

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und
Energie (S)
am 19. Juli 2012**

**Fortschreibung der ÖPNV-Planung der Stadtgemeinde
Bremen
für den Nahverkehrsplan 4 (NVP) des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen
Niedersachsen (ZVBN)**

Sachstand

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) für den **straßengebundenen ÖPNV** (Bus/Straßenbahn/Linientaxi nachfolgend ÖPNV genannt) im Zuständigkeitsbereich des ZVBN ist gemäß der ÖPNV-Gesetze der Länder Bremen und Niedersachsen spätestens nach 5 Jahren fortzuschreiben. Nachdem der aktuell noch geltende Nahverkehrsplan im Dezember 2007 beschlossen wurde, muss die Fortschreibung des ÖPNV-Nahverkehrsplans des ZVBN in der zweiten Jahreshälfte 2012 inklusive aller Gremienbeschlüsse abgeschlossen sein. Die Bearbeitung der Fortschreibung führt der ZVBN im Auftrag der ihm angehörigen Gebietskörperschaften durch. Dabei liefern die kreisfreien Städte im ZVBN diesem ihre Maßnahmen als Textbausteine zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Bei grenzüberschreitenden Maßnahmen findet grundsätzlich eine gegenseitige Abstimmung zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften statt, deren Ergebnis der ZVBN im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Als Basis für eine Beschlussvorlage der Verbandsversammlung des ZVBN über einen neuen Nahverkehrsplan im Dezember 2012 dient somit auch der hiermit vorgelegte Teil der Stadtgemeinde Bremen.

Der zu beschließende Nahverkehrsplan hat einen Geltungszeitraum von 5 Jahren. Maßnahmen, deren Realisierung in diesem Zeitraum nicht erfolgen wird bzw. die sich noch in planerischer Untersuchung befinden, sind hier nicht enthalten. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 12.1.2012 die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) beschlossen. Im VEP werden Maßnahmen untersucht, die bis zum Jahr 2025 realisiert werden können. Im VEP werden im Unterschied zum NVP Maßnahmen für alle Verkehrsmittel und deren Wechselwirkungen untereinander untersucht. Der zu beschließende NVP stellt für die Untersuchungen bezüglich der Weiterentwicklung des ÖPNV im VEP eine wesentliche Grundlage dar. Im Rahmen der im VEP vorgesehenen

umfangreichen Untersuchungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV und des SPNV wird eine umfangreiche Beteiligung der Beiräte auf Regionalkonferenzen und der Bürgerinnen und Bürger auf regionalen Bürgerforen sowie im Internet stattfinden. Das Ergebnis des in 2014 zum Beschluss vorgesehenen VEP wird dann wiederum in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans Eingang finden. Hierdurch werden der gesetzlich zwingend fortzuschreibende NVP und das Planverfahren des VEP miteinander verzahnt.

Unter Berücksichtigung der Regelungen über den Nahverkehrsplan im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, im Bremischen ÖPNV-Gesetz sowie in der Zweckverbandssatzung müssen die Nahverkehrspläne:

- vorhandene Verkehrsstrukturen beachten,
- unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen zustande gekommen sein,
- nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führen und
- die von den einzelnen Verbandsmitgliedern aufgestellten ÖPNV-Planungen, in denen diese ihre Ziele für die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Plangebiet darstellen, berücksichtigen.

Der fortzuschreibende Nahverkehrsplan ist, wie bereits seine Vorgänger, folgendermaßen gegliedert:

Teil A: Bestandsaufnahme

Teil B: Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im ÖPNV (wird vom ZVBN erstellt)

Teil C: Maßnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV

Teil D: Finanzierung (ZVBN erstellt Kapitel zu Finanzierungsmöglichkeiten)

Teil E: Prioritäten (ZVBN erstellt Kapitel zu Kriterien für Prioritäten)

Gegenüber dem zurzeit noch geltenden NVP 3 gibt es für die Fortschreibung bei den zuvor genannten inhaltlichen Teilen A und B keine grundsätzlichen Änderungen, zumal sich die Prognosegrundlage seit der Erstellung des NVP 3 kaum verändert hat. Diese allgemeinen Teile werden vom ZVBN im Rahmen der Fortschreibung im Detail – z.B. bei der Aktualisierung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen - angepasst und befinden sich aktuell noch in der Bearbeitung. Wesentlich für die Fortschreibung des NVP sind dagegen die Projekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Teil C, die sich auch im Kapitel E wiederfinden und dort eingeordnet werden. Diese Maßnahmen waren bereits weitgehend im NVP 3 enthalten. Sie werden in die Fortschreibung des NVP 4 zu einem großen Teil übernommen (siehe die nachfolgenden Textbausteine zum NVP 4 in dieser Vorlage) und durch neue Maßnahmen ergänzt, dabei wurden aktuelle Entwicklungen für die Planung und Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen berücksichtigt. Über den aktuellen Sachstand des schienengebundenen ÖPNV wurde die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) am 09. Februar 2012 informiert / Vorlage 18/74 (S). Der dort berichtete Sachstand wurde für die Fortschreibung des NVP übernommen.

Nachfolgend wird der Teil A (bereits vorliegender Textbaustein des ZVBN) sowie alle in die Fortschreibung des NVP (NVP 4) aufzunehmenden Maßnahmen dargestellt (Teil C). Hierzu zählen entsprechend der inhaltlichen Vorgaben des Nahverkehrsplans neben der eigentlichen Fortschreibung (umzusetzende bzw. geplante Maßnahmen)

auch die im Geltungszeitraum des zurzeit noch aktuellen NVP umgesetzten und begonnenen Maßnahmen (Bilanzierung) sowie Maßnahmen, die nicht weiter verfolgt werden und zu prüfende Maßnahmen. Der Bericht enthält darüber hinaus den Teil E in Form einer Tabelle.

Der Teil D liegt noch nicht vor. Er enthält die Darstellung der Finanzierungsmöglichkeiten in allgemeiner Form und wird vom ZVBN erarbeitet.

Teil A: Bestandsaufnahme (bereits vorliegender Textbaustein des ZVBN)

ÖPNV-Gesamtangebot

Das ÖPNV-Gesamtangebot in der Stadtgemeinde Bremen besteht aus 10 SPNV-Linien, 14 Straßenbahnlinien, 55 Stadtbuslinien und 26 Regionalbuslinien (jeweils inkl. Nachtverkehr). Das Gesamtnetz teilt sich in die Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord auf. Zudem ist Bremen an den Fernverkehr angebunden. InterCity-Züge können mit Zeitkarten des VBN und einem entsprechenden Aufschlag innerhalb des Verbundes ebenfalls zum VBN-Tarif genutzt werden.

SPNV-Anbindung

Die Stadt Bremen wird durch die SPNV-Linien RX1, RX2, RX4, RS1, RS2, RS3, RS4, R1, R4 und R6 an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angebunden. Von besonderer Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr ist die Linie RS1: Bremen-Farge - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf – Bremen-Mahndorf – Verden.

Stadtverkehr

Die Hauptlast der ÖPNV-Bedienung übernimmt ein weit verzweigtes Straßenbahn- und Busliniennetz, das Bremen-Stadt und Bremen-Nord erschließt (siehe Plan in Dateianlage 1: Gesamtnetz).

- **Straßenbahnnetz**

Das Straßenbahnnetz besteht aus acht Durchmesserlinien (1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10). Während der morgendlichen Berufsverkehrszeit verkehren zur Verstärkung zusätzlich drei Schnellstraßenbahnlinien (1S, 3S, 4S) überwiegend auf denselben Linienwegen der Hauptlinie von den Endhaltestellen zur Innenstadt.

- **Stadtbuslinien**

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt durch 31 Stadtbuslinien (inklusive einer Schnellbuslinie). In Bremen-Nord gibt es ein eigenständiges Busliniennetz, das mit 14 Buslinien schwerpunktmäßig auf das Mittelzentrum Vegesack mit Anschluss an den SPNV in Richtung Bremen-Stadt (Linie RS1) ausgerichtet ist. Durch die Anbindung an den Verknüpfungspunkt Gröpelingen ist der Anschluss an das stadtbremische Straßenbahnnetz hergestellt.

Die Buslinien lassen sich wie folgt den verschiedenen Linienformen zuordnen:

Linienformen	Linien in Bremen-Stadt	Linien in Bremen-Nord (Bezug Vegesack)
Durchmesserlinie	24, 25, 26, 27	90, 91, 92, 94, 95
Halbmesserlinie	20, 63	87, 98, 99
Zubringer-/ Abbringerlinie	30, 31, 33/34, 37, 38, 40, 41, 41S, 42, 44, 51, 53, 55, 57, 58, 61, 62, 65, 66	80, 81, 82, 93, 96, 97
Tangentiallinie	21, 22, 28, 29, 52	

Tabelle: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen ohne Nachtlinien (Quelle: Fahrplan 2012/2013)

Die Durchmesser- und Halbmesserlinien übernehmen gemeinsam mit den Straßenbahnlinien die Haupteerschließung des Bedienungsgebietes Bremen-Stadt. Auf ihnen werden die starken Fahrgastströme zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt abgewickelt. Ergänzt werden sie durch Zu- und Abbringerlinien, die mit den vorgenannten Linien sowie mit dem SPNV an mehreren Umsteigepunkten verknüpft sind und weitere Stadtteile erschließen. Eine weitere Ergänzung erhält das Liniennetz durch Tangentiallinien, die Stadt- und Ortsteile miteinander verbinden, ohne das Stadtzentrum zu berühren; diese Linien nehmen zum Teil auch nachgeordnete Erschließungsaufgaben wahr.

- **Schnellbusse**

Die Schnellbuslinie 41S hat gegenüber der Hauptlinie eine teilweise geänderte Linienführung und bedient unterwegs nicht alle Haltestellen.

- **Zeitliches Verkehrsangebot**

Der Betrieb der Straßenbahn- und Buslinien in Bremen-Stadt beginnt gegen ca. 05:00 Uhr und endet gegen 23:30 Uhr werktäglich (bezogen auf die Innenstadt). Der Betrieb der Buslinien in Bremen-Nord beginnt ca. 05:00 Uhr und endet um ca. 01:00 Uhr werktäglich (bezogen auf Bf Vegesack). Die Betriebszeiten werden in die folgenden drei Verkehrszeiten unterteilt:

- Hauptverkehrszeit (HVZ, Tagesverkehr): montags - freitags von 06:30-08:30 Uhr und 15:00 (teilweise bereits ab 12:30 Uhr) - 18:30 Uhr
- Normalverkehrszeit (NVZ; Tagesverkehr): montags - freitags zwischen den Hauptverkehrszeiten sowie von 18:30 - 20:00 Uhr; sonnabends von 09:00 - 18:00 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ; Früh-/Spät- und Wochenendverkehr): montags - freitags vor der HVZ bis 06:30 Uhr und nach der NVZ ab 20:00 Uhr; sonnabends vor und nach der NVZ sowie sonntags und an Sonn- und Feiertagen gilt bis 10:00 Uhr eine von der übrigen SVZ abweichende Taktdichte

Im Grundfahrplan gilt auf den Durchmesserlinien (Straßenbahn und Bus) in der HVZ und NVZ von Montag bis Samstag ein 10-Minuten-Takt (Straßenbahnlinien 4 und 6 [während der Vorlesungszeit] in der HVZ: 5-Minuten-Takt; Buslinien 24, 25 und 26/27 in der HVZ: 7,5-Minuten-Takt).

In der SVZ morgens wird im 15-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt gefahren. In den Sommerferien verkehren die Straßenbahnen und Busse auf den

Durchmesserlinien in der HVZ und NVZ im 10-Minuten-Takt, die Anschlusslinien entsprechend im 10- bzw. 20-Minuten-Takt.

Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen gibt es ein reduziertes Angebot, zum Beispiel wird auf den Durchmesserlinien abhängig von der Tageszeit samstags im 10- bis 20-Minuten-Takt und sonntags im 20- bis 30-Minuten-Takt gefahren. Der Fahrplan bleibt samstags sowie sonn- und feiertags über das ganze Jahr gesehen unverändert (Jahresfahrplan).

Das Angebot auf den Halbmesserlinien ist entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe mit einem Fahrplantakt zwischen 15 und 60 Minuten unterschiedlich gestaltet. Samstags sowie sonn- und feiertags erfolgt auf der Linie 63 keine Verkehrsbedienung.

Zubringer- und Abbringerlinien verkehren in der Regel im gleichen oder in einem vielfachen Fahrplantakt wie die Hauptlinien, mit denen sie verknüpft sind (zum Beispiel Linien 33/34). Linien mit bestimmten Bedienungsaufgaben oder einem geringeren Fahrgastaufkommen fahren nur zu bestimmten Verkehrszeiten bzw. an bestimmten Tagen (zum Beispiel Linien 38 und 42).

Auf den Tangentiallinien wird an allen Betriebstagen ein 15- bis 40-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 29 und 52 wird die Bedienung samstags teilweise und sonn- und feiertags ganz eingestellt.

- **Verkehrsangebot Bremen-Nord**

Der Fahrplan des Busliniennetzes in Bremen-Nord ist auf das Verkehrsangebot der SPNV-Linie RS1 (Bremen-Farge - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. - Verden) ausgerichtet. Die Linien verkehren in den Hauptverkehrszeiten jeweils in einem 15-Minuten-Grundtakt, der sich auf zahlreichen Streckenabschnitten durch Bündelung von Linien abhängig vom Fahrgastaufkommen zu einem 5- bzw. 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Dadurch können an den relevanten Bahnhöfen Anschlüsse an die RS1 hergestellt werden, die während der HVZ im 15-Minuten-Takt verkehrt. Neben dem Bahnhof Vegesack sind weitere Anschlusspunkte für das Gebiet Bremen-Nord der Bahnhof Burg sowie der Bahnhof Blumenthal.

- **Nachtverkehr in Bremen** (siehe Plan in [Dateianlage 2: Nachtlinien](#))

Im Bremer Stadtgebiet verkehren täglich zehn Nachtlinien: drei Straßenbahnlinien, sechs Stadtbuslinien und ein Anruf-Linientaxi .

Die Linien verkehren täglich in der Zeit zwischen 00:00 Uhr und 04:30 Uhr (sonntags bis 06:30 Uhr). In den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) wird ein durchgehender 60-Minuten-Takt angeboten. In den übrigen Nächten beginnen Fahrten jeweils um 00:00 Uhr, 00:30 Uhr und 04:30 Uhr (ab Hauptbahnhof) Die Linie N8 (Anruf-Linientaxi) dient als Zubringer/Abbringer zur/von der Linie N7.

- **Regionalbusverkehr**

Das Regionalbusnetz verbindet das Oberzentrum Bremen in Ergänzung zum SPNV und den über das Stadtgebiet hinaus führenden Stadtbuslinien (zum Beispiel Linie 55, 90, 94) mit den Grund- und Mittelzentren in der Region. Im Stadtgebiet verlaufen Regionalbuslinien streckenweise (zum Beispiel in der Neustadt) parallel zu den Stadtbuslinien und bedienen ausgewählte Haltestellen. Insgesamt übernehmen 22 Regionalbuslinien zum Teil auch innerstädtische Verkehrsaufgaben.

Die meisten Regionalbuslinien enden am Hauptbahnhof Bremen und ermöglichen dort einen Übergang zum Fernverkehr, SPNV und städtischen ÖPNV. Vier Regionalbuslinien (237, 238, 665 und 677) enden im weiteren Bremer Stadtgebiet an

den Verknüpfungspunkten Sebaldsbrück/Daimler, Bf Bremen-Vegesack und Bf Bremen-Burg.

- **Regionaler Nachtverkehr**

Darüber hinaus verkehren in Bremen am Wochenende als regionales Nachtverkehrsangebot sechs VBN-Nachtschwärmerlinien sowie eine Linie der NachtEule Oldenburg.

Die sechs Nachtschwärmerlinien verbinden das Bremer Stadtgebiet mit den Landkreisen Cuxhaven, Diepholz, Osterholz, Rotenburg und Verden.

Diese regionalen Nachtbusangebote haben die Aufgabe,

- für Umlandbewohner eine attraktive Verbindung zu den Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen im Bremer Stadtgebiet zu schaffen,
- für die Bremer Bevölkerung die Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte im Umland (zum Beispiel Music Hall in Wörpswede) zu verbessern und
- für Besucher die Großraum-Diskotheiken im Bremer Umland erreichbar zu machen.

Die VBN-Nachtschwärmerlinien verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Die Linie N67 verkehrt auch in den Nächten von Freitag auf Samstag.

- **Verknüpfungspunkte**

Die zentralen Verknüpfungspunkte im Bedienungsgebiet Bremen-Stadt sind die Haltestellen Hauptbahnhof, Domsheide und Am Brill. Darüber hinaus gibt es noch weitere Haltestellen (zum Beispiel Gröpelingen, Sebaldsbrück, Roland-Center Huchting), an denen fahrplanmäßige Anschlüsse gewährleistet sind. Im Bedienungsgebiet Bremen-Nord sind als zentrale Verknüpfungspunkte die Haltestellen Bf Vegesack, Bf Burg und Bf Blumenthal zu nennen.

Verknüpfungspunkt Nachtverkehr

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt für alle städtischen Nachtlinien (Straßenbahn und Bus) mit Ausnahme der Linien N2, N6 und N8. Hier sind die täglichen Abfahrten der städtischen Nachtlinien aufeinander sowie mit den Abfahrtszeiten der dort endenden VBN-Nachtschwärmerlinien in den Nächten von Samstag auf Sonntag (teilweise auch von Freitag auf Samstag) ab 23:30 Uhr abgestimmt. Ferner werden Anschlüsse u. a. an den Haltestellen Roland-Center, Gröpelingen und Sebaldsbrück sichergestellt.

Teil C: Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV in Bremen (Stadt)

Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 nach Bremen-Mittelshuchting und 8 nach Weyhe

Im Bereich Kirchhuchting ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 geplant. An der heutigen Endhaltestelle Roland-Center soll nach der aktuellen Planung die Verlängerungsstrecke beginnen, die über den Willakedamm auf die Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) geführt werden soll und die beide Straßenbahnlinien bis zur Heinrich-Plett-Allee gemeinsam benutzen. Die Verlängerung der **Linie 1** soll dann weiter über die Heinrich-Plett-Allee bis zum Endpunkt Brüsseler Straße nach Mittelshuchting geführt werden. Die **Linie 8** soll ab Heinrich-Plett-Allee weiter auf der BTE-Trasse über die Landesgrenze in Richtung Stuhr-Brinkum und Weyhe geführt. Die Buslinie 55 zwischen Stuhr-Brinkum und Bremen-Huchting entfällt mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8. Die Busbedienung ist mit Einführung der Verlängerung der Linie 1 nur noch im Abschnitt zwischen Brüsseler Straße und Friedhof Huchting über die Huchtinger Heerstraße, Roland-Center und Kirchhuchtinger Landstraße erforderlich. In der Kirchhuchtinger Landstraße bis zum Roland-Center verkehren wie bisher zusätzlich die Regionalbusse und die Buslinien der Delbus.

Nach einer erneuten Variantenuntersuchung zur Trassenoptimierung in Verbindung mit einer Bürgerbeteiligung in 2012 wird eine Planfeststellung bis 2014 angestrebt. Ein gemeinsamer Bau der Linien 1 und 8 ist vorgesehen. .

Gleisverbindung Julius-Brecht Allee – Steubenstraße – Stresemannstraße – Bennigsenstraße

In einer Analyse von Verkehrsbeziehungen hat sich herausgestellt, dass zwischen der Vahr und Osterholz-Tenever einerseits sowie zwischen Hulsberg, Peterswerder, Steintor und Ostertor andererseits viele Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und vergleichsweise wenig Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die genannte Gleisverbindung zwischen den Linien 1 und 2/10 ermöglicht es, diese Fahrgastpotenziale besser auszuschöpfen. Die östliche Vorstadt könnte somit direkt und umsteigefrei mit der Neuen Vahr und Osterholz durch die Straßenbahn verbunden werden. Eine erste Kosten-Nutzen-Untersuchung nach den Parametern der standardisierten Bewertung für ÖPNV-Vorhaben hat bereits ein positives Ergebnis erbracht. Die Einbeziehung der Maßnahme in das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes wird zeitnah angestrebt.

Betriebsgleisverbindung Am Brill

Der Gleisbogen aus Richtung Neustadt zur Obernstraße war wegen der inzwischen entfernten Treppenanlage zum Brilltunnel nicht möglich. Das Gegengleis ist bereits vorhanden. Die Umsetzung der Maßnahme soll ab Ende 2012 erfolgen.

Strecken Anpassungen für 2,65 m breite Straßenbahnen

Der Beschluss der Deputation für Bau und Verkehr aus dem Jahr 2001 wird weiter umgesetzt. Für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnfahrzeuge müssen weiterhin

Streckenabschnitte im Zuge von Gleiserneuerungs- und Straßenbaumaßnahmen angepasst werden.

Es wird angestrebt, alle Streckenabschnitte im Straßenbahnnetz mit 2,65 m breiten Straßenbahnfahrzeugen befahren zu können. Anfang 2012 waren bereits 89% des Streckennetzes angepasst. Befahrbar waren zum genannten Zeitpunkt die Strecken der Linien 1, 3 und 6. Im Zuge von Gleisersatzbauarbeiten ist vorgesehen, eine Engstelle im Bereich der Schwachhauser Heerstraße zu beseitigen, um zeitgleich mit der Verlängerung der Strecke nach Lilienthal die breiteren Straßenbahnfahrzeuge auf der gesamten Linie 4 einsetzen zu können. Mit der 2013 vorgesehenen Ersatzbaumaßnahme Hartwigstraße wird der Einsatz der neuen Fahrzeuge auch auf der Linie 8 möglich.

Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Seit 2008 befindet sich in Bremen die „Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ in Kraft, wonach Haltestellenbereiche des Öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich so gestaltet sein sollen, dass auch mobilitätseingeschränkten Personen der Einstieg in das öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht wird. Bei jeder Neuanlage von Haltestellen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen kommen die Inhalte dieser Richtlinie konsequent zur Anwendung.

In Zusammenarbeit mit der BSAG beabsichtigt die Stadtgemeinde Bremen darüber hinaus, eine Bestandsaufnahme der stadtbremischen Bushaltestellen im Hinblick auf die Barrierefreiheit vorzunehmen. Zweck der Analyse ist es, bestehende Defizite bezüglich der barrierefreien Nutzung der Haltestellen festzustellen und auf Basis der erhobenen Daten ein Konzept zu entwickeln, das die Beseitigung ermittelter Mängel in verschiedenen Priorisierungsstufen als mittelfristiges Ziel vorsieht.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Blumenthal

Im Rahmen der Neugestaltung des Busnetzes in Bremen-Nord ist der Umbau der Umsteigeanlage am Bahnhof Bremen-Blumenthal vordringlich. Hierbei sollen die Bushaltestellen mit direktem Zugang zum Bahnsteig der RS 1 angeordnet und so die Umsteigewege gegenüber der Bestandssituation erheblich verkürzt werden. Ziel ist die Verlagerung der Umsteigerpotenziale zur Regio-S-Bahn aus bzw. in Richtung Farge/Blumenthal und Schwanewede vom Verknüpfungspunkt Bf Vegesack auf den Verknüpfungspunkt Bf Blumenthal. Hierdurch soll auch eine Entlastung der parallel laufenden Buslinien erreicht werden. Seit Frühjahr 2012 befindet sich das Projekt in der Planung, eine Realisierung wird bis Ende 2013 angestrebt.

Verknüpfungspunkt Föhrenstraße

Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines gleichnamigen SPNV-Haltepunktes sind der Neubau der Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie einer Buswendeschleife vorgesehen, um die dort dann möglichen Umsteigevorgänge zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten.

Verknüpfungspunkt Huckelriede

Die Umsteigeanlage Huckelriede soll städtebaulich aufgewertet werden. Kern der neuen Umsteigeanlage ist eine zentrale Fahrgastinsel, die von den Straßenbahnen

durchfahren wird und an deren Seitenbereichen die Buslinien halten, warten oder überliegen können. Als Fahrgastunterstände sind Elemente besonderer Bauart vorgesehen, die eigens für diesen Ort entwickelt werden.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack

Nach der vollständigen Durchbindung der Regio-S-Bahnlinie 1 ist davon auszugehen, dass sich die Fahrgastströme am Bahnhof Bremen-Vegesack neu sortieren. Einerseits besteht auf der Schiene eine Verbindung bis Bremen-Farge mit zahlreichen Unterwegsbahnhöfen, die ein Umsteigen auf den Bus entbehrlich macht, andererseits wird der ÖPNV in Bremen-Nord durch die Regio-S-Bahn attraktiver und die Funktion des zentralen Verknüpfungspunktes am Vegesacker Bahnhof bleibt erhalten. Die bestehenden Bushaltestellen befinden sich am Platzrand, während die relativ großflächige Platzmitte kaum genutzt wird. Hierdurch entstehen für die Umsteiger zwischen Regio-S-Bahn und Bus unnötig lange Fußwege. Aus verkehrlicher Sicht ist eine bahnhofsnahere und fahrgastfreundlichere Anordnung der Haltestellen wünschenswert, die zugleich auch die Chance einer städtebaulichen Neuordnung böte.

Anbindung Gewerbegebiet Hansalinie

Im Zuge der weiteren Ansiedlung von Betrieben wird angestrebt, die Buslinie 42 zu verlängern. Für diesen Fall müsste ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden. Hierdurch bestünde die Möglichkeit, die Linie durch den Hemelinger Ortskern bis zum Weserwehr zu führen und neben der Anbindung des Bahnhofs Sebaldsbrück (heutiges Linienende) zusätzliche Anschlüsse an die Straßenbahnlinien 2 und 10 (Föhrenstraße) sowie an die Straßenbahnlinie 3 (Weserwehr) herzustellen. Die halbstündlich verkehrende Linie könnte zwischen Weserwehr und Schlegelstraße zusammen mit den Buslinien 40/41 eine vorhandene Taktlücke schließen und das Angebot zu einem 10-Minuten-Takt verdichten.

Anbindung Neues Hulsberg-Viertel und Klinikum Bremen-Mitte

Das Konzept für den ÖPNV beruht auf einer Verbesserung und Ausweitung des bestehenden ÖPNV-Angebotes in der Achse der Bismarckstraße. Mit der Führung einer zusätzlichen Buslinie würde das vorhandene Angebot im Takt und in der Kapazität deutlich aufgewertet. In Abstimmung mit der BSAG wird eine nachfragegerechte Buslinienführung untersucht.

Überprüfung des Busliniennetzes der BSAG

Bisher schon wurden von der BSAG Bus-Teilnetze im Zuge von Erweiterungen des Schienenverkehrs (Linien 1, 4 und RS 1) modifiziert und an die sich verändernden Fahrgastströme angepasst. Der Planungsprozess des seit 2012 in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans soll genutzt werden, das Netz im gesamtstädtischen Zusammenhang mit dem Ziel weiterer Optimierungen zu überprüfen. Darüber hinaus soll die Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Ortsbussen und bedarfsgesteuerten Angeboten untersucht werden.

Kriterien für die Konzeption und den Einsatz von Ortsbussen oder anderen den standardmäßigen ÖPNV ergänzenden Bedienungs-Angeboten innerhalb der Stadtgemeinde Bremen

Ortsbusse stellen in einer Stadt wie Bremen, mit einem attraktiven und dichten regulären ÖPNV-Angebot, eine Sonderform der ÖPNV-Bedienung dar. Sie fungieren in der Regel als Zubringer zum höherwertigen Liniennetz und bedienen damit Fahrgastpotenziale, die bereits Kunden des ÖPNV sind und die bisher längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle in Kauf genommen haben. Daher können Ortsbusse in der Regel nicht zu betriebswirtschaftlichen Ergebnisverbesserungen beitragen. Die Potenziale für Ortsbusse werden zudem durch die in Bremen hohe Akzeptanz des Fahrrades, das auch als Zubringer zum ÖPNV genutzt wird, eingeschränkt.

- **Definition Ortsbus**

Fahrplanmäßiger Linienbetrieb mit barrierefrei zugänglichen Midibussen oder ausnahmsweise auch kleineren Fahrzeugen des ÖPNV, die i.d.R. über eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit verfügen und nach einem festen Fahrplan im geltenden ÖPNV-Tarif des VBN für die Stadtgemeinde Bremen verkehren. In der Regel werden für diese Bedienungsform an die jeweiligen Straßenverhältnisse speziell angepasste, behindertengerechte Klein- oder Midibusse eingesetzt.

- **Definition Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxi**

Bedarfsgesteuerte Fahrten durch Großraumtaxen oder Taxen, die im Auftrag des Verkehrsunternehmens nach vorgegebenem Fahrplan bei telefonischer Anforderung ab einer oder mehrerer festgelegter Haltestellen durchgeführt werden und die sowohl gesondert abgerechnet werden können als auch im Tarif des VBN für die Stadtgemeinde Bremen verkehren können. Ein barrierefreier Zugang ist zu gewährleisten.

Das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird in einem fußläufigen Radius von 600 m um die bestehenden Haltestellen des ÖPNV (hier: SPNV und straßengebundener ÖPNV) nahezu vollständig erschlossen. Dieser allgemein übliche, im Nahverkehrsplan festgelegte und im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die BSAG (ÖDLA) angewendete Einzugsbereich der Haltestellen wird innerhalb der geschlossenen besiedelten Bereiche im Stadtgebiet Bremens nur an wenigen Stellen überschritten. Für diese Bereiche werden hier Kriterien definiert, die zur Prüfung der Eignung einer differenzierten Form der ÖPNV-Bedienung, insbesondere durch Ortsbusse oder ggfs. durch Anruflinien- oder Anrufsammeltaxen (ALT/AST) anzuwenden sind:

1. Die Bereiche müssen außerhalb des 600m-Radius zur nächstgelegenen, im Linienverkehr des ÖPNV in angemessenem Umfang bedienten Haltestelle liegen und über ein nennenswertes Fahrgastpotenzial verfügen, das durch eine geeignete Linienführung und Werbemaßnahmen gewonnen werden kann.
2. Wenn die Fahrgastpotenziale für die Einrichtung eines Ortsbusses ausreichend sind (bei mind. 0,1-0,2 Fahrten pro Einwohner und Tag und ausreichendem Einwohnerpotenzial), ist eine geeignete, die Fahrgastpotenziale möglichst optimal erschließende Linienführung zu entwickeln. Dabei müssen die straßenräumlichen und straßenrechtlichen Voraussetzungen (u.a. Fahrbahnbelag, Einengungen, Fahrbahnbreite, Vorfahrt an Einmündungen) im Einklang mit den technisch-wirtschaftlichen Anforderungen des Busbetriebs stehen und einen möglichst reibungslosen und sicheren Betrieb gewährleisten.
3. Fahrzeuge und Haltestellen müssen eine barrierefreie Nutzung des Ortsbusses gewährleisten. Dabei kann nur ausnahmsweise und nur vorübergehend der Zugang auch über eine ausklappbare Rampe erfolgen. Im Streckenverlauf sind bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung wie z.B. Hochpflasterungen und/oder

Schwellen aus Gründen der Fahrgastsicherheit zu vermeiden und soweit im Bestand vorhanden, anzupassen und ggfs. zu entfernen.

4. Zur Beurteilung des Ortsbusbetriebs ist im Vorfeld eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anzustellen, in die insbesondere der voraussichtliche zusätzliche Betriebsaufwand und die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgelderträge Eingang finden. Mit einer Entscheidung über eine Einführung des Ortsbusses ist festzulegen, wie vor dem Hintergrund des ÖDLA mit den Auswirkungen auf das Betriebsergebnis des Verkehrsunternehmens verfahren wird.
5. Sind die finanziellen Spielräume des ÖDLA ausgeschöpft, kann nur bei besonders begründeten Ausnahmetatbeständen (z.B. städtebauliche und sozialpolitische Notwendigkeit) eine Finanzierung außerhalb des ÖDLA erfolgen.
6. Vor der Entscheidung zur dauerhaften Einführung eines Ortsbusses ist grundsätzlich ein Probebetrieb für die Dauer von mindestens 6 bis maximal 12 Monaten einschließlich einer Evaluation durchzuführen.

Nachtknoten Bremen Hauptbahnhof

Unter der Federführung des VBN wird angestrebt, den Nachtknoten Bremen Hbf mit dem Ziel zu optimieren, kürzere Übergangszeiten im Nachtverkehr zwischen den Verkehrsmitteln des SPNV, des Regiobusses sowie den Verkehrsmitteln der BSAG (Straßenbahn, Stadtbus) zu ermöglichen.

Führung der Regio-Buslinien im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

Für den Nahverkehrsplan bestehen aktuell keine Überlegungen zur Änderung der Linienführung von Regio-Buslinien auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen. Mit der Umsetzung von netzergänzenden Straßenbaumaßnahmen – insbesondere der Fertigstellung der A 281 – und im Zuge der Erweiterung des Straßenbahnnetzes – u.a. Verlängerung der Linie 8 in Richtung Weyhe - soll eine Überprüfung der Linienführung der Regio-Buslinien in Abstimmung mit den Busunternehmen sowie mit dem VBN und ZVBN erfolgen. Dabei bestehen folgende Anforderungen:

- Orientierung der Linienführung an der tatsächlichen und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage,
- Gewährleistung eines eigenwirtschaftlichen Betriebs
- Sicherstellung der baulichen und technischen Voraussetzungen bei der Straßeninfrastruktur.

Die Belange der Busunternehmen und die Bedürfnisse der Fahrgäste aus der Region sowie die Bedürfnisse der Bremer Fahrgäste, die ihre Ziele in der Region haben, sind vor diesem Hintergrund in besonderer Weise zu beachten.

Bedienungsstandards

Netz- und Haltestellendichte, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind vertraglich mit der Bremer Straßenbahn AG i.R. des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) bis 2020 vereinbart. Sie entsprechen weitestgehend den zurzeit geltenden Bedienungsstandards (siehe hierzu Teil A) .Das räumliche Verkehrsangebot ist über die Erschließung mit Haltestelleneinzugsbereichen (600 m - Radius) gegeben. Eine weitere Verdichtung des Liniennetzes ist nicht Gegenstand des

Kontraktes.

Konzept des differenzierten Liniennetzes (aus dem Entwurf des ZVBN für **Kap. C2.3 des NVP 4**, das Kapitel wird noch weiter ausformuliert, für die Stadtgemeinde Bremen gelten für Stadtbus und Straßenbahn der BSAG die Vereinbarungen im ÖDLA):

Die unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz werden durch eine Gliederung in verschiedene Bedienungsebenen mit Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung differenziert. Gegenüber dem vorherigen Nahverkehrsplan wurde das Konzept weiter differenziert. Insbesondere wurde eine stärkere Differenzierung zwischen Stadt- und Regionalverkehr eingeführt.

Das Konzept soll den unterschiedlichen Nachfragestrukturen durch den Einsatz unterschiedlicher Angebote gerecht werden. Mit den einzelnen Angeboten werden bestimmte Qualitätsanforderungen verbunden (beispielsweise vertaktet).

Angebotskategorien definieren Anforderungen an die Angebotsgestaltung wie Taktichte und Bedienungszeiten. Je Linie können über diese Anforderungen hinausgehende Festlegungen getroffen werden.

Die Nachfrageanforderungen in den Städten erfordern ein vielfältig differenziertes Angebot. Für den Stadtverkehr werden je Linie die Mindestanforderungen je Verkehrstag und –zeit an das Taktangebot festgelegt. Wesentliches Merkmal des Stadtverkehrs ist die Vertaktung der Linien, die attraktive Umsteigebeziehungen ermöglicht. Innerhalb des Stadtverkehrs existieren verschiedene Angebotsformen; neben den Stadtbussen und Straßenbahnen können auch z.B. Ortsbusse, die den Anforderungen an die kleinräumige Erschließung gerecht werden zum Einsatz kommen.

Fahrzeugeinsatz

Es gelten die Anforderungen aus dem vom ZVBN und der VBN GmbH gemeinsam beschlossenen jeweils gültigen Qualitätskonzept. Für den Ein- und Ausstieg wird der barrierefreie Zugang sichergestellt. Das Fahrzeugalter der Omnibusse der BSAG beträgt im Flottendurchschnitt über die Vertragslaufzeit max. 5,5 Jahre.

Qualität

Es gelten die mit der BSAG im ÖDLA festgelegten Qualitätskriterien sowie die im Qualitätssicherungssystem der BSAG (QSS) vereinbarten Konkretisierungen, die die Qualität speziell der kundenrelevanten Leistungen beschreiben, wie und wann jene gemessen werden und wie mit Abweichungen vom Maßstab umzugehen ist. Hierzu zählen u. a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Sauberkeit und kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen inkl. Fahrgastinformation, die Definition von maximalen Besetzungsgraden an maßgeblichen Querschnitten, die eine Überfüllung von Fahrzeugen im Normalfall ausschließen sollen, Regelungen zur Information der Fahrgäste im Störfall sowie Freundlichkeit und Sachkenntnis des Betriebspersonals.

Beschleunigungsmaßnahmen

Zur Sicherung eines pünktlichen, sicheren, kundenfreundlichen und wirtschaftlichen ÖPNV-Betriebs sind Beschleunigungsmaßnahmen für die Fahrzeuge im Liniennetz erforderlich. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich zu vermeiden und in

bestimmten Fällen zu minimieren. Die bereits weitgehend umgesetzte Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die Straßenbahnen wird für nachfragestarke Buslinien und fahrtzeitverlustträchtige Streckenbereiche weitergeführt sowie der technische Fortschritt bei der Modernisierung von Anlagen berücksichtigt. Hierbei sind die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen für die Fahrgäste nachzuweisen.

- Qualitätssicherung und weitere Optimierung der Ansteuerung von LSA durch Straßenbahnen
- Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der LSA-Ansteuerung für Busse
- Einbeziehung von Regionalbuslinien in die LSA-Ansteuerung
- Erneuerung des Funkansteuerungssystems für die Anmeldung von ÖV-Fahrzeugen an die Lichtsignalanlage
- Optimierung von Baustellensignalanlagen durch ÖV-Ansteuerung.

Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Alle Omnibusse der BSAG entsprechen bei ihrer Beschaffung dem aktuellen technischen Stand hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Einhaltung der EU-Immissionsgrenzwerte zu leisten.

Bilanzierung (Maßnahmen die bis zur Beschlussfassung des NVP 4 abgeschlossen waren oder bereits im Bau befindliche Maßnahmen)

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Nußhorn bzw. Bf. Mahndorf und Neuordnung der Buslinien in Bremen-Ost

Die Straßenbahnlinie 1 stellt eine direkte, leistungsfähige und attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen Mitte, Schwachhausen, Vahr und Osterholz sowie dem Weserpark und ab 2013 dem Bahnhof Mahndorf her, wo sie mit der Regio-S-Bahnlinie 1 verknüpft sein wird. Hierdurch verkürzt sich u. a. die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Weserpark erheblich. Bereits mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Nußhorn im Frühjahr 2012 wurden die Buslinien in Osterholz und Hemelingen neu geordnet. Die Straßenbahn übernimmt seither die Funktion der Buslinien 25, 38, 40 und 41 zwischen den Haltestellen Thalendorststraße und Schweizer Eck (vormals Züricher Straße), die als Verknüpfungspunkte neu gestaltet werden. Zwischen Schweizer Eck und Sebaldsbrück wurden die Buslinien 40 und 41 von der Buslinie 37 ersetzt, die von ihrer bisherigen Linienführung abweicht und das Gebiet Kuhkamp nunmehr direkt mit der Straßenbahn und der Buslinie 25 am Schweizer Eck verbindet, um ab dort dem Verlauf der früheren Linien 40/41 sowie ab Osterholzer Heerstraße ihrem bisherigen Linienweg zu folgen. An ihrem südlichen Ende wird die Linie 37 ab 2013 bis zum neuen Verknüpfungspunkt Bahnhof Mahndorf verlängert (siehe ebenda) und dort an die Regio-S-Bahn angebunden. Zwischen Kuhkamp und Sebaldsbrück verlängert sich die Fahrzeit dadurch zwar um 6 Minuten, dafür werden aber die genannten Verknüpfungspunkte mit ihren attraktiven Anschlussverbindungen erstmals und direkt erreicht. Die Fahrt zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof kann dann ebenso schnell bzw. schneller als zuvor über die Linien 1, 25 und die Regio-S-Bahn fortgesetzt werden. Die Linie 38 wurde aufgrund zu geringer

Nachfrage zwischen Schweizer Eck und Sebaldsbrück eingestellt.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal Falkenberg

Die Maßnahme befindet sich in der Umsetzung. Die Fertigstellung ist mit Stand Frühjahr 2012 für Mitte 2013 vorgesehen. Die Fahrzeit zwischen Lilienthal und Domsheide verkürzt sich durch den Wegfall der Umsteigenotwendigkeit um bis zu 10 Minuten gegenüber heute. Alle Fahrten werden mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt, mehr als 18.000 Einwohner erhalten eine Direktverbindung in die Bremer City. Der Regiobus bedient weiterhin die Relation Universität-Hauptbahnhof, wird aber nicht mehr durch den Ortskern von Lilienthal geführt. Insgesamt kommt es somit zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots zwischen den Gemeinden Lilienthal und Bremen.

Neuordnung der Buslinien in Bremen-Nord

Mit Umstellung des Regionalbahnbetriebs der Deutschen Bahn AG auf den Regio-S-Bahn-Verkehr der Nordwestbahn auf der Strecke Verden – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Vegesack – Bremen-Farge am 11.12.2011 hat die BSAG ihr Busnetz in Bremen-Nord auf Basis der einschlägigen Prognosen den sich verändernden Fahrgastströmen und dem S-Bahn-Takt (15/30 Min.) angepasst.

Die Kernpunkte im Einzelnen:

- Umstellung der Liniennummern von bisher 70er auf 90er Linien.
- Umstellung des 10-Minuten-Takts montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt.
- Taktverdichtung im Berufs- und Schülerverkehr auf 8 Fahrten/Stunde (ca. 7,5-Minuten-Takt) durch die Ergänzungslinien 91/92 und 95 auf wichtigen Streckenabschnitten (dadurch höhere Taktdichte als vorher).
- Auf dem Abschnitt Bf. Burg – Gröpelingen montags bis freitags 5-Minuten-Takt (wie bisher) durch die Überlagerung von 3 Linien .
- Nachfragegerechte Taktreduzierung am Samstagmorgen bis ca. 8 Uhr von 15 auf 30 Minuten.
- Anschlussherstellung RS 1 – Bus an den Bahnhöfen Burg, Vegesack, Blumenthal und Farge.
- Angebotsanpassungen bei der Buslinie 96/97 aus Rönnebeck: Die Linie verkehrt nur noch bis Bf.. Blumenthal. Fahrgäste können hier auf die Buslinien 90 und 94 und zur Regio-S-Bahn umsteigen.
- Bau einer neuen Buswende- und Umsteigeanlage Buschdeel; hier kann aus Richtung Rönnebeck in Richtung Farge/Neuenkirchen bzw. umgekehrt umgestiegen werden.
- Bessere Erschließung im Raum Farge/Rekum durch die Einrichtung der neuen Haltestellen Vor den Wischen und De Kreienbarg (werden zu einem späteren Zeitpunkt realisiert).
- 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).

Neuordnung der Buslinien in Niedervieland

Zum Fahrplanwechsel im März 2010 wurde im Bereich Niedervieland ein neues Busnetz eingerichtet. Betroffen waren die eher ländlich geprägten Stadtteile Seehausen mit 1.150 und Strom mit 450 Einwohnern, ein kleiner Teil von Sandhausen (das bereits zu Delmenhorst gehört) sowie über 135 Unternehmen mit ca. 8.000 Beschäftigten im GVZ (einschl. Hochregallager). Durch die Zunahme des Verkehrs und Verkehrsbehinderungen im GVZ waren die bisherigen Fahrzeiten der alten Linie 64 nicht mehr einzuhalten. Nach Verlängerung der A 281 bis zur Anschlussstelle GVZ-Nord im Jahre 2013 wird die Besiedlung im GVZ weiter ansteigen. Eine nochmalige Ausweitung des Linienwegs der Linie 64 war daher absehbar. Das bisherige Fahrplangerüst war nicht mehr zukunftsfähig, um die aus den genannten Randbedingungen resultierenden Anforderungen zu erfüllen. Der alte Fahrplan erlaubte u.a. keine weitere Anpassung im Schülerverkehr, ohne dass es zu Nachteilen in der GVZ-Bedienung gekommen wäre. Arbeitnehmer die auch am Wochenende arbeiten müssen, hatten keine bzw. nur alle 2 Stunden eine Fahrmöglichkeit. Mit dem neuen Angebot konnten folgende Verbesserungen für die Fahrgäste erzielt werden:

- Die Stadtteile Strom und Seehausen erhielten eine mindestens stündlich verkehrende Linie, deren Fahrplan morgens und nachmittags auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt wurde bei gleichzeitiger Erhöhung des Fahrtenangebotes.
- Beschäftigte im GVZ haben eine im dichten Takt verkehrende neue Ringlinie erhalten, die alle Haltestellen im GVZ mit dem Hauptbahnhof verbindet.
- Die Siedlung Warturmer Platz an der Senator-Apelt-Straße wurde erstmals direkt an das Busnetz angebunden. Beschäftigte des Gewerbegebietes Warturm wurden durch eine neue Haltestelle in Höhe der Warturmer Heerstraße besser angebunden.
- Bewohner der Neubaugebiete an der Visbeker Straße erhielten durch die neue Haltestelle in Höhe der Fußgängerbrücke über die A 281 eine, im Vergleich zur Linie 24, um 400 m kürzere Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV. Arbeitnehmer der BLG im Hochregallager haben nun auch am Wochenende eine stündliche Fahrmöglichkeit zu Schichtbeginn und -ende.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Mahndorf

Der Bahnhof Bremen-Mahndorf ist mit täglich ca. 54 hier verkehrenden Nahverkehrszügen und rd. 1.300 bis 1.500 Ein- und Aussteigevorgängen ein wichtiger Knotenpunkt im ÖPNV. Seit Dezember 2011 verkehrt hier die Regio-S-Bahn-Linie 1. Darüber hinaus lieferten die zuvor prognostizierten Umsteigezahlen am Bahnhof Mahndorf mit rd. 1.600 Umsteigevorgängen am Tag gute Gründe zur Neugestaltung eines modernen ÖPNV-, IV- und SPNV- Verknüpfungspunktes. Von den prognostizierten Umsteigern werden voraussichtlich 55 % den Umstieg zwischen SPNV und der Straßenbahnlinie 1, die ab März 2013 den Verknüpfungspunkt erreichen soll, sowie

20 % den Umstieg von und zu den Buslinien 38, 40, 41 und 44 nutzen, die durch die Umsteiganlage auf der Südseite des verlegten Bahnhofs Mahndorf an den SPNV und an die neue Straßenbahn herangeführt werden.

Der Umbau der Bahnanlagen in Verbindung mit der direkten Anbindung von Bus und Straßenbahn sowie die Anlage von angrenzenden P+R- bzw. B+R-Plätzen nördlich und südlich der Bahnanlagen, standen vor Beschlussfassung des Nahverkehrsplans kurz vor ihrer Fertigstellung. Alle baulichen Maßnahmen zusammengenommen werten den Bereich rund um den Bahnhof Mahndorf städtebaulich auf.

Die angrenzende P+R und B+R-Anlage berücksichtigt 211 Pkw-Stellplätze sowie 206 Fahrradstellplätze. Ein Angebot zur Fahrgastabwicklung für Taxen ist mit ebenfalls 5 Stellplätzen vorgesehen. Sowohl barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen und

Haltestellen als auch entsprechende Einstiegsmöglichkeiten in die Fahrzeuge werden gewährleistet. Neben dem taktilen Streifen zwischen Geh- und Radweg werden auch an den Haltestellen bzw. Überwegen Leitelemente mit Bodenindikatoren verwendet.

ÖPNV-Anbindung Überseestadt

Die Überseestadt ist im innenstadtnahen Bereich durch die Straßenbahnlinie 3 mit den Haltestellen Eduard-Schopf-Allee, Europahafen und Konsul-Smidt-Straße bereits gut erschlossen. Im weiteren Verlauf der Konsul-Smidt-Straße existiert derzeit nur eine vorläufige Anbindung über die verlängerten Linienäste der Linie 26 zur Silbermannstraße bzw. zum Schuppen 1. Ab Winterfahrplan 2012/13 ist eine direkte Buslinie 20 vom Hauptbahnhof in die Überseestadt geplant, die über die Haltestelle Am Wall die Innenstadt anbindet und im Zuge der Linie 3 und der Konsul-Smidt-Straße zur Hochschule für Künste geführt wird. Von dort ist eine Weiterführung über den Bahnhof Walle bis zum Hohweg vorgesehen. Dadurch besteht für die Fahrgäste der Überseestadt eine direkte Anbindung sowohl an den Hauptbahnhof als auch an den Bf. Walle. Der Betrieb wird mit einem 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ aufgenommen; in der SVZ ist ein Stundentakt geplant. Mit zunehmender Besiedlung der Überseestadt und in Abhängigkeit der Nachfrage kann das Buslinienangebot entsprechend verdichtet werden. Die Linie 20 übernimmt somit auch die bisherige Bedienung der Überseestadt durch die Buslinie 26 und ersetzt im Bereich Bf. Walle/Hohweg auch die Linie 28; beide Linien sollen an der Emdener Straße enden.

Besonderer Bahnkörper Duckwitzstraße

Die Maßnahme wurde umgesetzt.

Gleisverbindung Richard-Dunkel-Straße

Die Maßnahme zur Verkürzung von Betriebsfahrten zwischen Betriebshof Neustadt und Huchting (Linien 1 und 8) wurde umgesetzt.

Maßnahmen, die nicht weiter verfolgt werden

Verlängerung der Straßenbahnlinien 2 und 10 Richtung Osterholzer Landstraße bzw. Mercedes

Die Erhöhung der Kosten der Maßnahme auf 58,5 Mio € (Stand 2010) führte dazu, dass der nachzuweisende volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme nicht mehr erbracht werden kann. Der Nutzen-Kosten-Faktor verringerte sich durch die Kostenerhöhung auf unter 1. Bei einem Faktor unter 1 ist eine Aufnahme in das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes nicht möglich. Sollte die Maßnahme dennoch weiter verfolgt werden, müsste eine 100%-Finanzierung durch das Land bzw. die Stadt Bremen erfolgen. Aufgrund der begrenzten Landes- und städtischen Mittel soll diese Straßenbahnverlängerung vorerst nicht weiter verfolgt werden. Die Freihaltung der Trasse, zumindest der Linie 2 entlang der Osterholzer Heerstraße, soll aber als Zukunftsoption im Rahmen des VEP untersucht werden.

Prüfaufträge

Neue Haltestelle Hochschulring/BAB-Zubringer Universität

Die EVB-Busgesellschaft und der Technologiepark Universität befürworten den Haltepunkt. Die Einrichtung einer Haltestelle für die Regio-Buslinien 630/670 wird geprüft.

Gleisverbindung Malerstraße

Mit Blick auf die Gleisverbindung über die Stresemannstraße kann sich ein verkehrlicher Nutzen im Netzzusammenhang ergeben. Eine Gleisverbindung in der Malerstraße ermöglicht die Verlagerung einer Straßenbahnlinie (2 oder 10) in die Linienführung der heutigen Linie 3 zwischen Weserwehr und St.-Jürgen-Straße.

Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Graubündener Straße

Die bereits weitgehend barrierefreie Haltestelle der Straßenbahnlinie 1 soll exemplarisch auf weitergehende Möglichkeiten zur Optimierung der Barrierefreiheit geprüft werden.

Differenzierte ÖPNV-Bedienung (Ortsbus, AST, ALT)

Die zuvor genannten Kriterien für die Konzeption und den Einsatz von Ortsbussen oder anderen, den standardmäßigen ÖPNV ergänzenden Bedienungs-Angeboten innerhalb der Stadtgemeinde Bremen, sollen auf bebaute Gebiete angewandt werden, die sich außerhalb eines 600 m-Radius um die Haltestellen der bestehenden ÖPNV-Linien befinden. Hierbei ist im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen zu prüfen, ob den standardmäßigen Linienverkehr ergänzende ÖPNV-Angebote eingerichtet werden können.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Huchting

Die Einrichtung eines Regio-S-Bahn-Haltepunktes und die Verknüpfung mit dem ÖPNV soll im Rahmen des VEP untersucht werden.

Neue Haltestelle im Zuge der Straßenbahnlinie 4 in Höhe Brenningstraße

Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle soll im VEP geprüft werden.

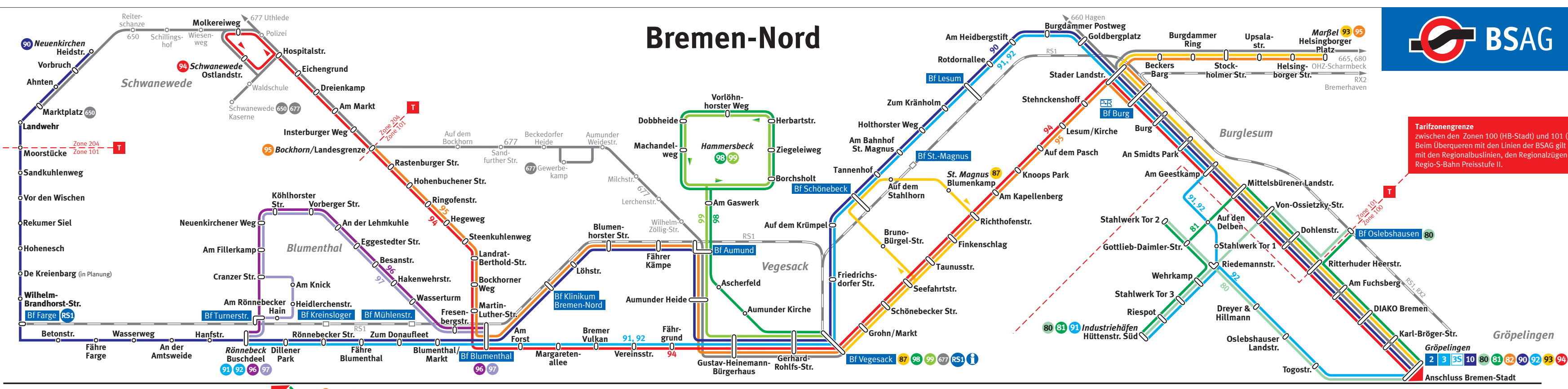
Beschlussvorschlag

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

ANLAGEN

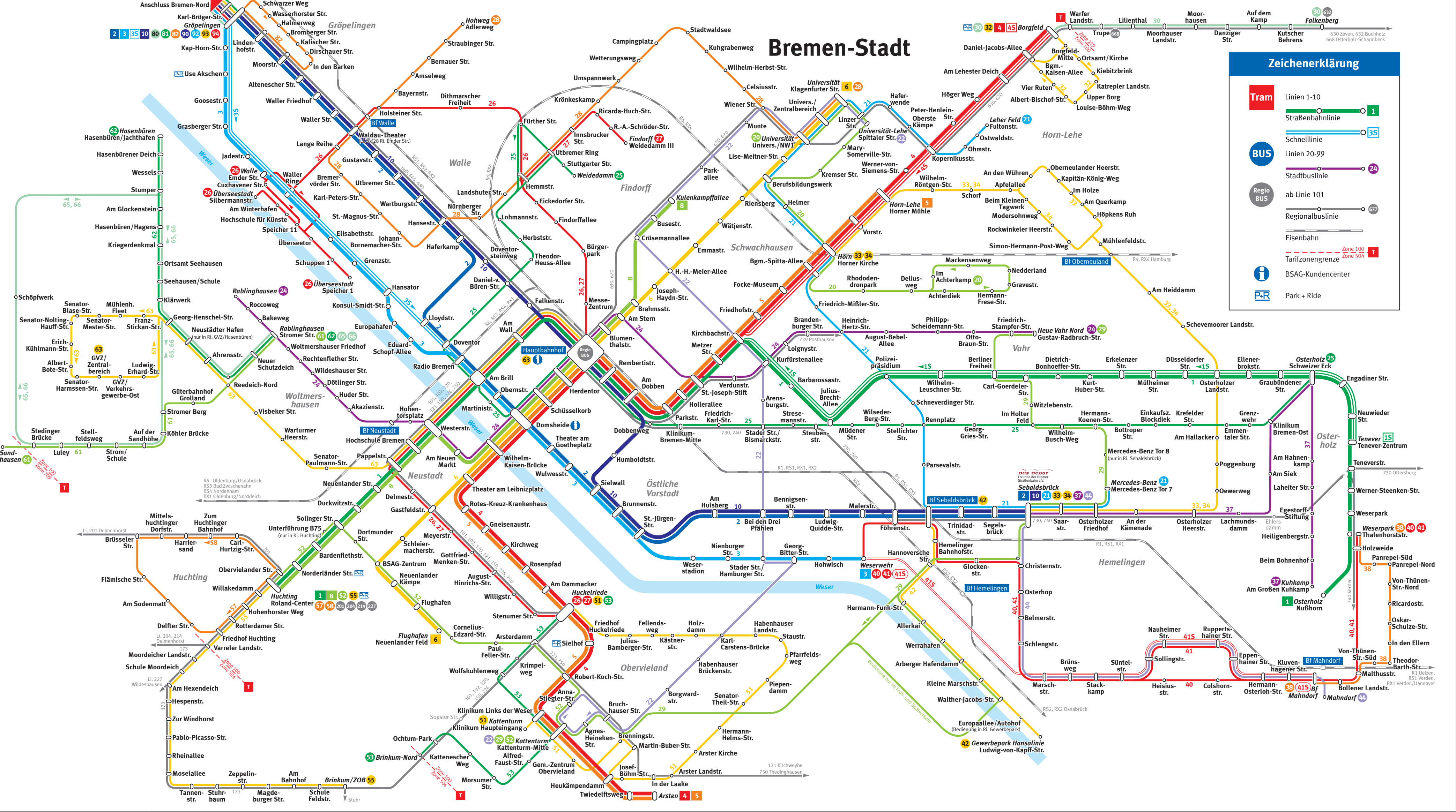
1. Plan Gesamtnetz 2012 (BSAG/RegioBus/Eisenbahn)
2. Plan Nachtlinien der BSAG 2012
3. Plan ÖPNV-SPNV Planung

Bremen-Nord



Tarifzonen
 zwischen den Zonen 100 (HB-Stadt) und 101 (HB-Nord).
 Beim Überqueren mit den Linien der BSAG gilt Preisstufe I,
 mit den Regionalbuslinien, den Regionalzügen und der
 Regio-S-Bahn Preisstufe II.

Bremen-Stadt









Zeichenerklärung

- Tram**
 - Linien 1-10
 - Straßenbahnlinie
 - Schnelllinie
- BUS**
 - Linien 20-99
 - Stadtbushlinie
 - ab Linie 101
 - Regionalbuslinie
 - Eisenbahn
- Regio BUS**
 - ab Linie 101
 - Regionalbuslinie
- Eisenbahn
- Tarifzonen
- BSAG-Kundencenter
- Park + Ride

BSAG - Bremer Straßenbahn AG
 © 2023
 R6 Oldenburg/Osnabrück, R53 Bad Zwischenahn, R54 Nordenham, R51 Oldenburg/Norddeich

Planung ÖPNV / SPNV Raum Bremen

Zeichenerklärung

-  Straßenbahnlinien (Bestand)
-  Straßenbahnverlängerungen (Planung)
-  Straßenbahnverlängerungen (im Bau)
-  Eisenbahnstrecke (Bestand)
-  Straßenbahnverlängerungen auf Eisenbahnstrecke (Planung)
-  Eisenbahnstrecke SPNV
-  Grenze des Stadtgebietes
-  Bahnhofsum- und Bahnofsneubau (Planung)
-  Bahnhof (Bestand)

Quelle:
SUBV Senator für Umwelt, Bau, Verkehr

