

**Bericht der Verwaltung  
für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)  
am 08. November 2012**

**Buslinien Osterholz und Hemelingen**  
Berichtswunsch von Herrn Saxe (MdBB)

Nach der gemeinsamen Sitzung der Beiräte Hemelingen und Osterholz am 11.10.2012 im Bürgerhaus Mahndorf stellt sich der Sachstand bezüglich der weiteren Entwicklung des ÖPNV-Angebots in diesen Stadtteilen wie folgt dar:

Als strittige Themen waren im Vorfeld die nach Meinung der Beiräte unzureichende Taktichte auf der Linie 37, die gewünschte Verlängerung der Linie 42 im Gewerbegebiet Hansalinie mit gleichzeitiger Fahrwegänderung im Bereich Hemelingen sowie die unbefriedigenden Anschlussbeziehungen am künftigen Nahverkehrsknoten Bf Mahndorf identifiziert worden.

**1. Linie 42**

Derzeit verkehrt die Linie 42 im 30-Minuten-Takt zwischen dem Bahnhof Sebaldsbrück, dem Hemelinger Hafendamm und dem Gewerbepark Hansalinie. Von Seiten des Beirates Hemelingen wird gefordert, dass diese Linie in den neuen Bauabschnitt des Gewerbeparks östlich der Bahnstrecke verlängert wird. Die dort mittlerweile angesiedelten Firmen werden derzeit nicht bzw. nur teilweise durch die heutige Führung der Linie 42 erschlossen. Die BSAG hat in der o. g. Beiratssitzung diese Verlängerung bis spätestens zum Herbst 2013 zugesagt, die notwendige Haltestelleninfrastruktur dazu muss noch hergestellt werden.

Gleichzeitig kann damit eine Angebotsverbesserung zwischen den Haltestellen Schlegstraße und Weserwehr erreicht werden. Heute bilden die Linien 40/41 auf diesem Abschnitt einen 10/20-Minuten-Takt. Mit Hilfe der Linie 42 kann diese Lücke geschlossen werden: Die Linie 42 beginnt dann am Weserwehr und fährt bis zur Schlegstraße parallel zu den Linien 40/41. Ab der Haltestelle Schlegstraße verschwenkt die Linie 42 wieder in den heutigen Linienverlauf in Richtung Gewerbepark Hansalinie. Somit ergibt sich zwischen Weserwehr und Schlegstraße alle zehn Minuten eine Fahrmöglichkeit.

Zur Realisierung beider Maßnahmen muss ein zusätzliches Fahrzeug im Umlauf der Linie 42 eingesetzt werden. Dies führt zu einem deutlichen Mehraufwand durch einen höheren Fahrzeug- und Personaleinsatz. Die Kosten hierfür betragen ca. 120.000 Euro/Jahr. Für die ersten beiden Betriebsjahre wurde ein Zuschuss von 50 % aus dem Förderfonds des ZVBN in Aussicht gestellt. Der restliche Mehraufwand muss, soweit er nicht durch zusätzliche Fahrgelderträge gedeckt ist, durch Einsparungen auf anderen Linien kompensiert werden. Die BSAG wird die Nachfrage auf der umgestalteten Linie 42 beobachten und auswerten, um nach Ablauf des Förderzeitraums gemeinsam mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Modalitäten der Übernahme in einen Dauerbetrieb zu erörtern.

**2. Linie 37**

Der derzeit auf der Linie 37 angebotene 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit harmonisiert nicht mit dem 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn während der Hauptverkehrszeit am Bahnhof Mahndorf, der ab dem Jahresfahrplan 2013 von der Linie 37 erreicht wird.

Mit einer Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt kann künftig jede Fahrt der Regio-S-Bahn im genannten Zeitfenster an eine Fahrt der Linie 37 angebunden werden. Dieser 15-Minuten-

Takt stellt eine deutliche Angebotsverbesserung dar. Die BSAG hat in der o. g. Beiratssitzung zugesagt, die Taktverdichtung zum Fahrplanwechsel am 02.04.2013 einzuführen. Die Kosten von 120.000 bis 140.000 Euro/Jahr kann die BSAG nicht eigenwirtschaftlich aufbringen, sondern muss entsprechende Einsparungen im übrigen Netz vornehmen.

### **3. Anschlüsse am Bahnhof Mahndorf**

Der Bahnhof Mahndorf wird ab April 2013 die Funktion eines wichtigen Knotenpunktes im ÖPNV für den Bremer Osten übernehmen. Hier werden die Straßenbahnlinie 1 sowie die Buslinien 37, 38, 40/41, 41S und 44 mit der Regio-S-Bahn-Linie 1 verknüpft. Grundsätzlich besteht bei einer solchen Umsteigeanlage das Ziel, dass die Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien gut abgestimmt werden. Aufgrund der Vielzahl der möglichen Anschlüsse der beteiligten Linien auch in deren weiterem Verlauf ist es aber unabdingbar, Prioritäten festzulegen. Aus Sicht der BSAG und der Verkehrsabteilung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat der Anschluss zwischen dem SPNV (Regio-S-Bahn) und dem ÖPNV (Straßenbahn- und Buslinien) oberste Priorität. Dieses Ziel wird grundsätzlich erreicht. So wurde beispielsweise die Fahrlage der Linie 1 zur Verbesserung der Anschlüsse zur Regio-S-Bahn bereits zum Jahresfahrplan 2013 verschoben, da sonst in beiden Richtungen „spitze“ Anschlüsse, d. h. Übergänge von 0 Minuten, entstanden wären, die in der Praxis selten hergestellt werden können.

Eine zweite Priorität genießt der Anschluss zwischen den Linien 40/41 und der Linie 1. Im Tagesverkehr ist dieser Anschluss aufgrund der dichten Taktfolge der Linien 1 und 40/41/41S mit Wartezeiten von max. 10 Minuten hergestellt. In der Schwachverkehrszeit verkehren die Linien 1 und 40/41 alle 20 Minuten, so dass eine Anschlusssicherung geboten erscheint. Mit den heutigen Fahrlagen der Linien 1 und 40/41 ergeben sich jedoch sehr ungünstige Anschlüsse am Bahnhof Mahndorf wobei der Anschluss zwischen der Linie 40 vom Weserwehr kommend zur Linie 1 in Richtung Schweizer Eck mit einer Umsteigezeit von vier Minuten gut funktionieren wird. Die Anschlüsse der weitgehend parallel verlaufenden Linie 41, die im Bereich Arbergen die Hermann-Osterloh-Straße befährt, lassen sich mit den gewählten Fahrlagen der beteiligten Linien leider nicht realisieren, so dass die Fahrgäste ca. 20 Minuten auf die nächste Verbindung warten müssen. Zurzeit gibt es für diesen Anschluss noch keine zufriedenstellende Lösung wobei bereits der Tausch von Fahrplanlagen und Linienästen untersucht wurden. Kurzfristig ist für diesen Anschluss daher leider keine Optimierung möglich. Die BSAG wird aber das Ziel einer Anschlussverbesserung mit hoher Priorität weiterverfolgen.

### **Beschlussvorschlag:**

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