

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 09.02.2011**

Fahrplangestaltung der BSAG in Bremen-Nord

In der Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr am 12.01.2012 hat der Abgeordnete Jürgen Pohlmann (SPD) um einen Bericht der Verwaltung zur Fahrplangestaltung der BSAG in Bremen-Nord gebeten. Hintergrund ist die z. T. kritische Berichterstattung in den Medien zu Anlaufschwierigkeiten im Bus- und Bahnverkehr in Bremen-Nord nach der Umstellung des BSAG-Busnetzes und der Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn RS 1 durch die Nordwestbahn (NWB).

Sachdarstellung

Mit Umstellung des Regionalbahnbetriebs der Deutschen Bahn AG auf den Regio-S-Bahnverkehr der Nordwestbahn auf der Strecke Verden – Bremen-Hauptbahnhof – Bremen-Vegesack – Bremen-Farge am 11.12.2011 hat die BSAG ihr Busnetz in Bremen-Nord den neuen Gegebenheiten angepasst. Dies wurde insbesondere notwendig, da der bisherige 10-Minuten-Takt der Buslinien nicht mit dem 15-Minuten-Takt der neuen RS 1 zwischen Hauptbahnhof und Vegesack korrespondiert hätte; die Folge wären nicht planbare Anschlüsse zwischen Bus/RS 1 bzw. RS 1/Bus gewesen.

Bei der Planung des neuen Busnetzes, das sich wegen der vielfältigen Anforderungen weit über 1 Jahr hinzog und in mehreren Sitzungen u. a. mit dem ZVBN, SUBV und den Beiräten in Blumenthal, Vegesack, Burglesum und Gröpelingen/Oslebshausen abgestimmt wurde, sollten neben der Takt-Anpassung und der Anschlussplanung mehrere Anforderungen aus der Ortspolitik berücksichtigt werden (beispielsweise eine Reduzierung des Busverkehrs in der Sagerstraße, Realisierung einer umsteigefreien Anbindung des Bremer Nordens an den Bremer Industriepark sowie eine bessere Erschließung des Gebietes um den Bahnhof Oslebshausen). Ferner gab es bislang im nachmittäglichen Schülerverkehr Kapazitätsprobleme im Bereich Rotdornallee. Außerdem sollte auf Anforderung der Stadtgemeinde Bremen vor dem Hintergrund der Angebotsausweitung durch die Einführung der RS 1 das gesamte Busnetz im Bremer Norden wirtschaftlicher, d. h. kostengünstiger, gestaltet werden.

Um möglichst viele Anforderungen berücksichtigen zu können, mussten letztendlich die gewohnten Linienführungen der meisten Buslinien verändert werden. Aus Gründen der besseren Vermarktung hat sich die BSAG in Folge für ein neues Nummernschema entschieden. Dies erleichterte die Kommunikation mit den Kunden erheblich. Im Vorfeld wurden in Bremen-Nord allgemeine Broschüren, spezielle Linienpläne und Fahrpläne verteilt (teilweise direkt in die Haushalte), Großplakate geklebt, auf Wochenmärkten informiert und

mit Hilfe von Anzeigen und redaktionellen Beiträgen in Tageszeitungen auf das neue Busnetz aufmerksam gemacht.

Die Kernpunkte im Einzelnen:

1. Umstellung von 70er auf 90er-Linien
2. Umstellung des 10-Minuten-Takts montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt
3. Nachfragegerechte Taktreduzierung am Samstagmorgen bis ca. 8 Uhr von 15 auf 30 Minuten
4. Taktverdichtung im Berufs- und Schülerverkehr auf 8 Fahrten/Stunde (ca. 7,5-Minuten-Takt) durch die Ergänzungslinien 91/92 und 95 auf den Streckenabschnitten
 - a. Bockhorn/Landesgrenze – Bf Blumenthal
 - b. Buschdeel – Bf Blumenthal
 - c. Bf Blumenthal – Bf Vegesack über Lindenstraße
 - d. Bf Blumenthal – Bf Vegesack über Hammersbecker Straße
 - e. Bf Vegesack – Bf Burg über Vegesacker Heerstraße
 - f. Bf Vegesack – Bf Burg über Auf dem Hohen Ufer
 - g. Bf Burg - Marßel
5. Auf dem Abschnitt Bf Burg – Gröpelingen montags bis freitags 5-Minuten-Takt durch die Überlagerung von 3 Linien (wie bisher)
6. Fahrtenreduzierung in der Sagerstraße um 25%/Stunde
7. Anschlussherstellung RS 1 – Bus und umgekehrt am Bf Burg mit den Linien 91/92, 93 und 95 mit 5-6 Minuten Übergangszeit
8. Anschlussherstellung RS 1 – Bus und umgekehrt am Bf Vegesack mit den Linien 90, 94 und 98/99 mit 5-8 Minuten Übergangszeit
9. Anschlussherstellung RS 1 – Bus und umgekehrt am Bf Blumenthal mit den Linien 90, 94 und 96/97 mit 6-7 Minuten Übergangszeit
10. Anschlussherstellung RS 1 – Bus und umgekehrt am Bf Farge mit der Linie 90 mit 10 Minuten Übergangszeit (alle Angaben beziehen sich auf den Tagesverkehr Montag bis Freitag; abends und am Wochenende Übergangszeiten von 4-12 Minuten durch den 30-Minuten-Takt, am Bf Burg ist zu diesen Zeiten von der RS 1 zur Linie 90 kein direkter Anschluss möglich)
11. Umsteigefreie Busverbindung aus dem Bremer Norden im 30-Minuten-Takt in den Bremer Industriepark durch die Linien 91 und 81 (beide Linien sind in Hüttenstraße/Süd verknüpft)
12. Abbau des Überangebotes zwischen Bf Blumenthal – Bf Vegesack über Lindenstraße durch Einkürzung der Buslinie 96/97 aus Rönnebeck am Bf Blumenthal; Fahrgäste können hier in die bereitstehenden Busse der Linien 90 und 94 umsteigen (Anschlussknotenpunkt)
13. Bau einer neuen Buswende- und Umsteiganlage Buschdeel; hier kann aus Richtung Rönnebeck in Richtung Farge/Neuenkirchen bzw. umgekehrt umgestiegen werden, der Umweg über Bf Blumenthal entfällt somit (ab Sommer 2012)

14. Bessere Erschließung im Raum Farge/Rekum durch die Einrichtung der neuen Haltestellen Vor den Wischen und De Kreienbarg (zu einem späteren Zeitpunkt)
15. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit auf der Linie 98 im 30-Minuten-Takt und sonntags durch Verkürzung des Fahrweges (fährt nicht über Bf Aumund; Fahrgäste erreichen alle Ziele mit Umstieg Bf Vegesack)

Bei der Planung wurden u. a. Ergebnisse aus den Gutachten der Firmen Intraplan, München und IVV Aachen miteinbezogen, die eine Reduzierung des Fahrgastaufkommens im Busverkehr auf vielen Achsen, im Gegenzug aber eine Erhöhung der Fahrgastzahlen im Bereich des SPNV (insbesondere durch die neue RS 1) prognostizieren. Hier wurde jedoch in Absprache mit SUBV und ZVBN unterstellt, dass die Fahrgastumverteilung Bus/Schiene nicht sofort mit voller Wirkung zum 11.12.2011 eintritt, sondern einer mehrmonatigen Eingewöhnungszeit bedarf.

Dies war sicher auch der Grund für anfängliche Probleme, insbesondere auf den Linien 90, 94 und 96/97. Hier war in der Planung nach der Prognose davon ausgegangen worden, dass Fahrgäste bereits in Farge bzw. Blumenthal in die RS 1 umsteigen bzw. im Raum Rönnebeck vermehrt direkt in die RS 1 eingestiegen wird. Durch die noch bis zum Frühjahr 2012 fehlende umsteigefreie Durchbindung der RS 1 bis Farge verbleiben jedoch weiterhin viele Fahrgäste in den Bussen und steigen erst in Vegesack in die RS 1 um.

Erste Erkenntnisse deuten zudem darauf hin, dass der Verlagerungsanteil zur RS 1 im Schülerverkehr deutlich geringer ist als im Gesamtverkehr. Bekannt ist, dass Schüler nach der Änderung der Fahrplanlage der RS 1 sogar von dort wieder zurück zum Busverkehr gewechselt sind, weil sie hier ein zeitgerechteres Angebot vorfinden. Hierdurch fehlen Kapazitäten in den Buslinien 90 und 94 und es kommt zu Überbesetzungen. Bei den Zügen der Regio-S-Bahn stehen ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Am Nachmittag wurde das Angebot durch den 15-Minuten-Takt deutlich ausgeweitet und auch in der morgendlichen Spitzenstunde ist das Platzangebot ausreichend.

Um bei den Engpässen im Busbetrieb gegenzusteuern, wurden nach Ankündigung in der Presse mit Wirkung zum 05.01.2012 folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Einsatz größerer Busse auf den Linien 90, 94 und 95, um das Kapazitätsproblem zu lösen
2. Anpassung (Erhöhung) der Fahrzeiten zwischen einigen Haltestellen auf den Linien 90 und 96/97, um den Betriebsablauf pünktlicher zu gestalten
3. Einsatz der Linie 91/92 mit einigen Fahrten morgens bereits ab Haltestelle Wasserweg, um die Linie 90 zu entlasten

Folgende weitere Maßnahmen werden z. Z. auf Umsetzbarkeit geprüft:

1. Einsatz eines zusätzlichen Schülerwagens ab Neuenkirchen zum Schulzentrum Lerchenstraße
2. Vier zusätzliche, bis Bf Vegesack durchfahrende Busse auf der Linie 96/97, um den morgendlichen Schülerverkehr zu entzerren
3. Eine zusätzliche Verstärkerfahrt Burgdamm – Gröpelingen, um die stark besetzten Busse der Linien 90, 93 und 94 auf dem Heerstraßenzug zu entlasten

Festzuhalten bleibt, dass sich die Situation im Raum Blumenthal durch die o. g. Maßnahmen erheblich verbessert hat. Im gesamten Nord-Netz wurden die Überbesetzungen erheblich reduziert und die Pünktlichkeit konnte verbessert werden. Auch auf der RS 1 konnte nach einigen Startschwierigkeiten der Betriebsablauf verstetigt werden. Allerdings waren zwischen Bremen-Farge und Bremen-Vegesack zwei länger anhaltende Störungen zu verzeichnen. Zwischen dem 17. und 19.12.2011 wurde durch einen Blitzeinschlag die Leit- und Sicherungstechnik der Farge-Vegesacker-Eisenbahn so weitreichend gestört, dass der Zugverkehr eingestellt werden musste. Am 05.01.2012 fiel durch eine Orkanböe ein Baum auf die Gleise und unterbrach den Zugverkehr.

Fazit

Mit den Maßnahmen, die sich z. Z. noch in der Prüfung befinden, und durch die geplante umsteigefreie Durchbindung der RS 1 im Frühjahr 2012 wird sich die Situation im Busnetz Bremen-Nord weiter normalisieren. Durch eine im März 2012 geplante Fahrgastzählung im dortigen Busbereich werden alle Beteiligten weitere Erkenntnisse sammeln können.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung vom zur Kenntnis.