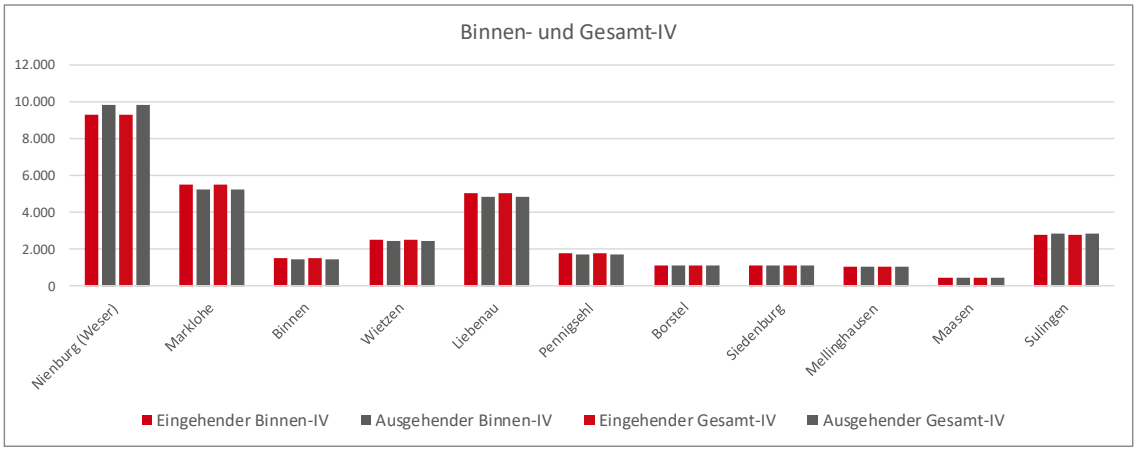
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

-

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	58
Fahrgäste in der Linie	4.200	Sitzplatzauslastung	166 %
Anteil Umsteiger	39 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	Ca 1.600		

Tabelle 22: Steckbrief M6: Sulingen – Nienburg (Weser)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M7: Schwarmstedt – Nienburg (Weser)

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
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 M7 und M8 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.

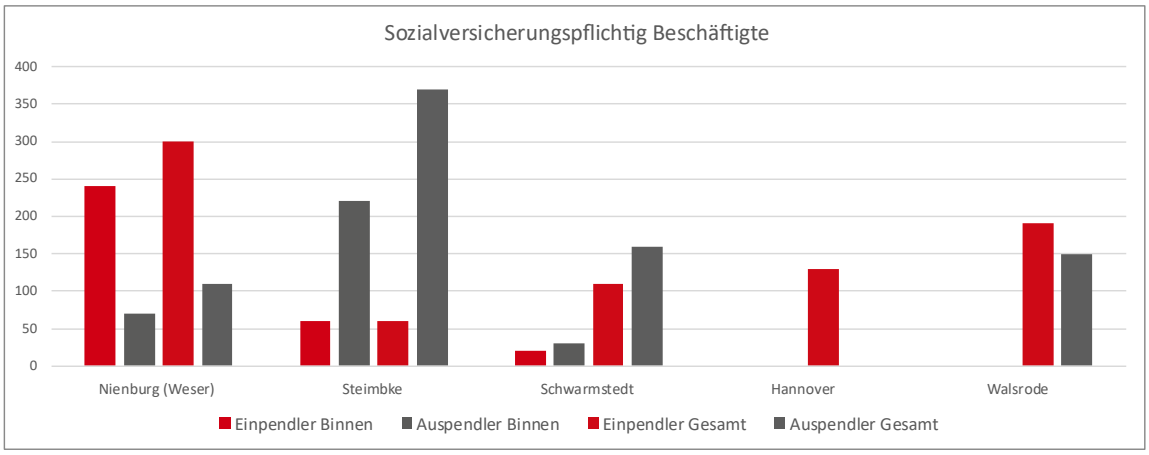
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	40.000	Beschäftigte	18.000
Übernachtungsgäste / Jahr	94.000		

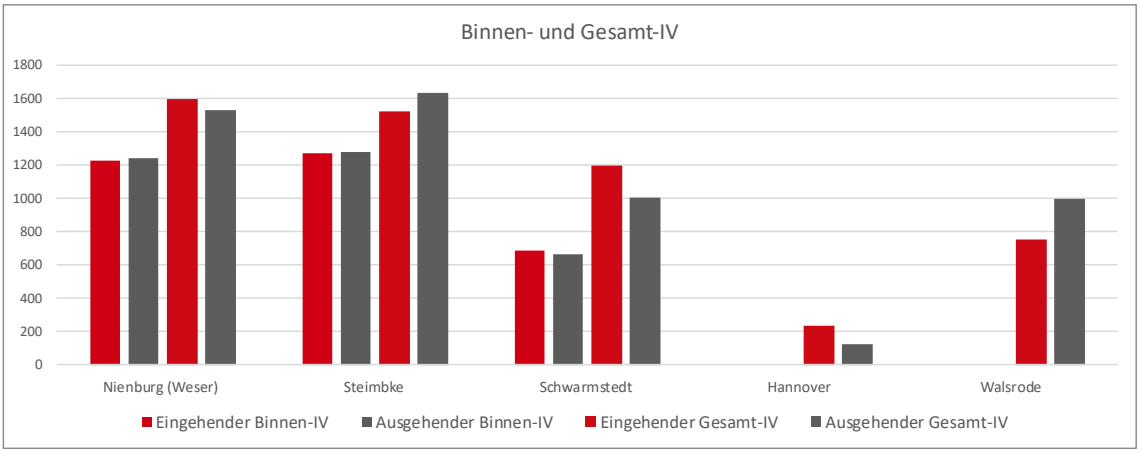
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hannover, Walsrode

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

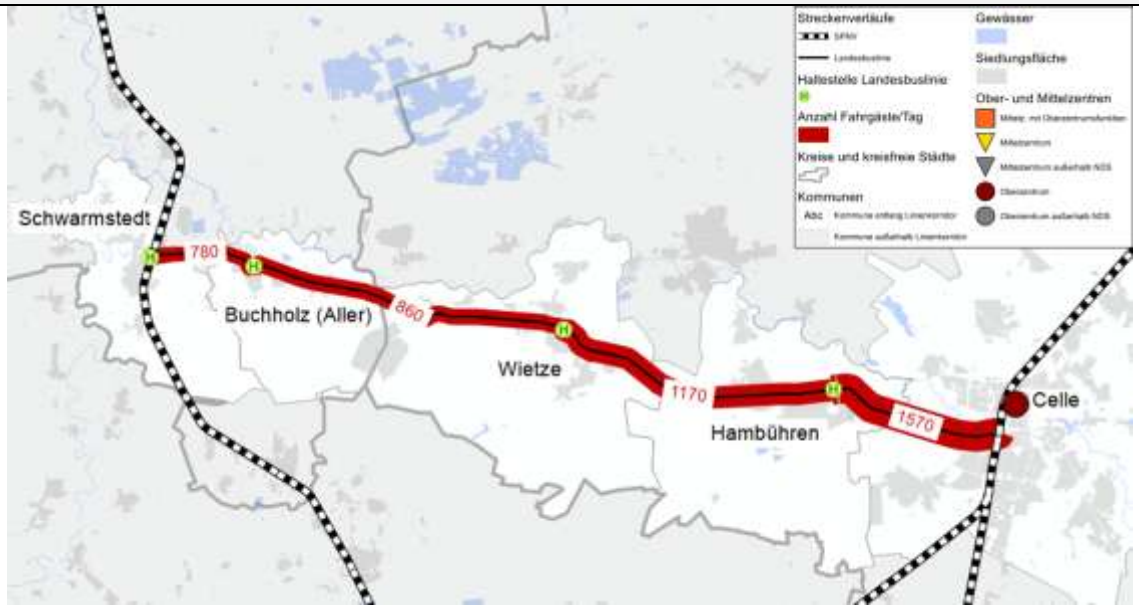


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	769	Fahrgäste je Fahrzeug	32
Fahrgäste in der Linie	2.010	Sitzplatzauslastung	91 %
Anteil Umsteiger	36 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.100		

Tabelle 23: Steckbrief M7: Schwarmstedt – Nienburg (Weser)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M8: Schwarmstedt – Celle

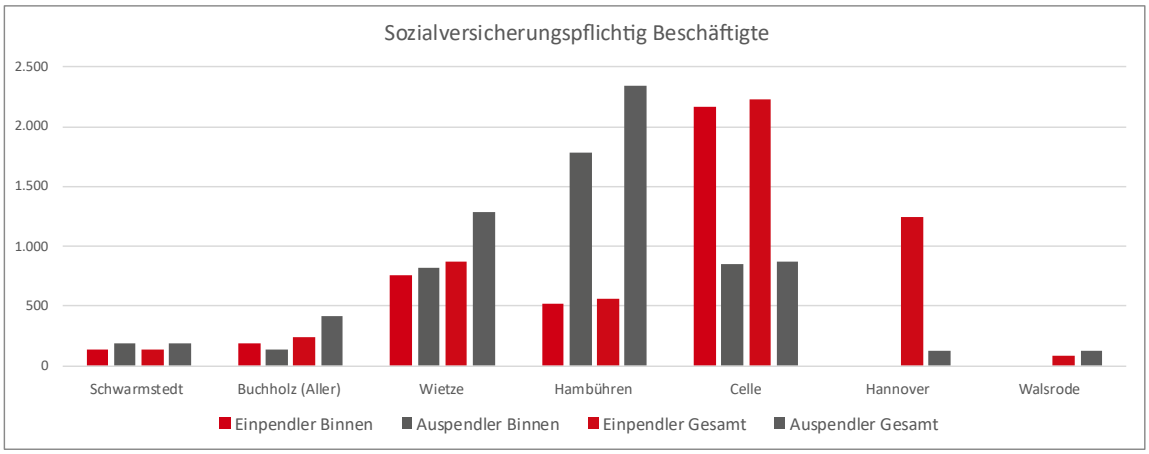
Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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 M7 und M8 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.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	92.000	Beschäftigte	43.000
Übernachtungsgäste / Jahr	322.000		

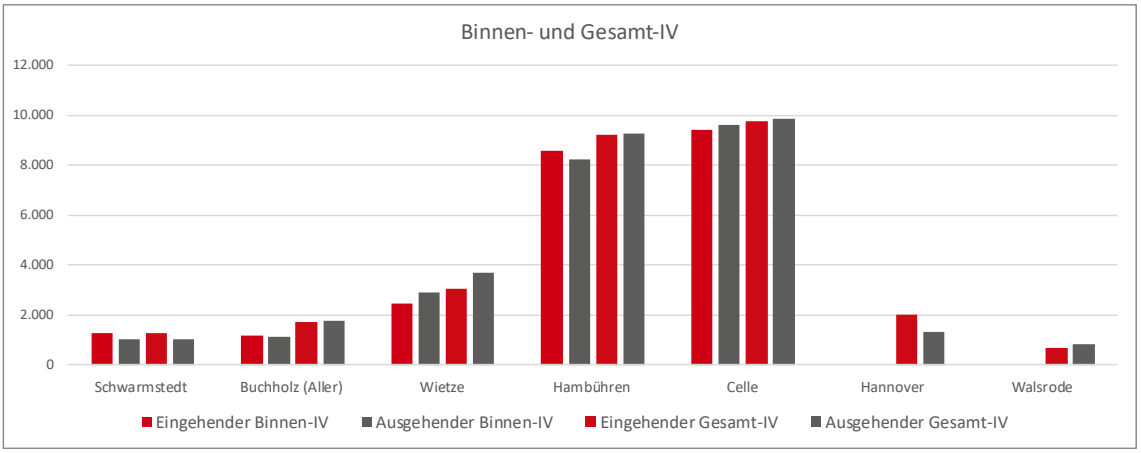
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hannover, Walsrode

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

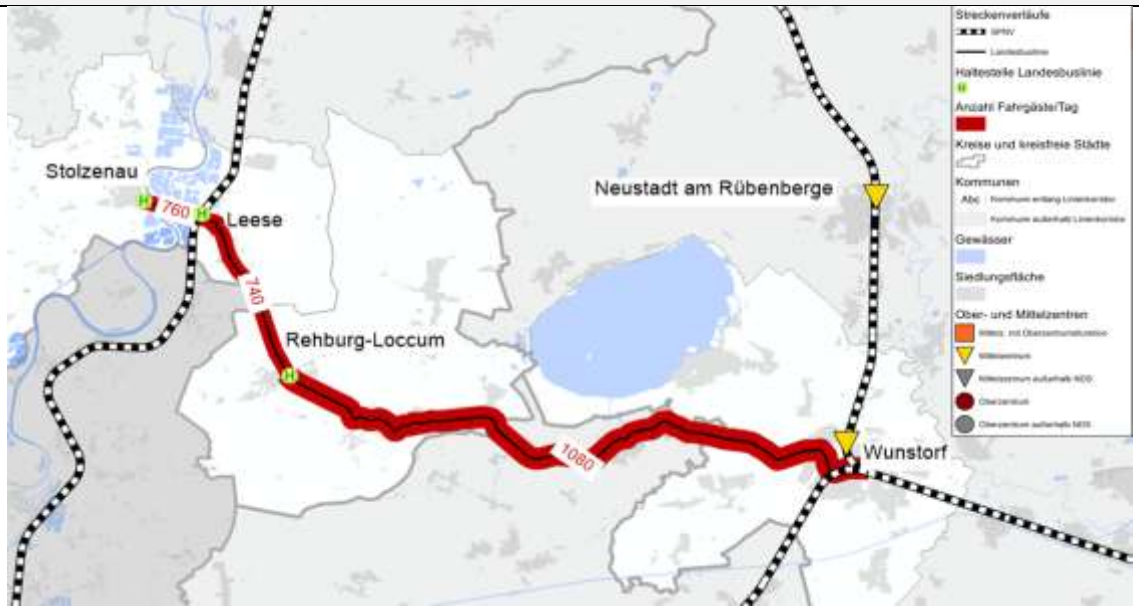


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	1.627	Fahrgäste je Fahrzeug	32
Fahrgäste in der Linie	2.600	Sitzplatzauslastung	91 %
Anteil Umsteiger	22 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.100		

Tabelle 24: Steckbrief M8: Schwarmstedt – Celle

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

M9: Wunstorf – Leese-Stolzenau

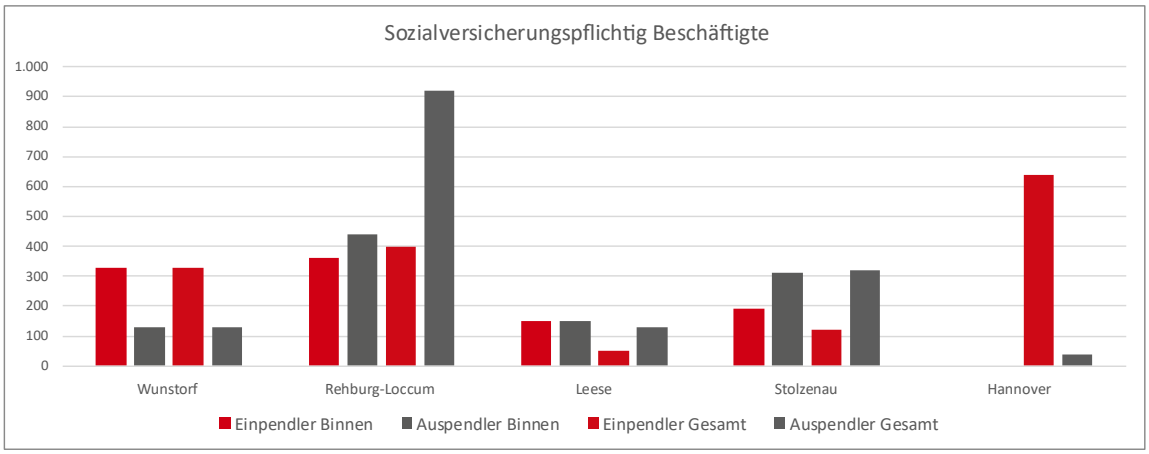
Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
Auf der Relation Wunstorf – Leese-Stolzenau besteht derzeit kein durchgängiges ÖPNV-Angebot. Eine Verbindung ist lediglich über den SPNV mit Umstieg in Minden oder Nienburg möglich. Die Analysen haben für diese Relation relevante Potenziale ergeben. Mit der Einrichtung einer Landesbuslinien kann eine bestehende Netzlücke im SPNV geschlossen und zugleich eine Anbindung wichtiger touristischer Destinationen, wie dem Steinhuder Meer, Kloster Loccum und dem Dinopark Münchehagen, geschaffen werden.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot
Strukturdaten im Korridor

Einwohner	59.000	Beschäftigte	19.000
Übernachtungsgäste / Jahr	193.000		

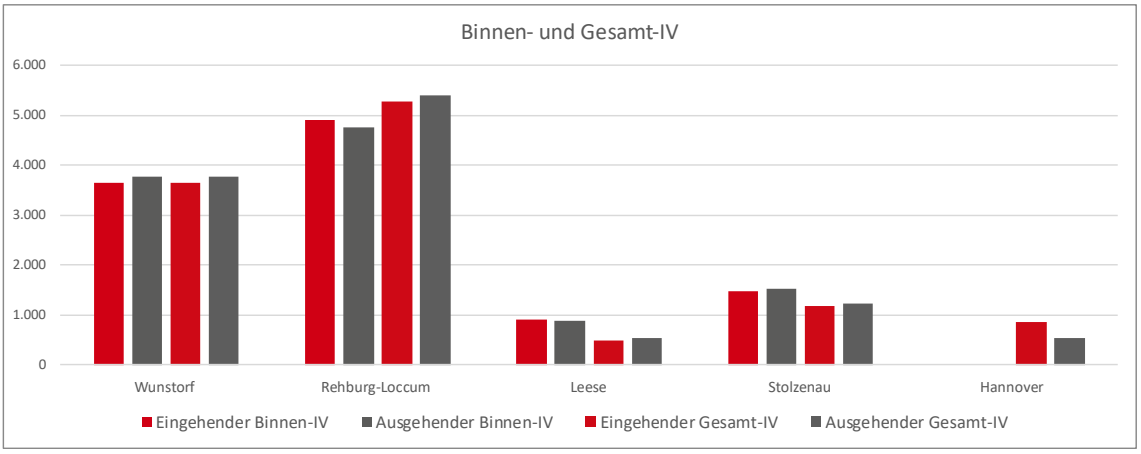
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hannover

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



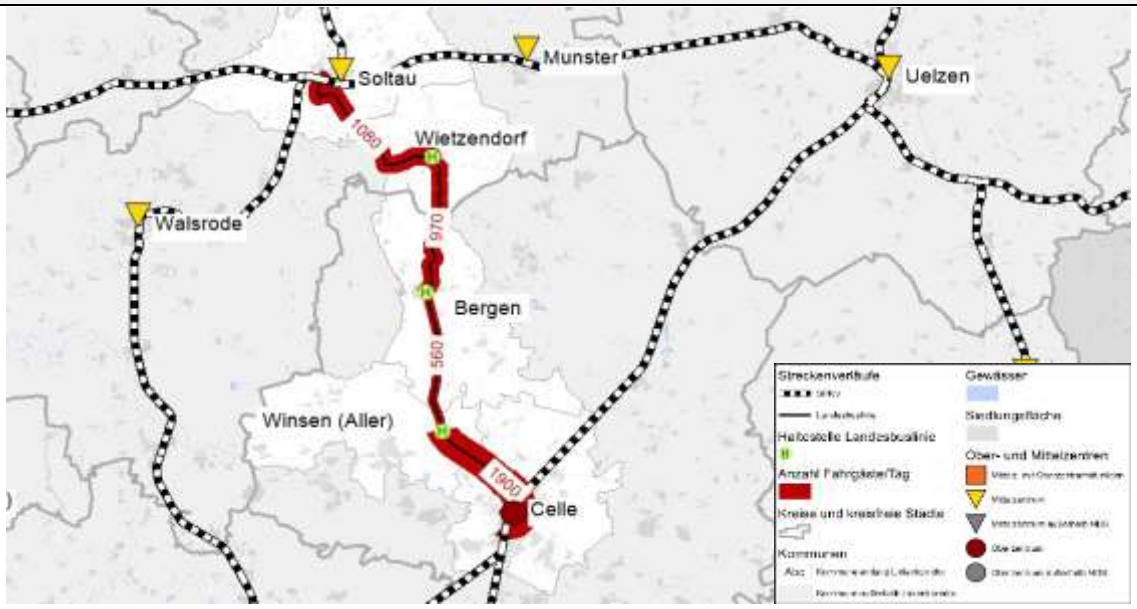
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	490	Fahrgäste je Fahrzeug	29
Fahrgäste in der Linie	1.760	Sitzplatzauslastung	83 %
Anteil Umsteiger	61 %	Priorität Umsetzung	Prio 2
Fahrplankilometer	1.100		

Tabelle 25: Steckbrief M9: Wunstorf – Leese-Stolzenau

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

O1: Soltau – Celle

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Soltau – Celle (Nr. 28).

Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

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 (ohne Halt in Winsen (Aller)) nach Celle zu führen.

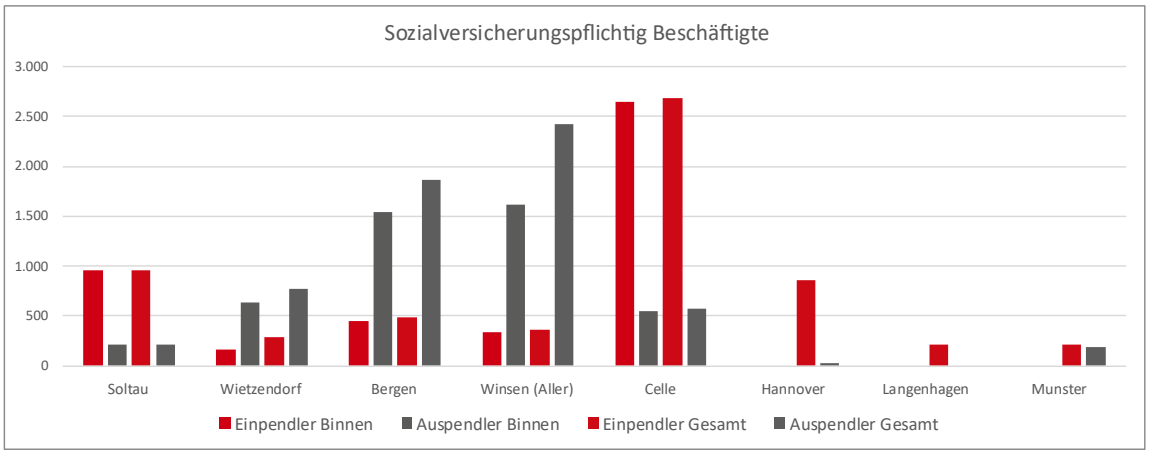
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	118.000	Beschäftigte	55.000
Übernachtungsgäste / Jahr	1.403.000		

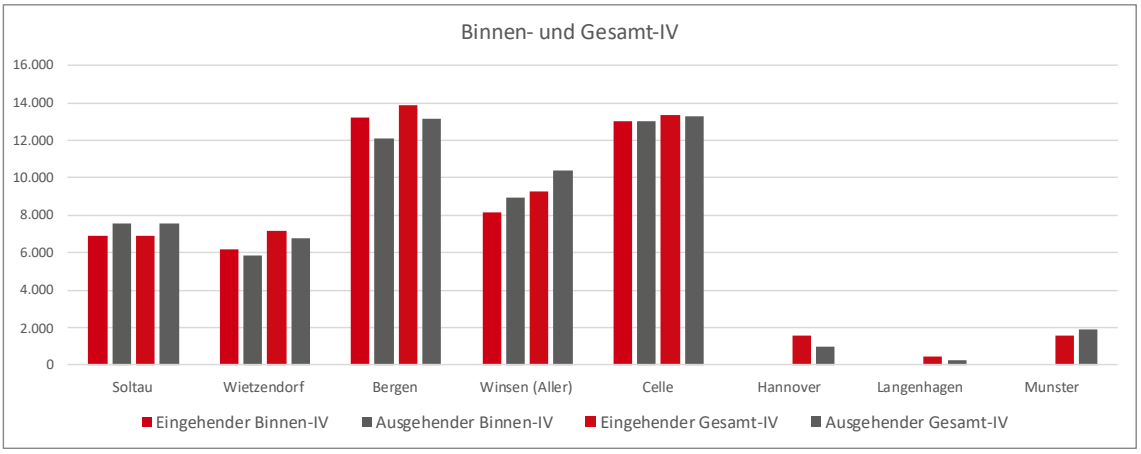
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Hannover, Langenhagen, Munster

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

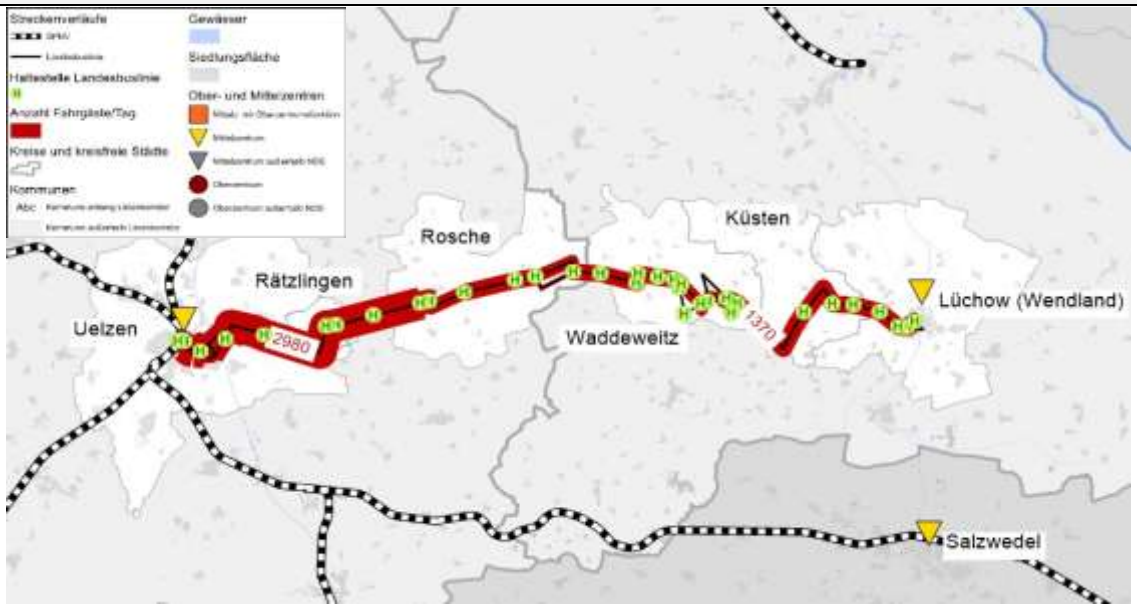


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	1.014	Fahrgäste je Fahrzeug	32
Fahrgäste in der Linie	3.090	Sitzplatzauslastung	91 %
Anteil Umsteiger	61 %	Priorität Umsetzung	Prio 2
Fahrplankilometer	1.800		

Tabelle 26: Steckbrief O1: Soltau – Celle

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

O2: Uelzen – Lüchow (Wendland)

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Liniennummer L7000: Uelzen – Rosche – Lüchow

Takt	Zweistundentakt mit einer Verstärkerfahrt
Betriebszeit	05:00 – 22:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Die Buslinie L7000 besteht seit August 2020 als landesbedeutsame Buslinie. Die Fahrplanfahrten und Fahrgäste sind vollständig in der neuen Relation O2 enthalten.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	46.000	Beschäftigte	23.000
Übernachtungsgäste / Jahr	106.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

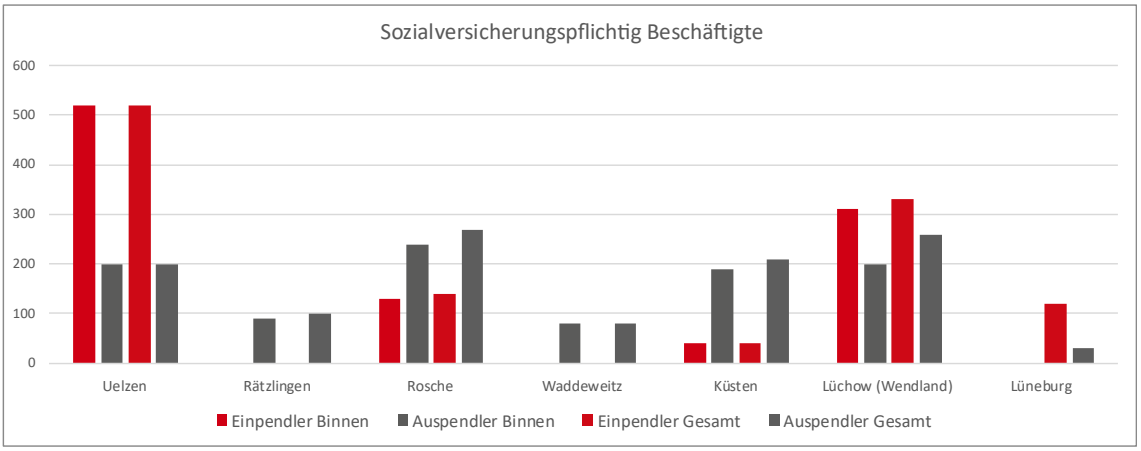
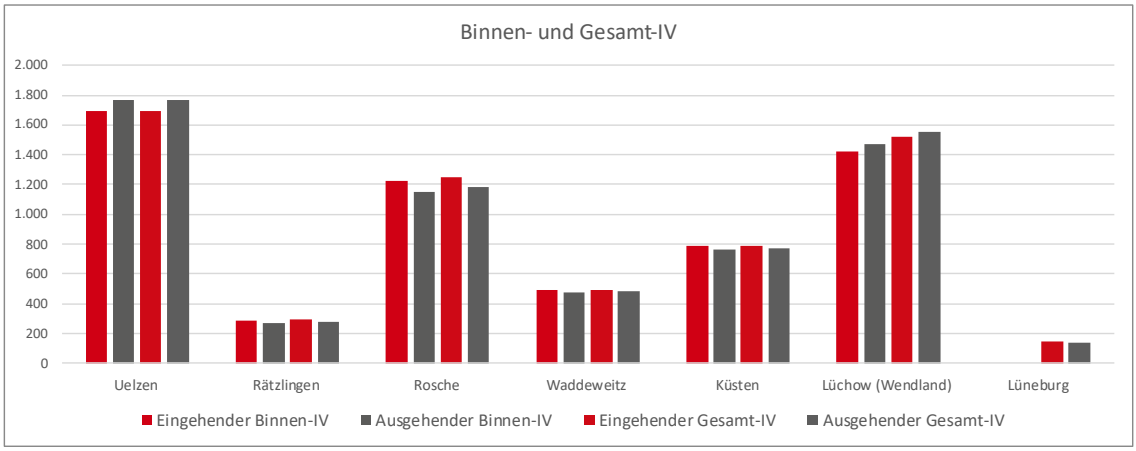
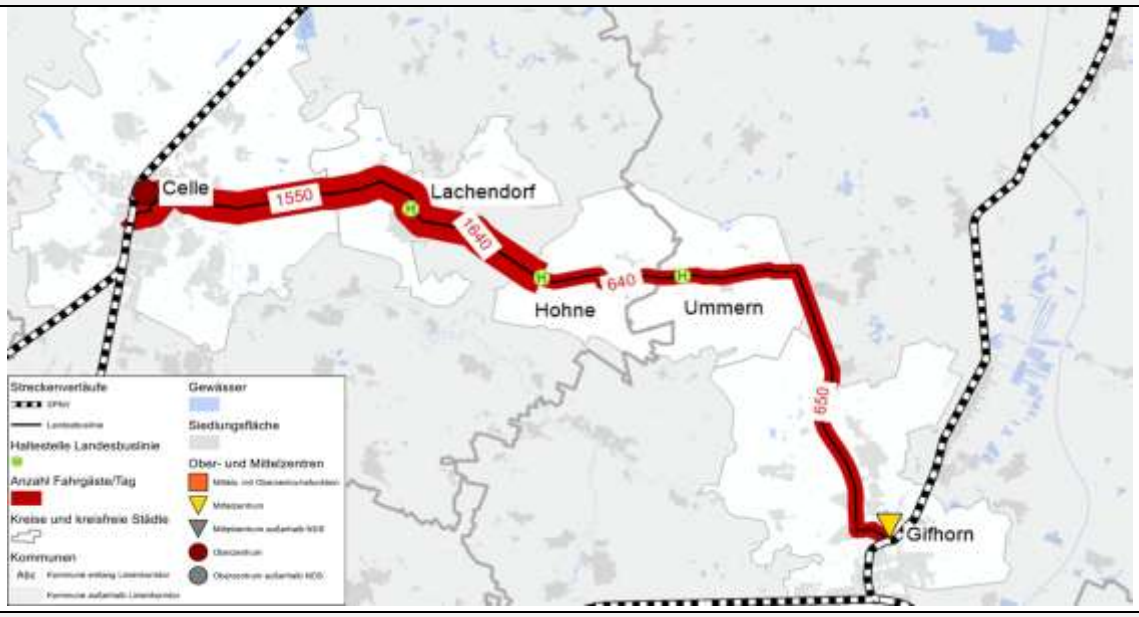
Lüneburg			
Pendlerpotenziale			
			
IV-Potenziale			
			
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	49
Fahrgäste in der Linie	4.940	Sitzplatzauslastung	140 %
Anteil Umsteiger	58 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	2.000		

Tabelle 27: Steckbrief O2: Uelzen – Lüchow (Wendland)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

O3: Celle – Gifhorn

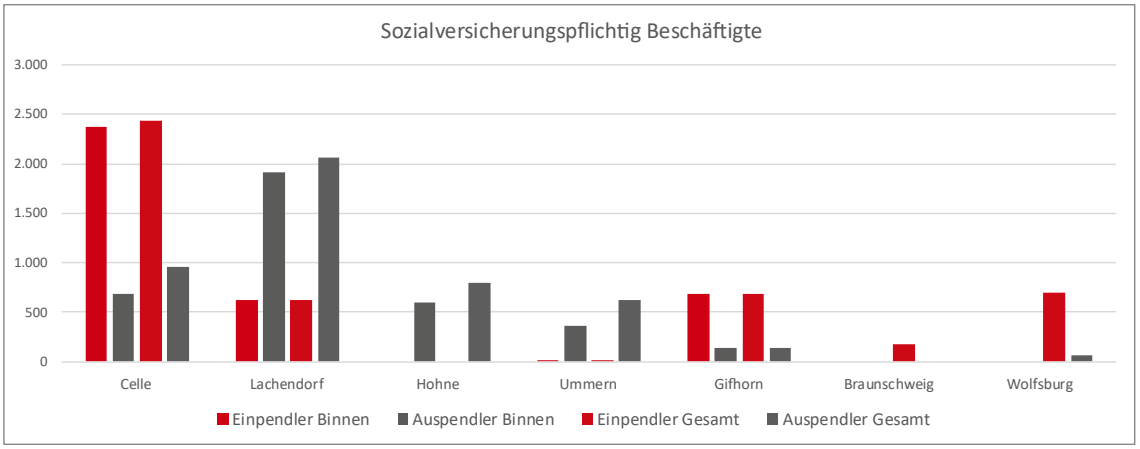
Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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 sollen.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot
Strukturdaten im Korridor

Einwohner	118.000	Beschäftigte	59.000
Übernachtungsgäste / Jahr	358.000		

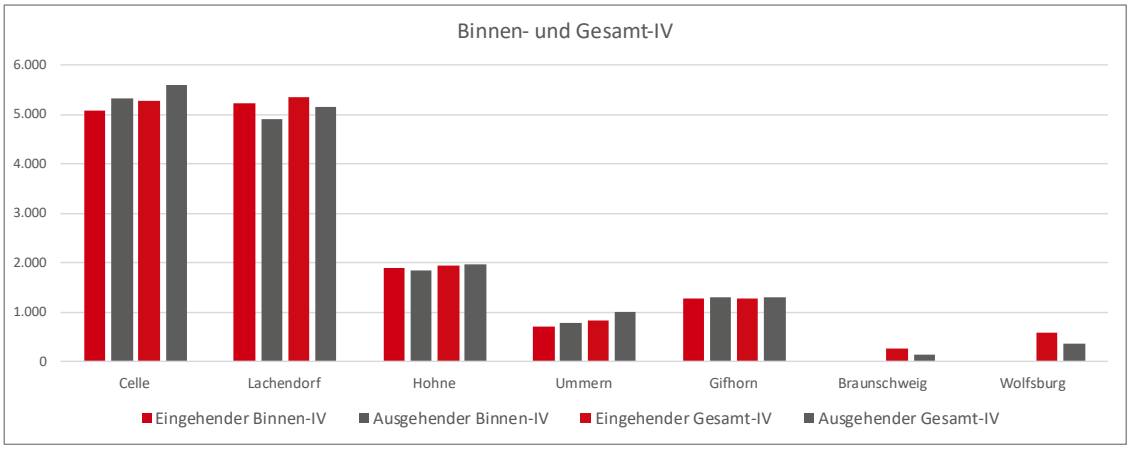
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Braunschweig, Wolfsburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

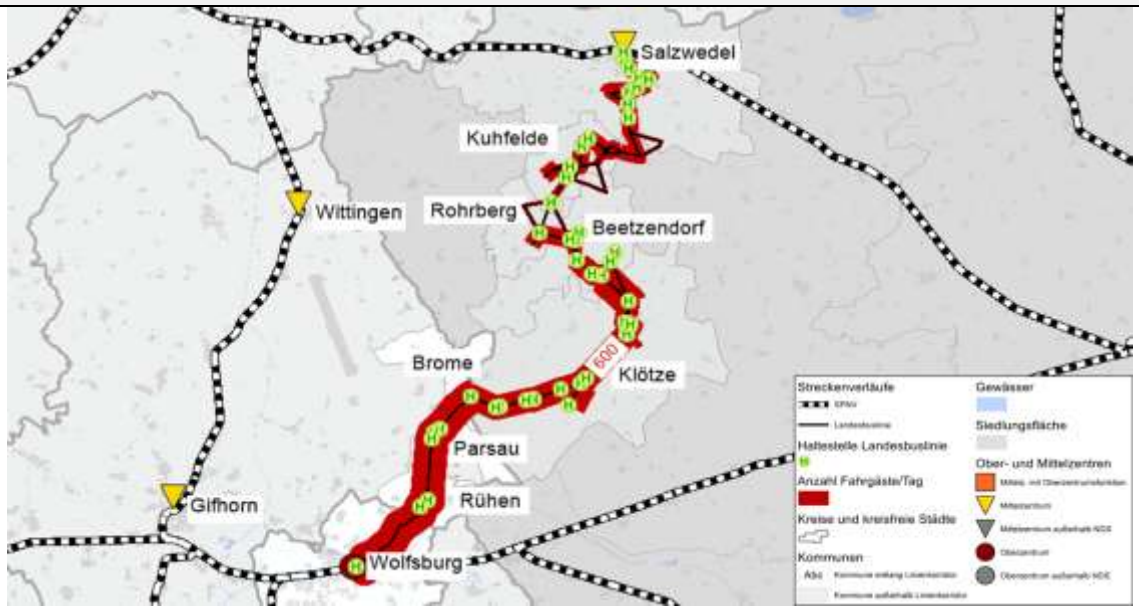


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	1.287	Fahrgäste je Fahrzeug	31
Fahrgäste in der Linie	3.030	Sitzplatzauslastung	89 %
Anteil Umsteiger	33 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.600		

Tabelle 28: Steckbrief O3: Celle – Gifhorn

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

O4: Wolfsburg – Salzwedel

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
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 weiterhin Bestandteil des Landesbusliniennetzes als Buslinie O4 bleibt. Für das BSG ist diese Buslinie jedoch nicht zwingend erforderlich.

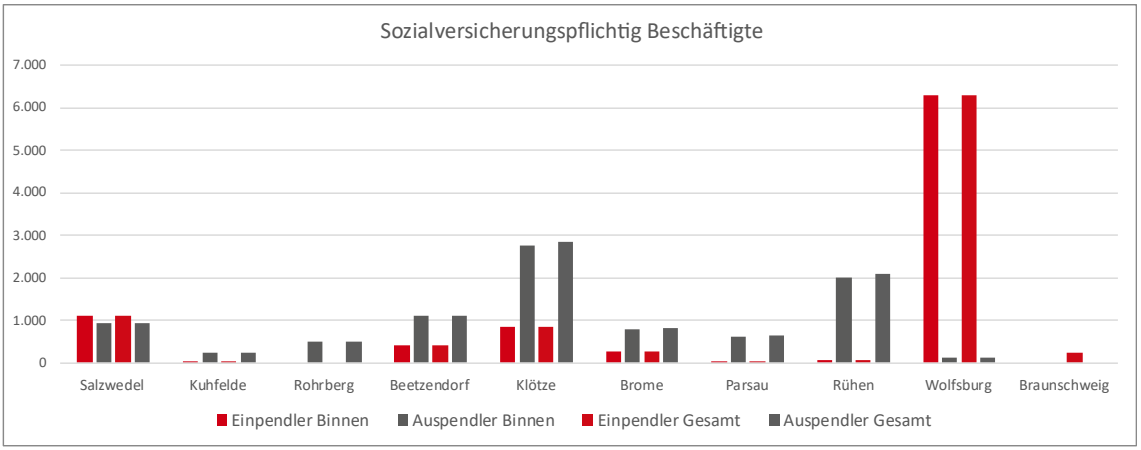
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L300: Salzwedel – Beetzendorf – Klötze – Rühen – Wolfsburg	
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen
Betriebszeit	04:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	-
Fahrgäste in der Linie	3.191
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	176.000	Beschäftigte	136.000
Übernachtungsgäste / Jahr	626.000		

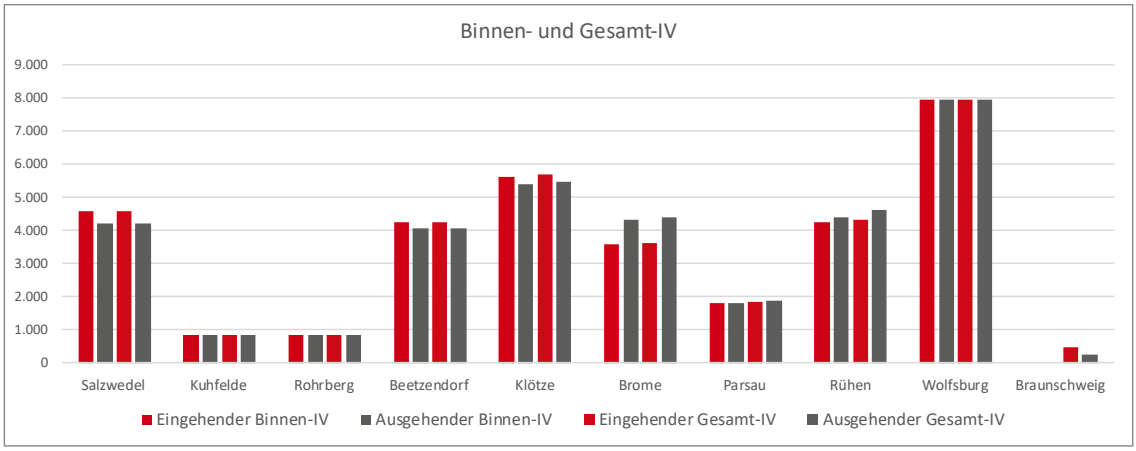
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Braunschweig

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

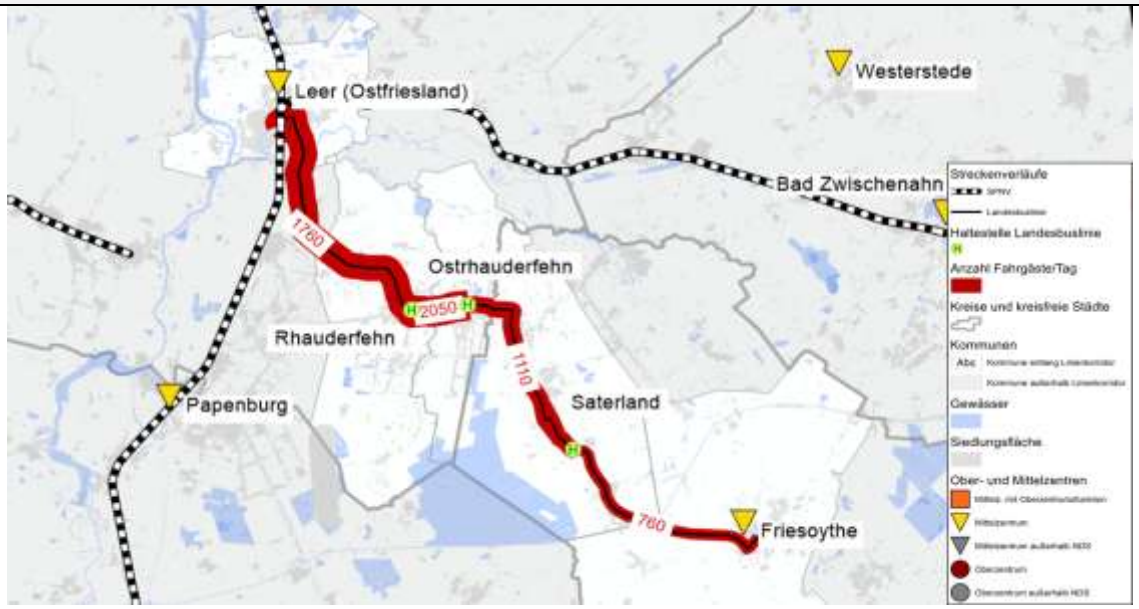


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	-
Fahrgäste in der Linie	-	Sitzplatzauslastung	-
Anteil Umsteiger	-	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	-		

Tabelle 29: Steckbrief O4: Wolfsburg – Salzwedel

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W1: Leer – Friesoythe

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
Bei der Überprüfung der Buslinie Papenburg – Friesoythe (Nr. 41) aus der Studie von 2016 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. Mit den Buslinien 900 und S90 bestehen auf einem Teilstück dieser Relation bereits gut vertaktete Angebote. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie W1 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehenden Linien fortgeführt oder integriert werden können, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten. Bei den Berechnungen im Verkehrsmodell entfiel die S90 im Mitfall, die Buslinie 900 wurde auf einen 120-Minuten-Takt ausgedünnt.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 900: Barßel – Friesoythe – Bösel – Garrel – Cloppenburg	
Takt	(Zwei)Stundentakt mit mehreren Linienwegen
Betriebszeit	06:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall Angebot auf 120-Minuten-Takt reduziert
Fahrgäste in der Linie	2.988
Liniennummer S90: Augustfehn – Barßel – Saterland – Friesoythe – Cloppenburg	
Takt	Zweistundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	06:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung und Schnellbusverbindung

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

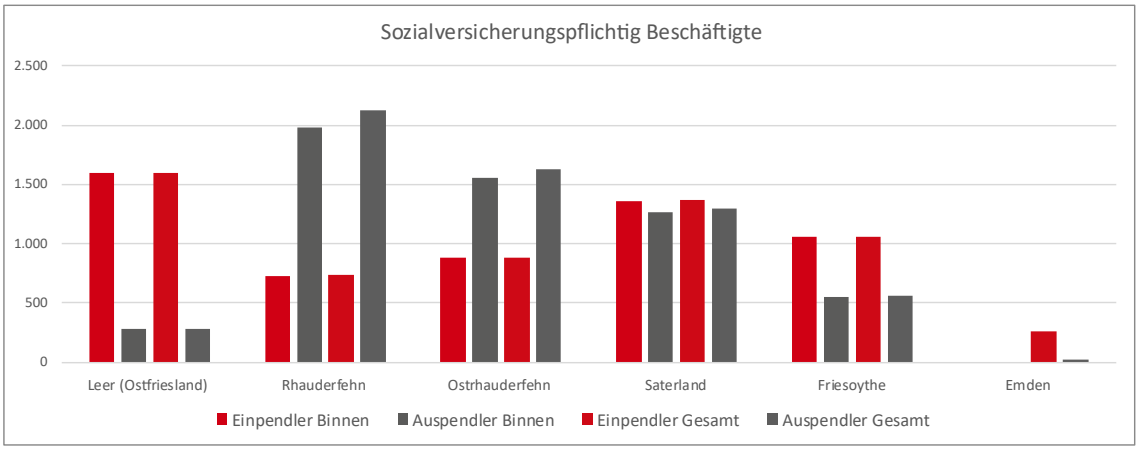
„Anpassung des Angebots“	Entfällt im Mitfall
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Linie 656: Leer - Backemoor - Ostrhauderfehn - Burlage	
Takt	Zweistundentakt mit mehreren Linienwegen und Taktsprung am Nachmittag
Betriebszeit	06:00 – 20:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	2.384
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	100.000	Beschäftigte	41.000
Übernachtungsgäste / Jahr	325.000		

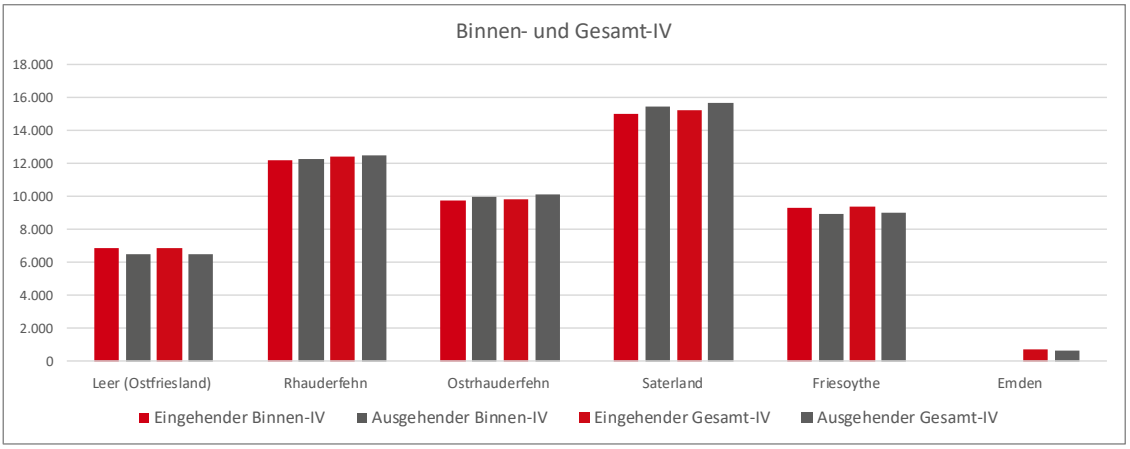
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

Emden

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



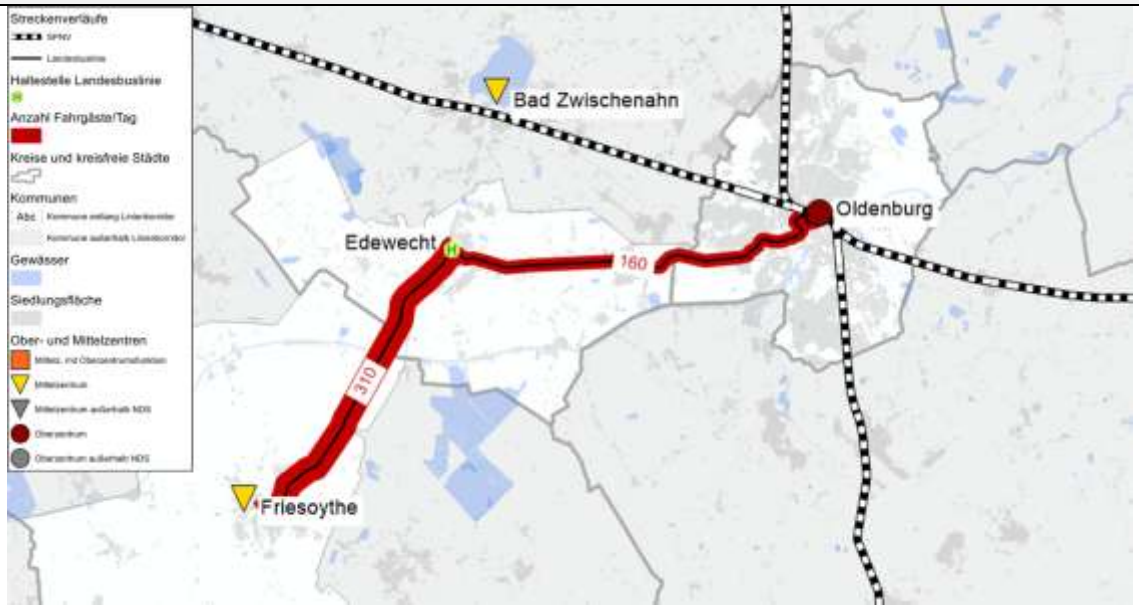
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	1.210	Fahrgäste je Fahrzeug	38
Fahrgäste in der Linie	3.020	Sitzplatzauslastung	109 %
Anteil Umsteiger	63 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.500		

Tabelle 30: Steckbrief W1: Leer – Friesoythe

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W2: Oldenburg – Friesoythe

Linienkorridor


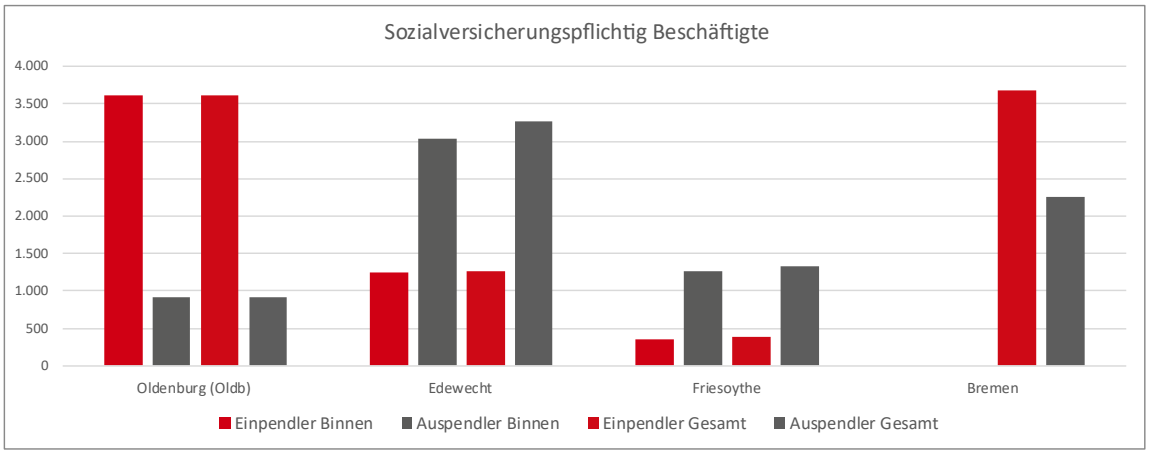
Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Oldenburg – Friesoythe (Nr. 43).
Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert
Das Mittelzentrum Friesoythe besitzt keine eigene SPNV-Station und ist somit nicht direkt an das Schienennetz angebunden.
Die Buslinie auf dieser Relation bietet eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Friesoythe und dem Oberzentrum Oldenburg mit SPNV und SPFV-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.
Mit der Buslinie 910 besteht auf dieser Relation bereits ein vertaktetes und durchgehendes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie S3 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 910: Friesoythe – Süddorf – Husbäke – Oldenburg	
Takt	Zweistundentakt
Betriebszeit	06:00 – 22:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall wird das Angebot ausgedünnt.
Fahrgäste in der Linie	2.199
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

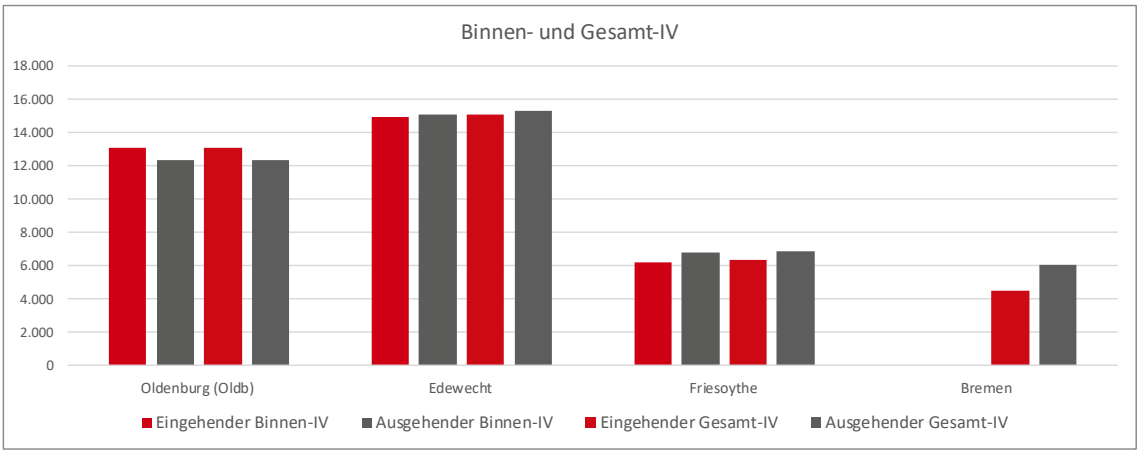
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	217.000	Beschäftigte	100.000
Übernachtungsgäste / Jahr	451.000		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bremen
Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

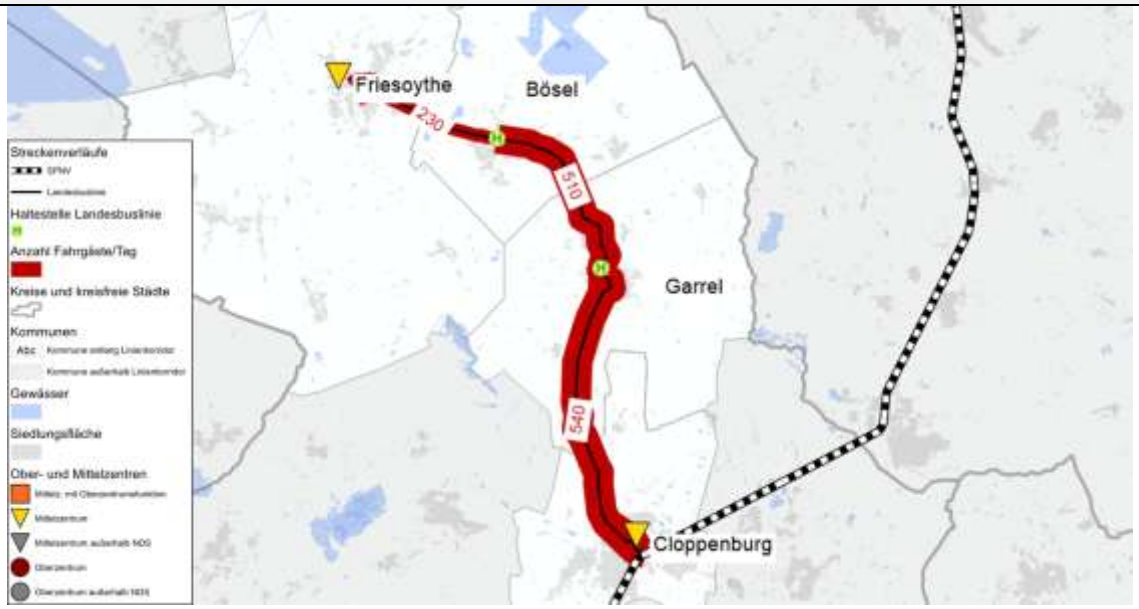


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	36	Fahrgäste je Fahrzeug	7
Fahrgäste in der Linie	340	Sitzplatzauslastung	20 %
Anteil Umsteiger	92 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.100		

Tabelle 31: Steckbrief W2: Oldenburg – Friesoythe

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W3: Friesoythe – Cloppenburg

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Friesoythe – Cloppenburg (Nr. 42).
Die Buslinie wurde bisher nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.
Das Mittelzentrum Friesoythe besitzt keine eigene SPNV-Station und ist 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.
Mit den Buslinien 900 und S90 bestehen auf dieser Relation bereits gut vertaktete und durchgehende Angebote. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie W3 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehenden Linien fortgeführt oder integriert werden können, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 900: Barßel – Friesoythe – Bösel – Garrel – Cloppenburg	
Takt	(Zwei)Stundentakt mit mehreren Linienwegen
Betriebszeit	06:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall Angebot auf 120-Minuten-Takt reduziert
Fahrgäste in der Linie	2.988
Liniennummer S90: Augustfehn – Barßel – Saterland – Friesoythe – Cloppenburg	
Takt	Zweistundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	06:00 – 21:00

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

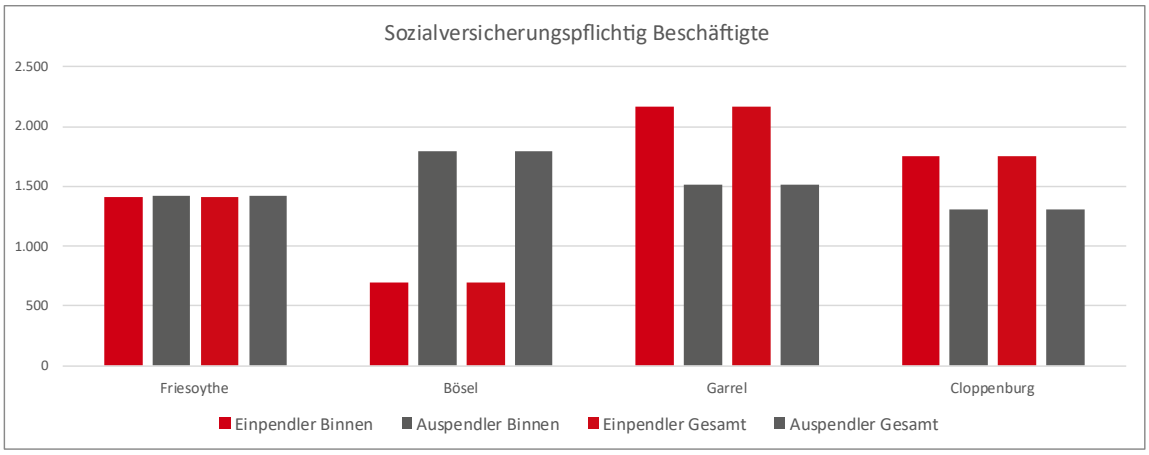
Funktion	Feinerschließung und Schnellbusverbindung
„Anpassung des Angebots“	Entfällt im Mitfall
Fahrgäste in der Linie	-
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	81.000	Beschäftigte	34.000
Übernachtungsgäste / Jahr	215.000		

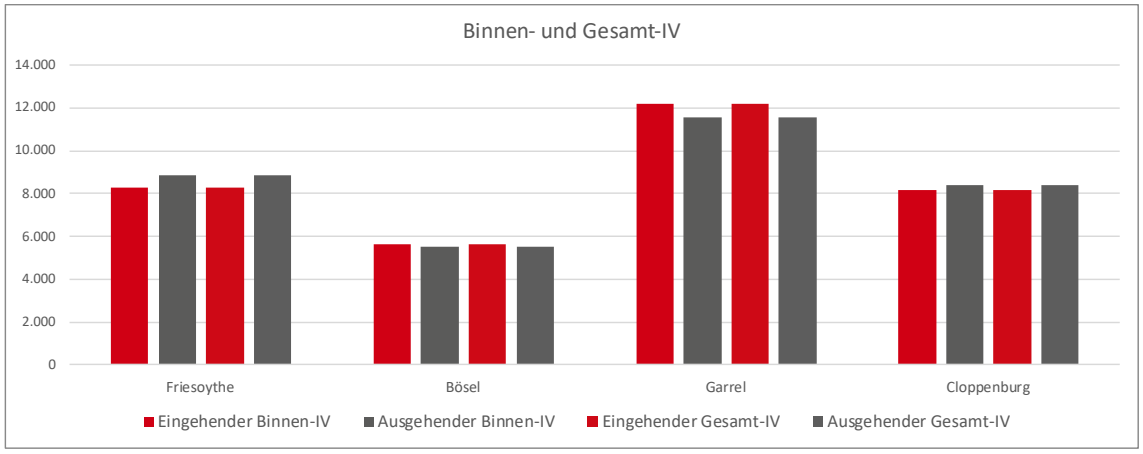
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

-

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

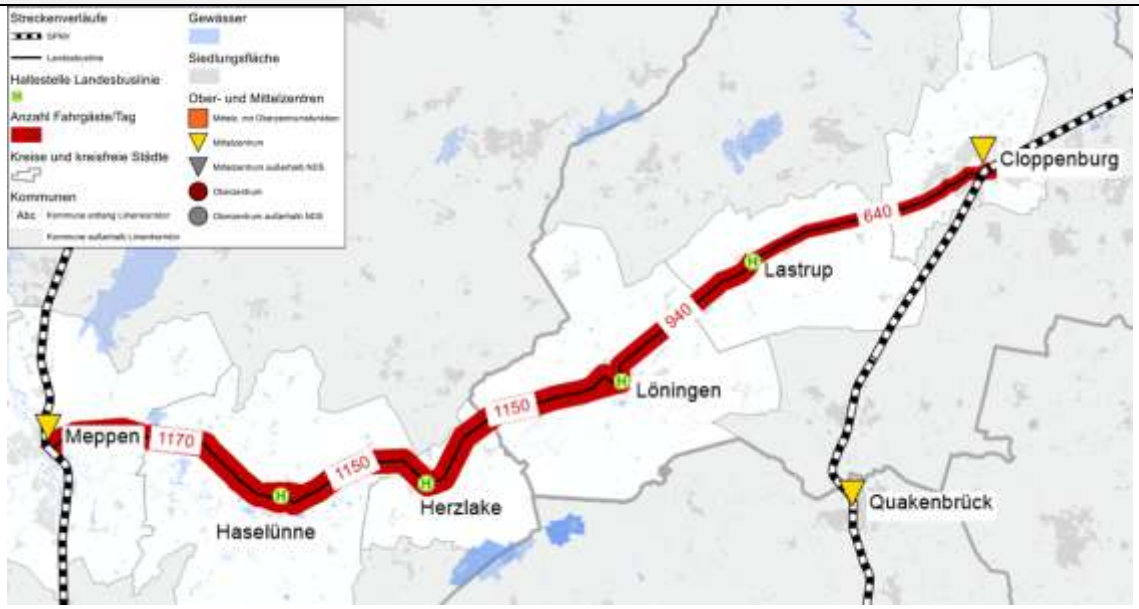


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	163	Fahrgäste je Fahrzeug	14
Fahrgäste in der Linie	640	Sitzplatzauslastung	40 %
Anteil Umsteiger	100 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.000		

Tabelle 32: Steckbrief W3: Friesoythe – Cloppenburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W4: Meppen - Cloppenburg

Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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.

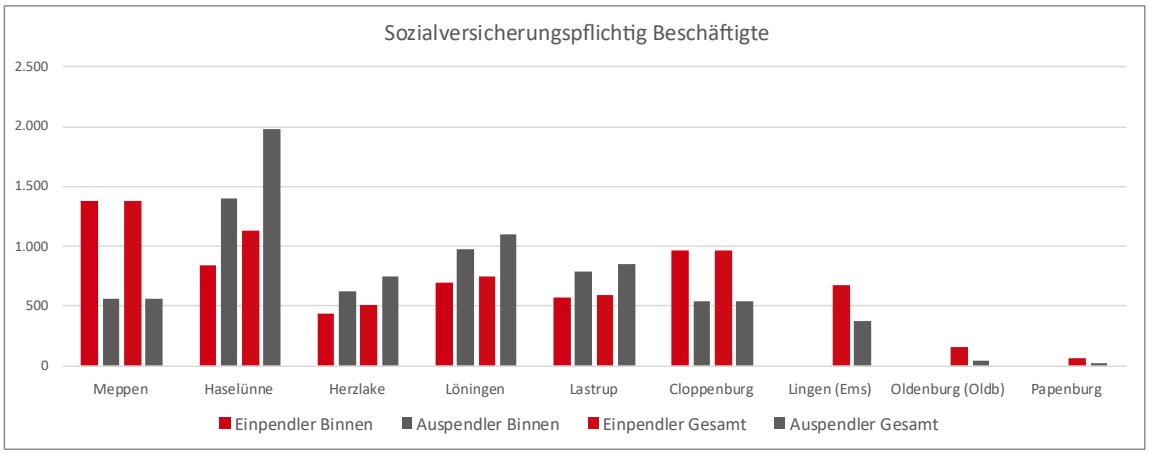
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	112.000	Beschäftigte	52.000
Übernachtungsgäste / Jahr	485.000		

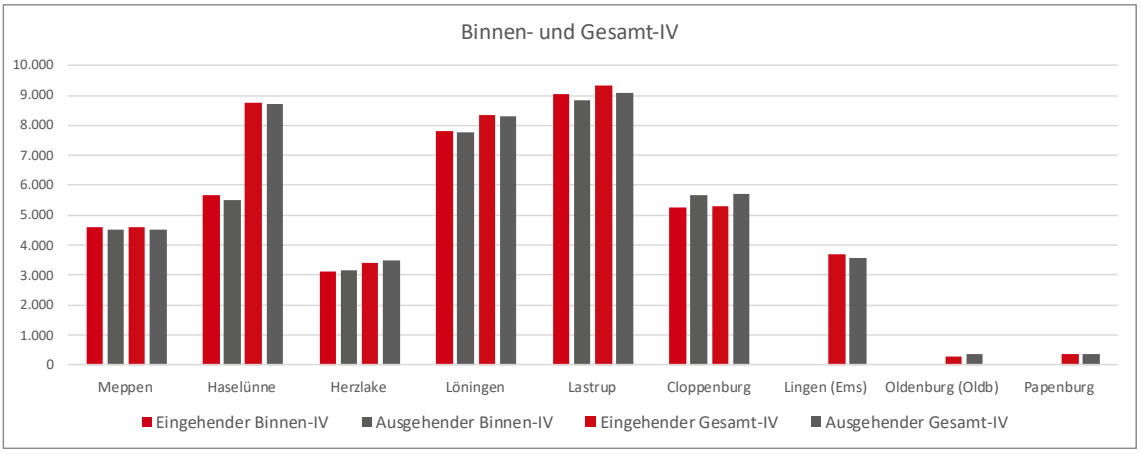
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Lingen (Ems), Oldenburg, Papenburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	1.319	Fahrgäste je Fahrzeug	29
Fahrgäste in der Linie	2.410	Sitzplatzauslastung	83 %
Anteil Umsteiger	66 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	2.100		

Tabelle 33: Steckbrief W4: Meppen – Cloppenburg

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W5: Nordhorn – Lingen (Ems)

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als 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 deutet auf einen hohen Bedarf bei der Verbindung der Mittelzentren hin.

Mit der Buslinie 80 besteht auf dieser Relation bereits ein gut vertaktetes und durchgehendes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie S3 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

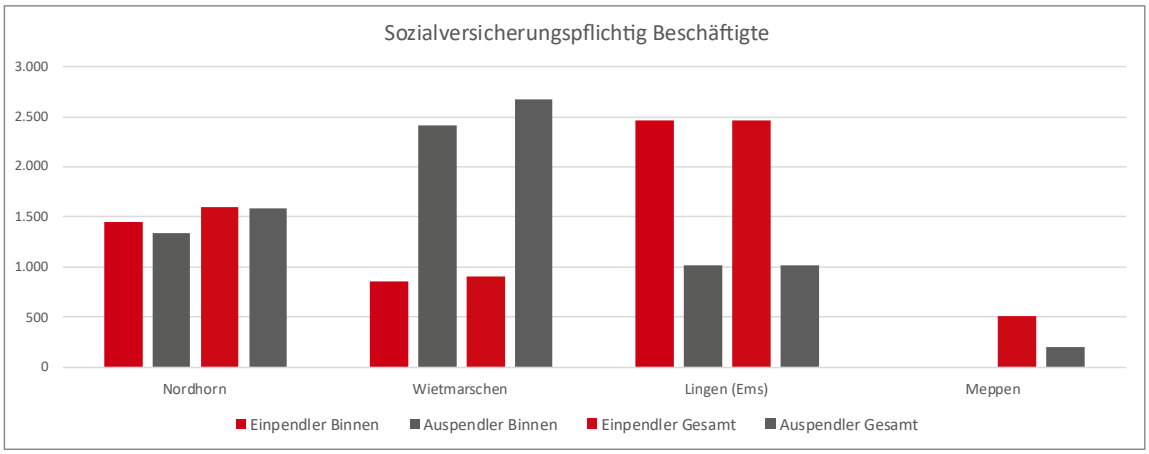
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 80: Lingen – Nordlohne – Lohne – Klausheide – Nordhorn	
Takt	Stundentakt
Betriebszeit	06:00 – 22:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall wird das Angebot auf einen 120-Minuten-Takt reduziert und in den Tagesrandlagen eingeschränkt.
Fahrgäste in der Linie	1.336
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	123.000	Beschäftigte	55.000
Übernachtungsgäste / Jahr	417.000		

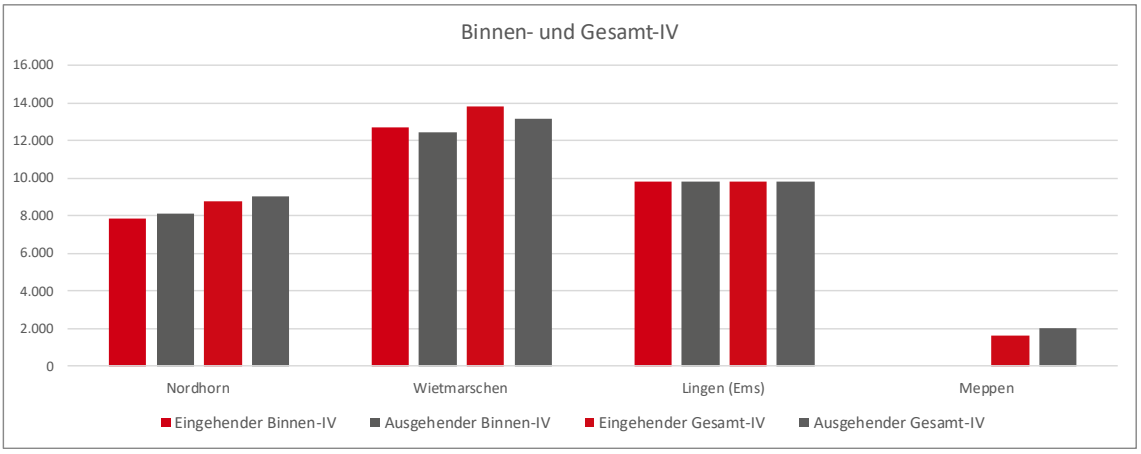
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Meppen

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

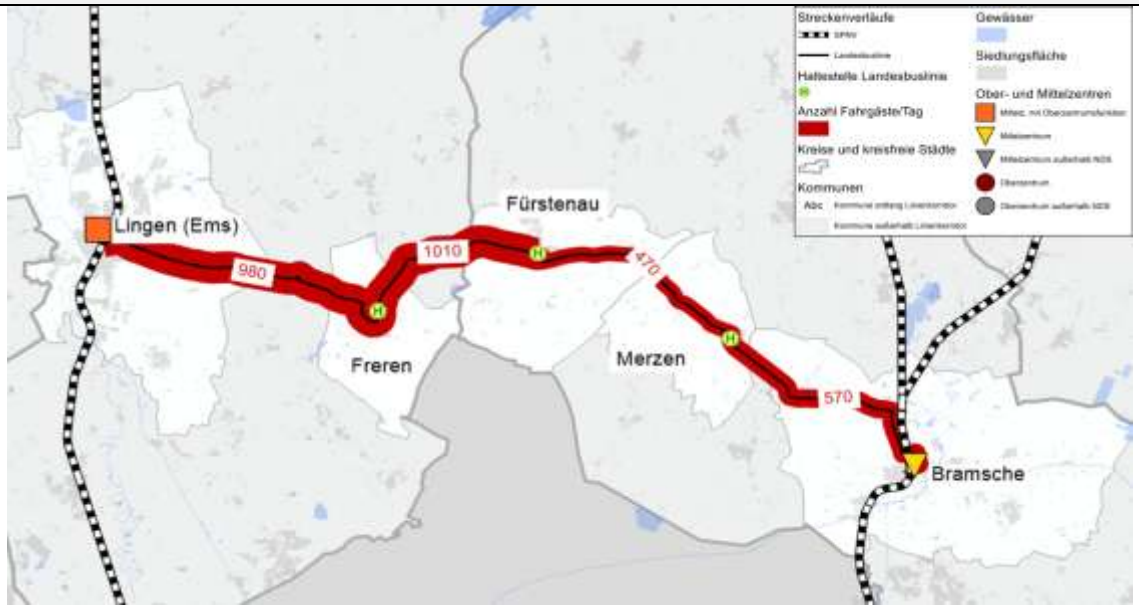


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	341	Fahrgäste je Fahrzeug	31
Fahrgäste in der Linie	1.070	Sitzplatzauslastung	89 %
Anteil Umsteiger	50 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	800		

Tabelle 34: Steckbrief W5: Nordhorn – Lingen (Ems)

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

W6: Lingen – Bramsche

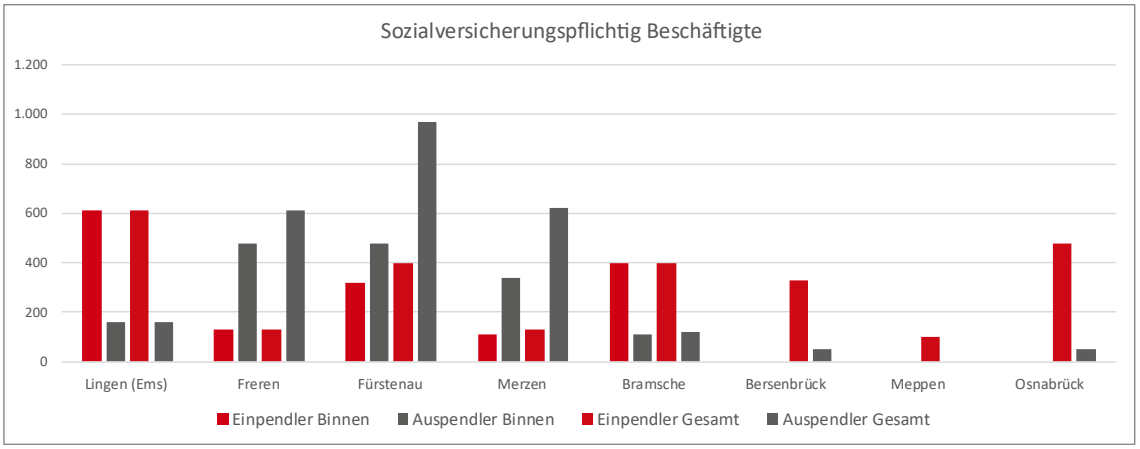
Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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 (Mittel-zentrum). Zusätzlich ermöglicht die Buslinie eine Anbindung des Naturparks TERRA.vita, wodurch sowohl die touristische Erreichbarkeit als auch die regionale Vernetzung verbessert werden.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	103.000	Beschäftigte	44.000
Übernachtungsgäste / Jahr	367.000		

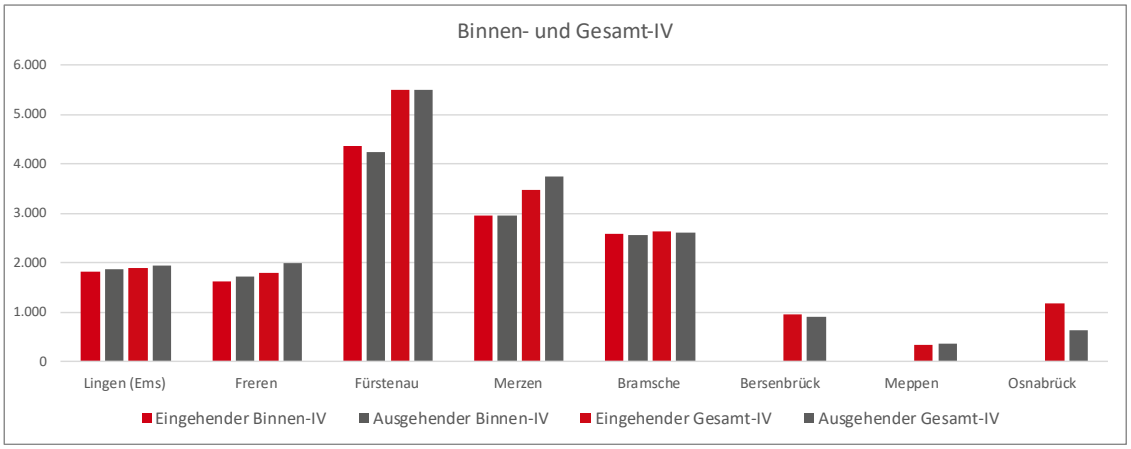
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bersenbrück, Meppen, Osnabrück

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

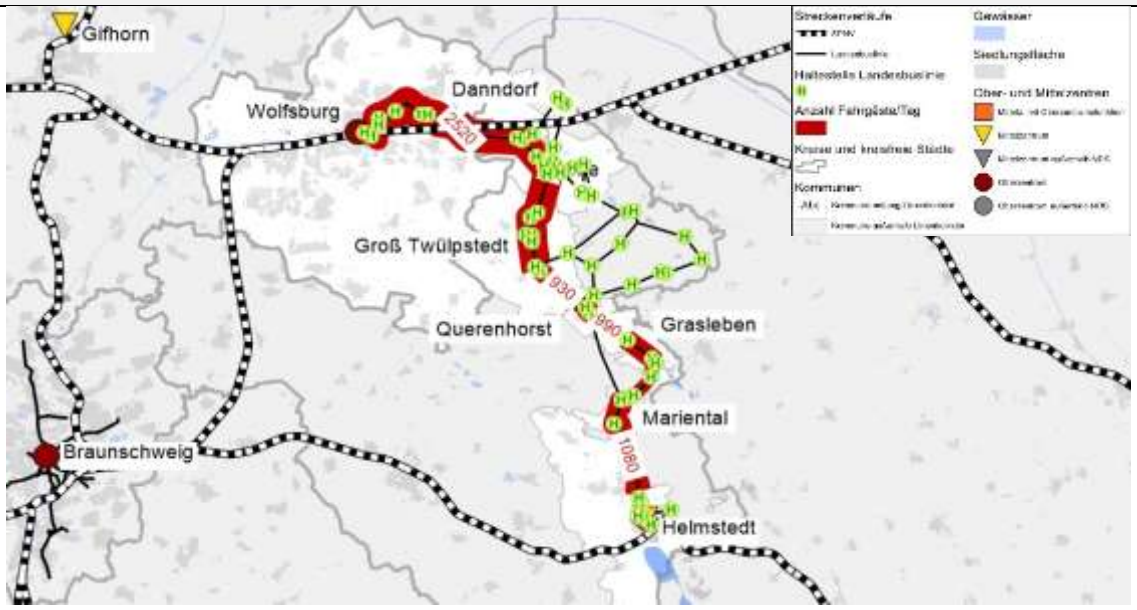


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	902	Fahrgäste je Fahrzeug	22
Fahrgäste in der Linie	1.940	Sitzplatzauslastung	63 %
Anteil Umsteiger	49 %	Priorität Umsetzung	Prio 2
Fahrplankilometer	1.900		

Tabelle 35: Steckbrief W6: Lingen – Bramsche

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S1: Wolfsburg – Helmstedt

Linienkorridor


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

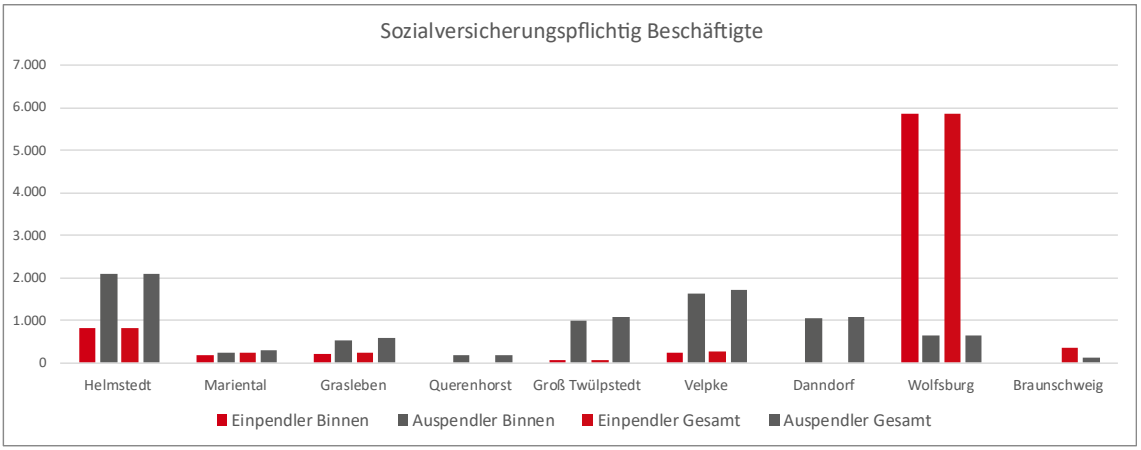
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer L380: Helmstedt – Wolfsburg	
Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	04:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	166.000	Beschäftigte	136.000
Übernachtungsgäste / Jahr	675.000		

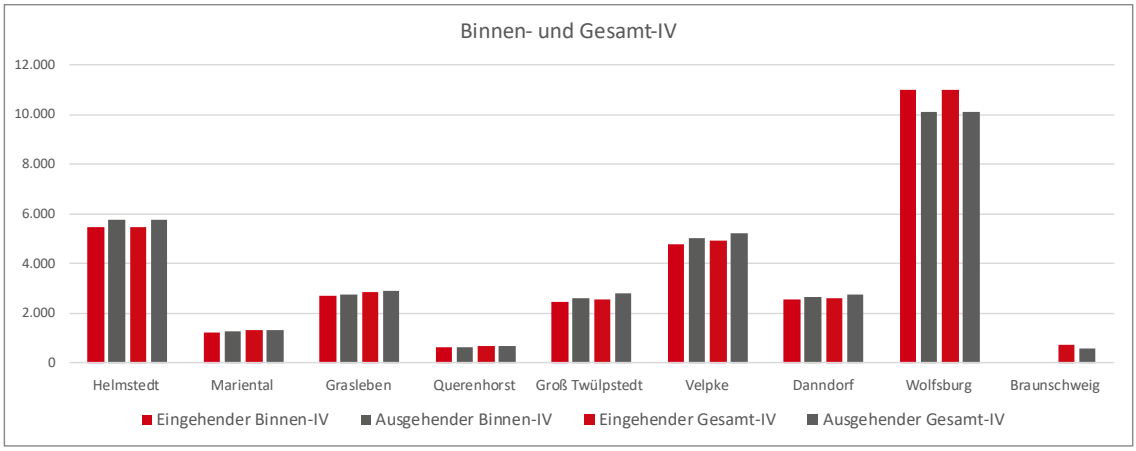
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Braunschweig

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



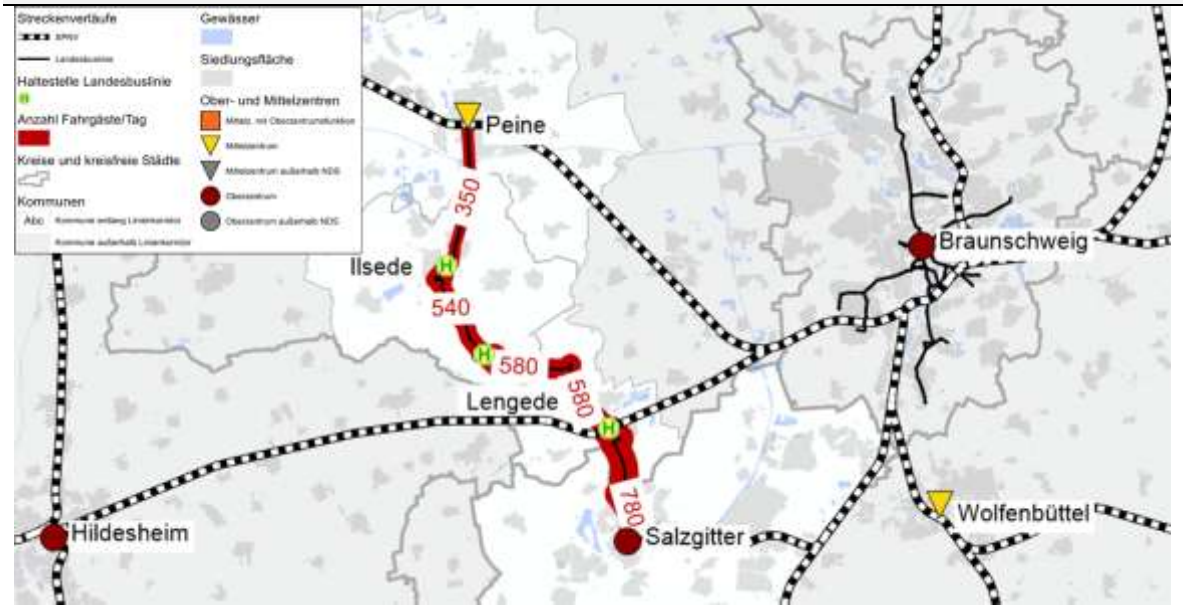
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	26
Fahrgäste in der Linie	3.890	Sitzplatzauslastung	74 %
Anteil Umsteiger	58 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	Ca. 2.600		

Tabelle 36: Steckbrief S1: Wolfsburg – Helmstedt

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S2: Salzgitter – Peine

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Peine – Wolfenbüttel (Nr. 13).

Die Buslinie wurde bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert.

Im Rahmen der Überprüfung zur Netzkonzeption wurde die Verbindung entsprechend den definierten Kriterien am Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt gebrochen und als zwei eigenständige Linienabschnitte S2 und S3 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.

Mit der Buslinie 530 besteht auf dieser Relation bereits ein gut vertaktetes und durchgehendes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie S3 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 530: Peine – Groß Ilsede – Lengede – Broistedt	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 21:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall wird das Angebot auf einen 120-Minuten-Takt reduziert.
Fahrgäste in der Linie	1.592
Liniennummer 640: Broistedt – Lengede – SZ-Lebenstedt	
Takt	Stundentakt (Taktsprung zur Mittagszeit)
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Feinerschließung

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

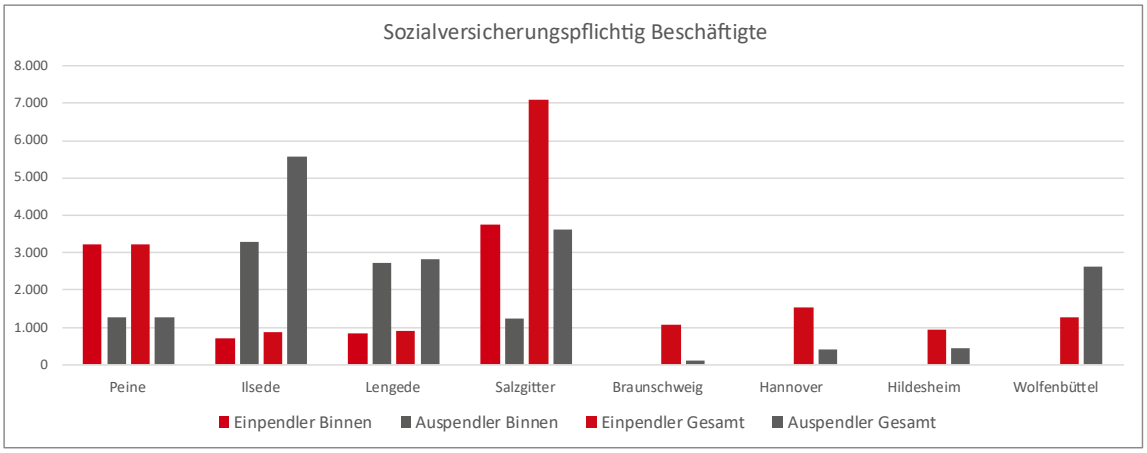
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	921
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	190.000	Beschäftigte	74.000
Übernachtungsgäste / Jahr	271.000		

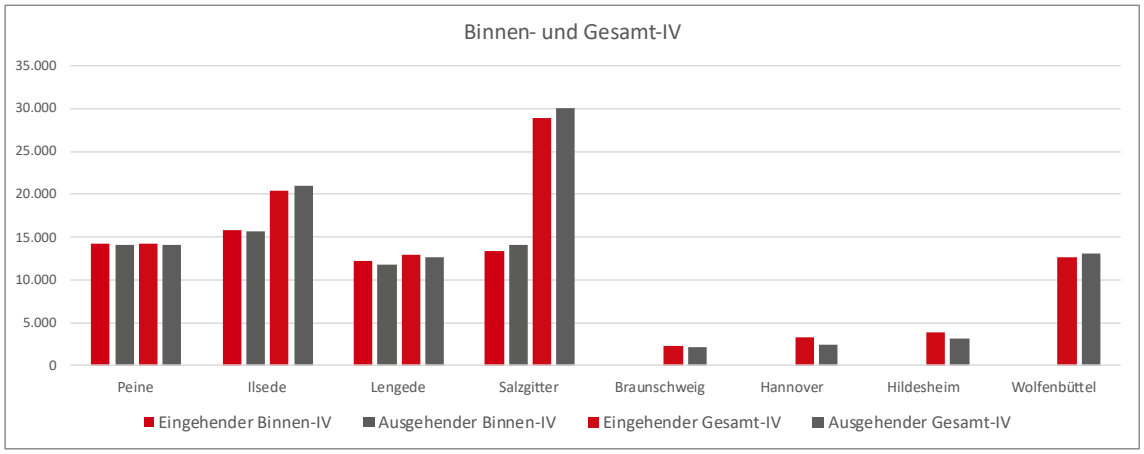
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

Braunschweig, Hannover, Hildesheim, Wolfenbüttel

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



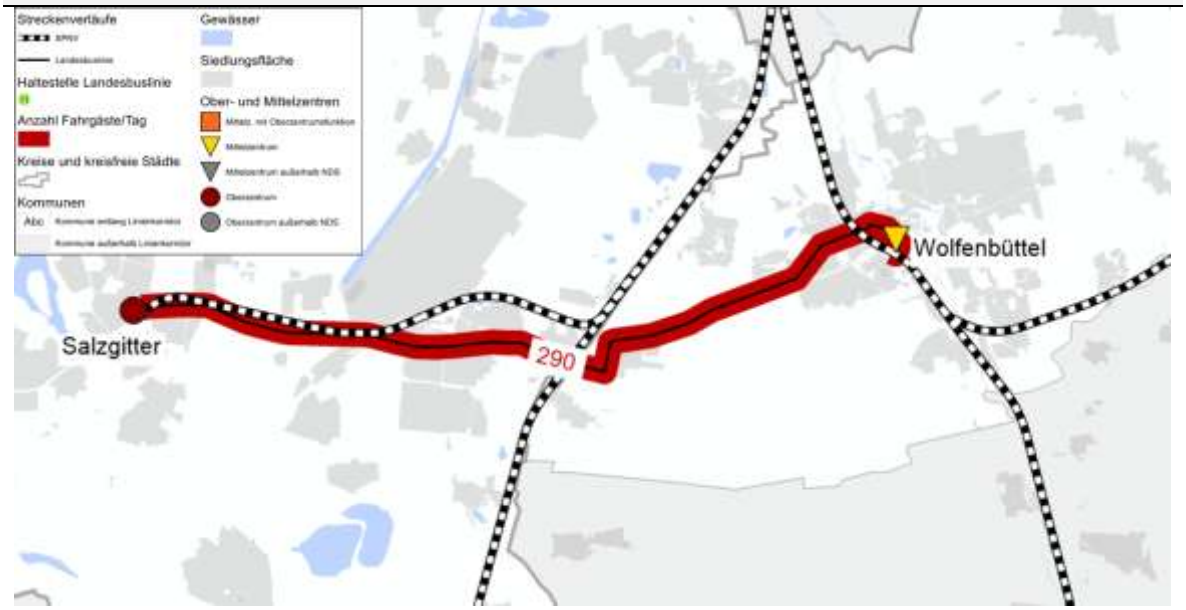
Kenngrößen der Planlinie – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	249	Fahrgäste je Fahrzeug	16
Fahrgäste in der Linie	1.440	Sitzplatzauslastung	46 %
Anteil Umsteiger	62 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	900		

Tabelle 37: Steckbrief S2: Salzgitter – Peine

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S3: Salzgitter – Wolfenbüttel

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Peine – Wolfenbüttel (Nr. 13).

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 Salzwedel (Lebenstedt) gebrochen und als zwei eigenständige Linienabschnitte S2 und S3 untersucht.

Das Industriegebiet Salzgitter mit mehreren tausend Arbeitsplätzen ist ein wichtiger Arbeitgeber im Bereich Braunschweig. Die Buslinie verbindet das Mittelzentrum Wolfenbüttel mit dem Oberzentrum Salzgitter-Lebenstedt und erfüllt dementsprechend eine wichtige Zu-/Abbringerfunktion für Berufstätige.

Mit der Buslinie 630 besteht auf dieser Relation bereits ein gut vertaktetes und durchgehendes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie S3 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 630: Wolfenbüttel – WF-Adersheim – SZ-Hallendorf – SZ-Lebenstedt

Takt	Stundentakt mit mehreren Linienwegen und Verstärkerfahrten
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Im Mitfall wird das Angebot auf einen 120-Minuten-Takt reduziert und in den Tagesrandlagen eingeschränkt.
Fahrgäste in der Linie	573
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor

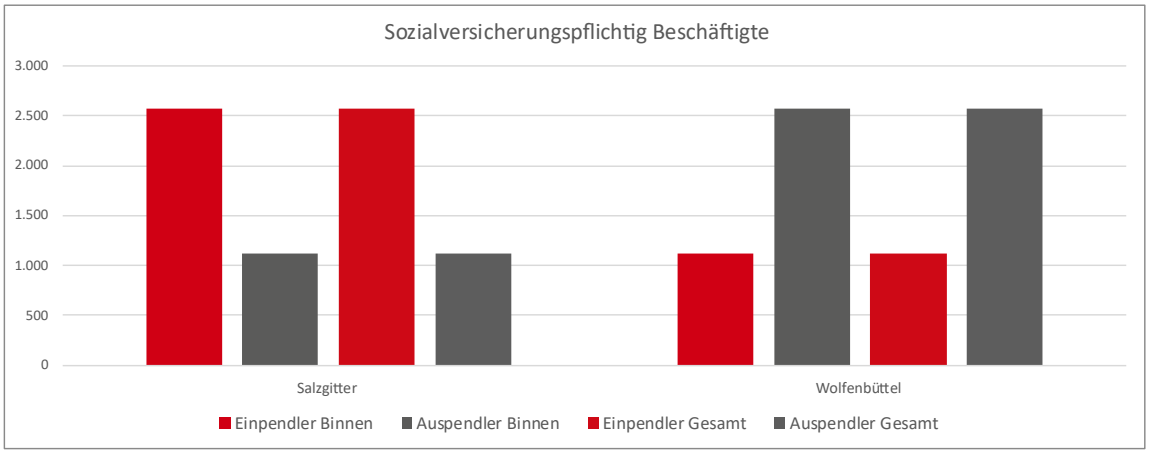
Einwohner	156.000	Beschäftigte	64.000
Übernachtungsgäste / Jahr	301.000		

Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

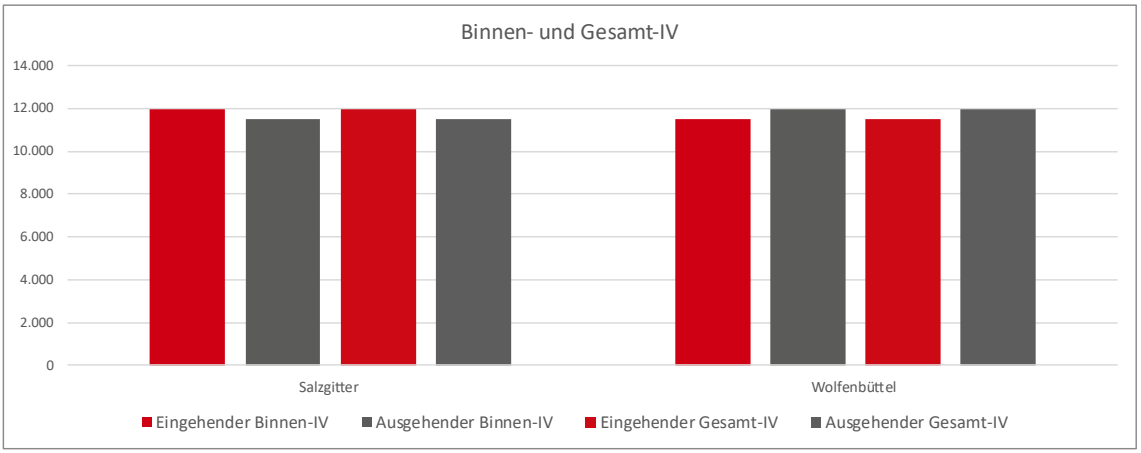
© 2026 PTV Transport Consult GmbH

-

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



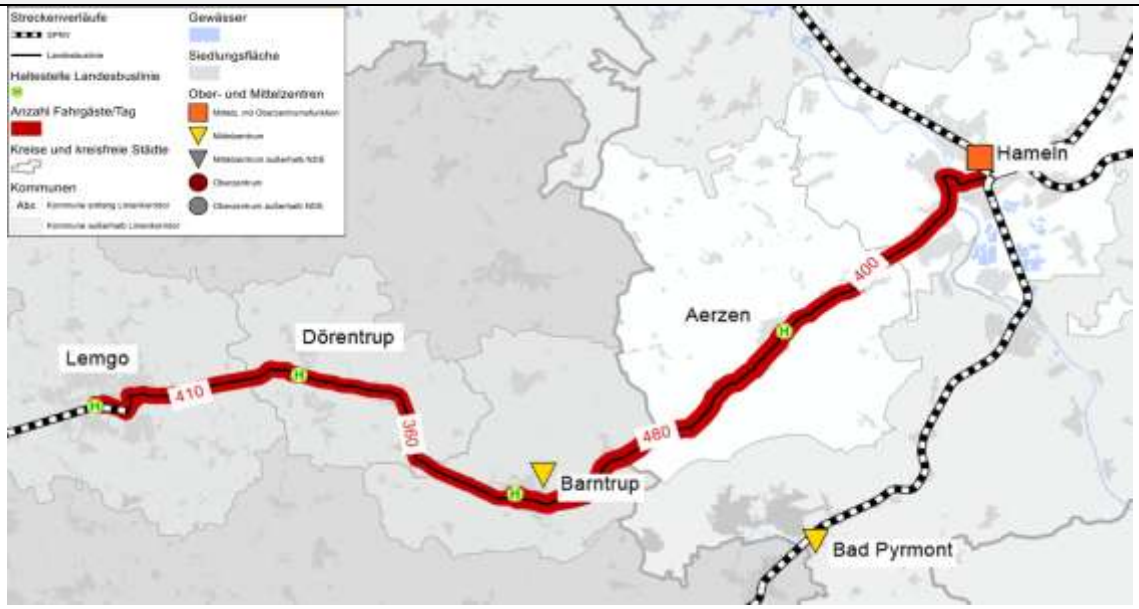
Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)

Zusätzliche Fahrgäste	142	Fahrgäste je Fahrzeug	8
Fahrgäste in der Linie	290	Sitzplatzauslastung	23 %
Anteil Umsteiger	67 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	500		

Tabelle 38: Steckbrief S3: Salzgitter – Wolfenbüttel

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S4: Hameln – Lemgo

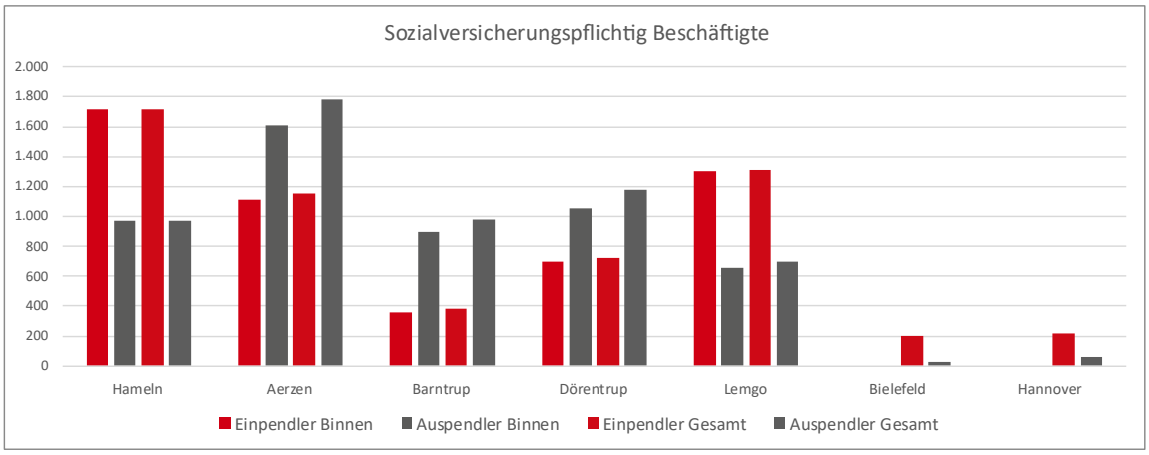
Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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. Es bedarf für die Umsetzung einer engen Abstimmung mit dem benachbartem Aufgabenträger (Kreis Lippe in Nordrhein-Westfalen).
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Kein durchgängiges Angebot
Strukturdaten im Korridor

Einwohner	124.000	Beschäftigte	54.000
Übernachtungsgäste / Jahr	291.000		

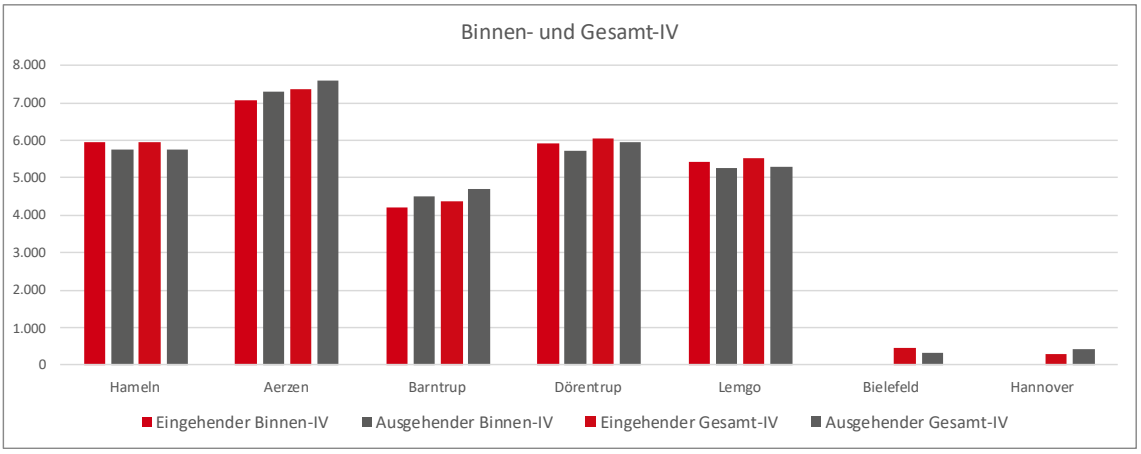
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Bielefeld, Hannover

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

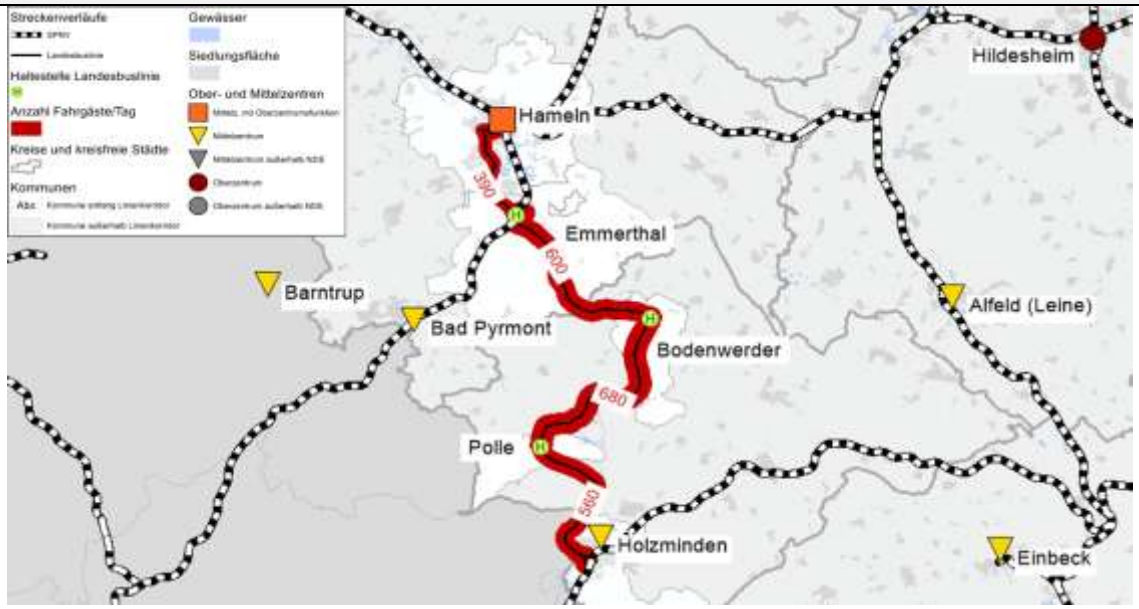


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	198	Fahrgäste je Fahrzeug	12
Fahrgäste in der Linie	930	Sitzplatzauslastung	34 %
Anteil Umsteiger	41 %	Priorität Umsetzung	Prio 3
Fahrplankilometer	1.500		

Tabelle 39: Steckbrief S4: Hameln – Lemgo

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S5: Holzminden – Hameln

Linienkorridor


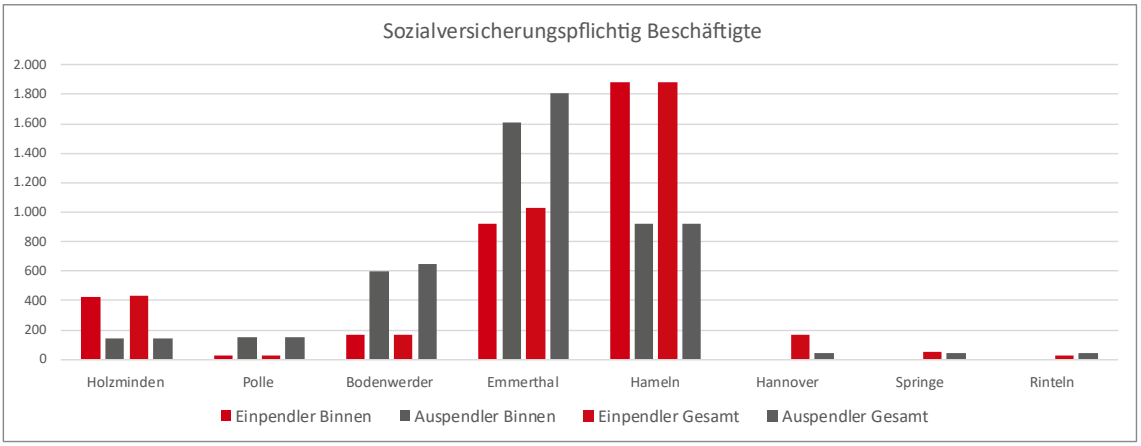
Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Verbindung Holzminden – Springe (Nr. 52) untersucht, jedoch bislang nicht als landesbedeutsame Buslinie realisiert. Im Rahmen der aktuellen Überprüfung wurden mehrere Varianten zur Erschließung des Weserberglandes in diesem Bereich analysiert. Dabei zeigte sich, dass eine Anbindung an den SPNV-Knoten in Hameln verkehrlich zielführender ist als die bisherige Linienführung, da dort neben der S-Bahn ein direkter Anschluss an die RB77 besteht und somit eine bessere Einbindung in das überregionale Verkehrsnetz gewährleistet wird.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 520: Holzminden – Polle – Bodenwerder	
Takt	Stundentakt mit drei Linienwegen und Taktsprüngen am Morgen
Betriebszeit	06:00 – 20:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Relation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	2.882
Liniennummer 522: Bodenwerder – Hehlen – Kirchohsen – Hameln	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 19:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Entfällt im Mitfall
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

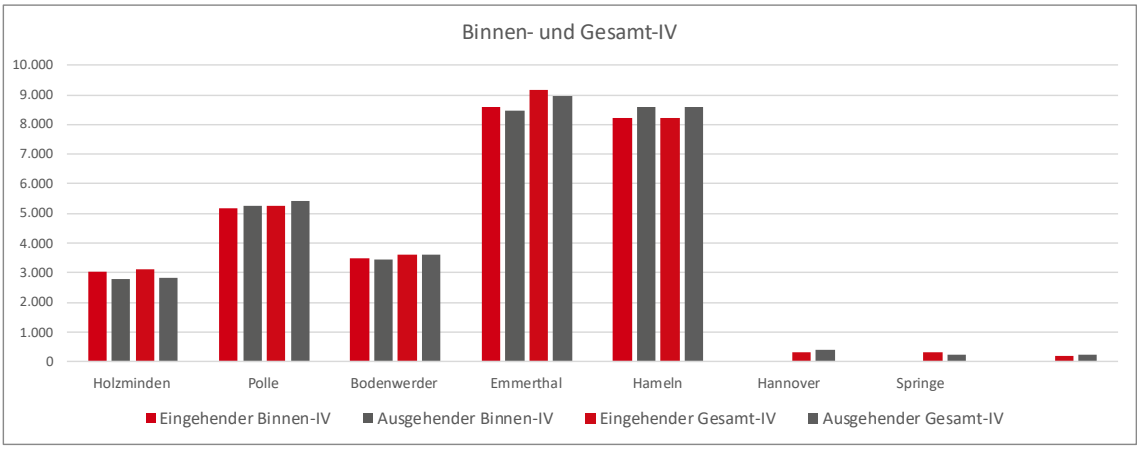
Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	92.000	Beschäftigte	43.000

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Übernachtungsgäste / Jahr	380.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
Hannover, Springe, Rinteln			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale

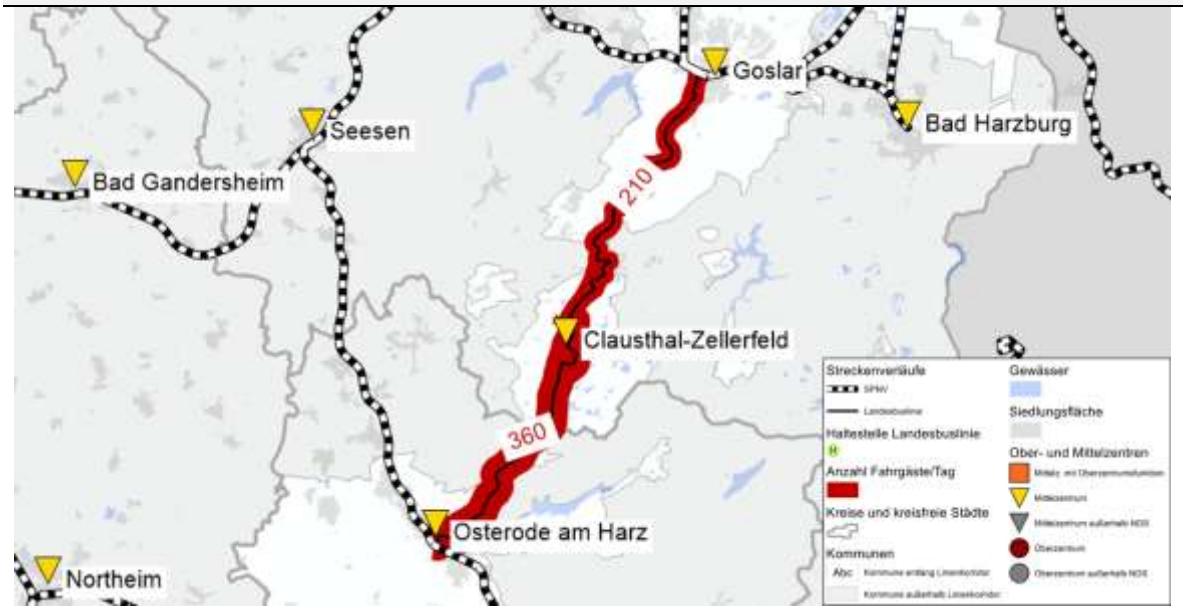


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	488	Fahrgäste je Fahrzeug	17
Fahrgäste in der Linie	1.130	Sitzplatzauslastung	49 %
Anteil Umsteiger	46 %	Priorität Umsetzung	Prio 2
Fahrplankilometer	1.800		

Tabelle 40: Steckbrief S5: Holzminden – Hameln

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S6: Goslar – Osterode am Harz

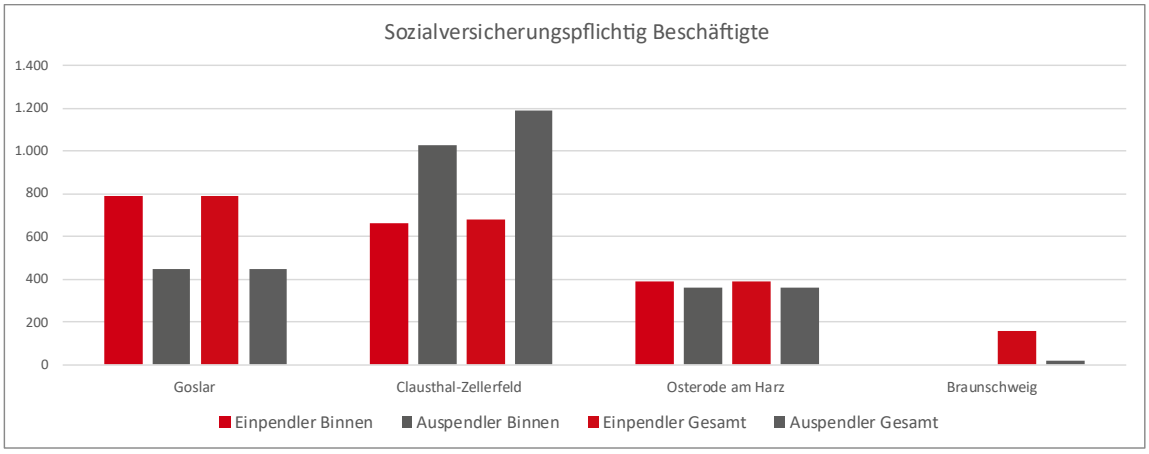
Linienkorridor


Beschreibung Landesbuslinie
In der Studie von 2016 wurde die Relation untersucht als Goslar – Osterode am Harz (Nr. 14). Die Buslinie wurde bisher 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 siehe erschließen. Die ermittelten Potenziale fallen gering aus, da die spezifische touristische Nachfrage im Verkehrsmodell nicht gesondert hinterlegt ist.

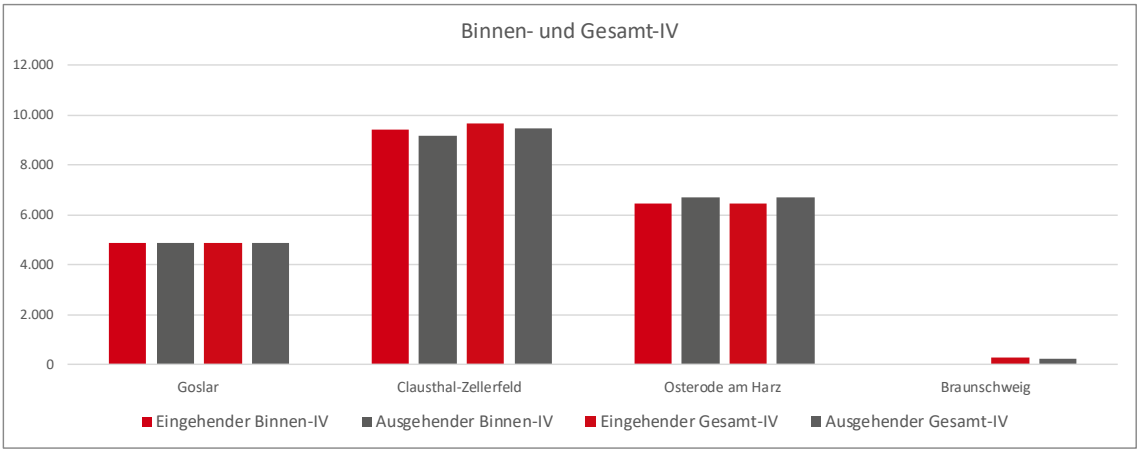
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)	
Liniennummer 830: Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	
Takt	20/40-Takt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Feinerschließung mit Stichfahrten
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	1.151
Liniennummer 440: Clausthal-Zellerfeld – Osterode	
Takt	Unregelmäßiger Stundentakt
Betriebszeit	06:00 – 20:00
Funktion	Feinerschließung mit Stichfahrten
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	356
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	83.000	Beschäftigte	38.000
Übernachtungsgäste / Jahr	1.392.000		
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors			
Braunschweig			
Pendlerpotenziale			



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	285	Fahrgäste je Fahrzeug	8
Fahrgäste in der Linie	490	Sitzplatzauslastung	23 %
Anteil Umsteiger	93 %	Priorität Umsetzung	Prio 1
Fahrplankilometer	1.100		

Tabelle 41: Steckbrief S6: Goslar – Osterode am Harz

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

S7: Herzberg am Harz – Bad Harzburg

Linienkorridor



Beschreibung Landesbuslinie

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 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 ist anhand hoher Übernachtungszahlen ersichtlich.

Die ermittelten Potenziale fallen gering aus, da die spezifische touristische Nachfrage im Verkehrsmodell nicht gesondert hinterlegt ist.

Mit der Buslinie 820 besteht auf einem Teilstück der Relation bereits ein gut vertaktetes Angebot. Im Rahmen der Umsetzung der Buslinie S7 ist im Vorfeld gemeinsam mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, inwiefern diese bestehende Buslinie fortgeführt oder integriert werden kann, um ihre Erschließungsfunktion zu erhalten.

Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)

Liniennummer 820: Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	06:00 – 22:00
Funktion	Feinerschließung mit Stichfahrten
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	328
Liniennummer 450: Herzberg – Bad Lauterberg – Braunlage	
Takt	Zweistundentakt

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

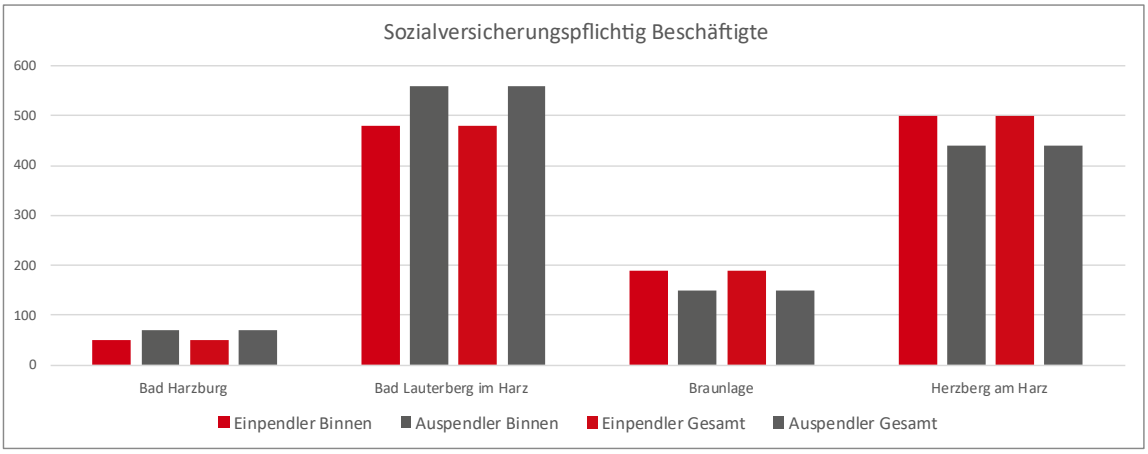
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Feinerschließung
„Anpassung des Angebots“	Als Teilrelation im Mitfall unverändert beibehalten
Fahrgäste in der Linie	578
Notwendige Umstiege auf der Relation	1

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	48.000	Beschäftigte	16.000
Übernachtungsgäste / Jahr	1.550.000		

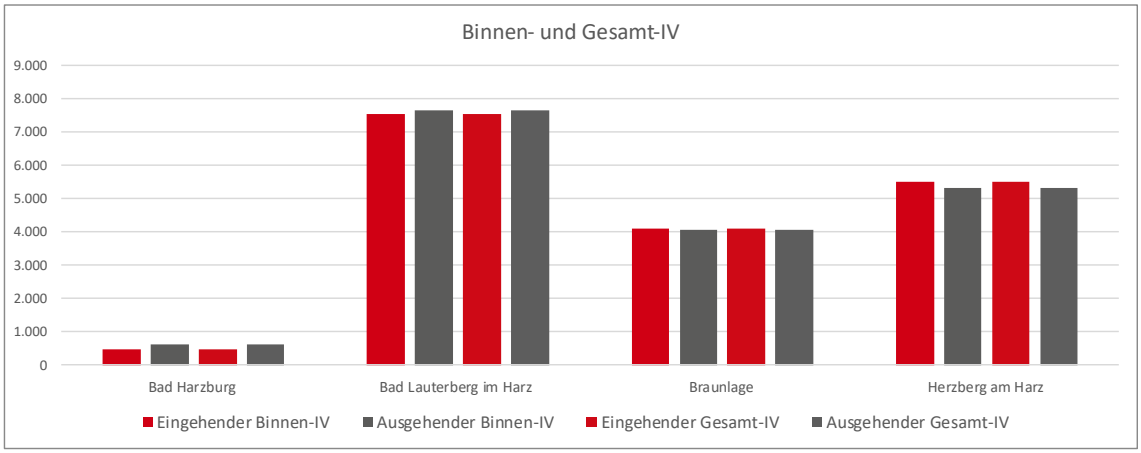
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors

-

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale

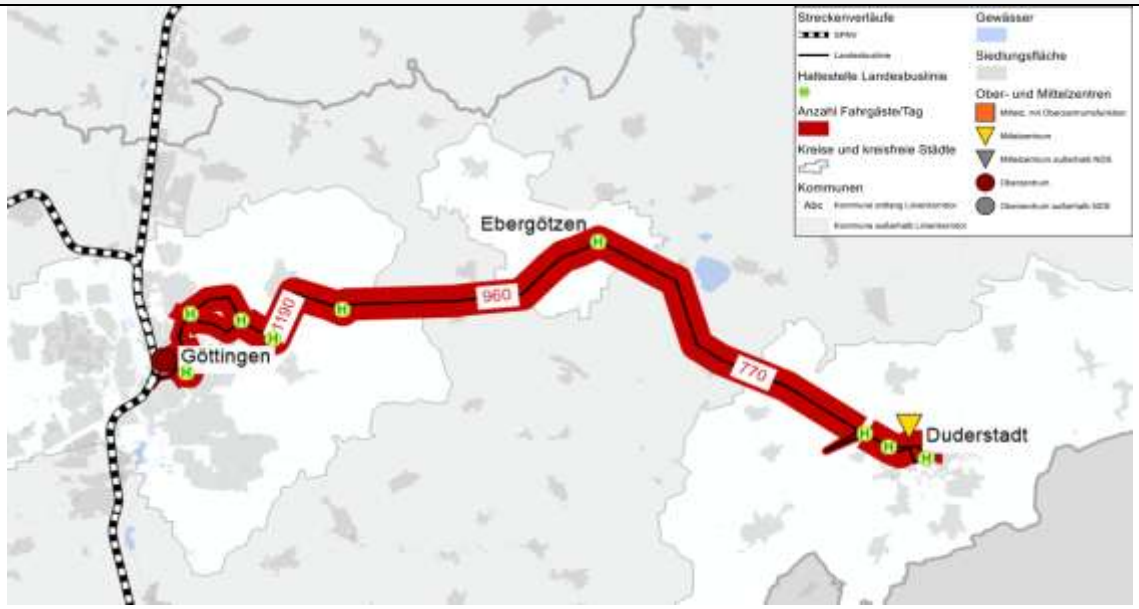


Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	175	Fahrgäste je Fahrzeug	5
Fahrgäste in der Linie	350	Sitzplatzauslastung	14 %
Anteil Umsteiger	71 %	Priorität Umsetzung	Bestand und Prio 3
Fahrplankilometer	1.800		

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Tabelle 42: Steckbrief S7: Herzberg am Harz – Bad Harzburg

S8: Göttingen – Duderstadt

Linienkorridor

Beschreibung Landesbuslinie
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.
Angebot Bestand – bezogen auf einen repräsentativen Werktag (Montag bis Freitag)
Liniennummer L160: Göttingen – Ebergötzen – Duderstadt

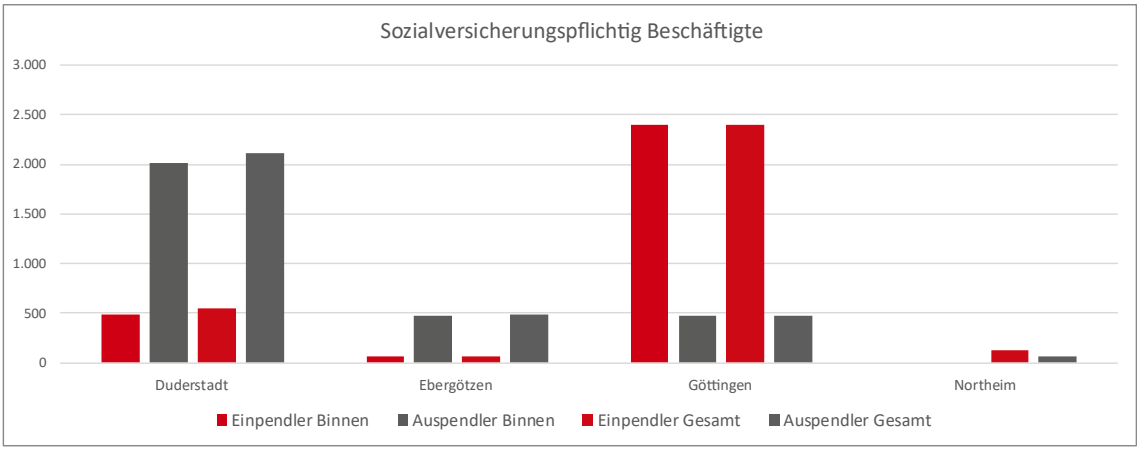
Takt	Stundentakt mit zwei Linienwegen
Betriebszeit	05:00 – 23:00
Funktion	Landesbedeutsame Buslinie
„Anpassung des Angebots“	Da die Buslinie bereits vor 2023 als landesbedeutsame Buslinie eingeführt wurde, liegen keine Informationen für ein Fahrplanangebot für den Ohnefall vor.
Fahrgäste in der Linie	Siehe Kennzahlen unten
Notwendige Umstiege auf der Relation	0

Strukturdaten im Korridor			
Einwohner	147.000	Beschäftigte	80.000
Übernachtungsgäste / Jahr	787.000		

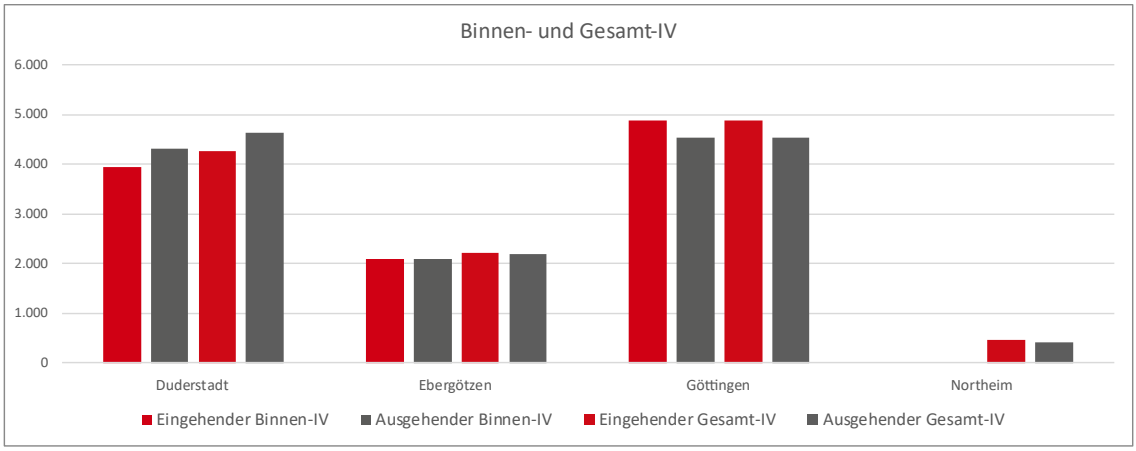
Verflechtungen außerhalb des Linienkorridors
Northeim

© 2026 PTV Transport Consult GmbH

Pendlerpotenziale



IV-Potenziale



Kenngrößen (bezogen auf einen repräsentativen Montag bis Freitag)			
Zusätzliche Fahrgäste	-	Fahrgäste je Fahrzeug	24
Fahrgäste in der Linie	2.010	Sitzplatzauslastung	69 %
Anteil Umsteiger	65 %	Priorität Umsetzung	Bestand
Fahrplankilometer	Ca. 1.400		

Tabelle 43: Steckbrief S8: Göttingen – Duderstadt

© 2026 PTV Transport Consult GmbH