

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 17. August 2017**

**Fortschreibung der ÖPNV-Planung der Stadtgemeinde Bremen
für den Nahverkehrsplan 5 (NVP)
des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen (ZVBN)**

1. Sachstand zum Verfahren

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 (NVP 4) im Dezember 2012 beschlossen wurde, muss die Fortschreibung des ÖPNV-Nahverkehrsplans des ZVBN (NVP 5: Im Weiteren NVP genannt) in der zweiten Jahreshälfte 2017 inklusive aller Gremienbeschlüsse abgeschlossen sein. Die Bearbeitung der Fortschreibung führt der ZVBN im Auftrag der ihm angehörig 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 2017 dient somit auch der hiermit vorgelegte Teil der Stadtgemeinde Bremen.

Der zu beschließende NVP hat einen Geltungszeitraum von 5 Jahren bis Dezember 2022. Maßnahmen, deren Realisierung in diesem Zeitraum absehbar nicht erfolgen kann bzw. die sich noch nicht in einer konkreteren planerischen Untersuchung befinden, sind hier nicht enthalten.

Der zurzeit noch in Aufstellung befindliche öffentliche Dienstleistungsauftrag an die BSAG (ÖDLA) wird demgegenüber aufgrund seiner angestrebten Laufzeit von 22,5 Jahren weiter in die Zukunft gerichtete Themen zur Entwicklung des ÖPNV aufgreifen und Rahmenbedingungen zur Bearbeitung und zum Umgang mit diesen Themen enthalten. Der ÖDLA soll Anfang 2018 beschlossen werden und zum 1.1.2019 in Kraft treten.

Unter Berücksichtigung der Regelungen über den Nahverkehrsplan im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, im Bremischen ÖPNV-Gesetz sowie in der Zweckverbandssatzung des ZVBN 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 4 gibt es für die Fortschreibung bei den zuvor genannten inhaltlichen Teilen A und B keine grundsätzlichen Änderungen. 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 zurzeit noch in der Bearbeitung. Wesentlich für die Fortschreibung des NVP sind dagegen die Projekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Teil C. Diese Maßnahmen waren bereits weitgehend im NVP 4 enthalten. Sie werden in die Fortschreibung des NVP zu einem großen Teil übernommen (siehe die nachfolgenden Textbausteine zum NVP im Kapitel 2 in dieser Vorlage) und durch neue Maßnahmen ergänzt. Hierfür wurden aktuelle Entwicklungen für die Planung und Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen berücksichtigt.

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr wurde von der Deputation am 30. April 2015 mit der Vorlage 18/523 (L) beschlossen. Er hat einen Geltungszeitraum von 10 Jahren. Der dort berichtete Sachstand wird für die Fortschreibung des NVP berücksichtigt.

Im nachfolgenden Kapitel 2 dieser Vorlage wird der Teil A (bereits vorliegender Textbaustein des ZVBN) sowie alle in die Fortschreibung des NVP aufzunehmenden Maßnahmen dargestellt (Teil C). Weiterhin sind entsprechend der inhaltlichen Vorgaben des ZVBN für die Erstellung des Nahverkehrsplans neben der eigentlichen Fortschreibung (umzusetzende bzw. geplante Maßnahmen) auch die im Geltungszeitraum des bisherigen NVP 4 umgesetzten und begonnenen Maßnahmen im Kapitel 3 (Bilanzierung) sowie zu prüfende Maßnahmen im Kapitel 4 enthalten.

Der ZVBN führt von Juli bis August 2017 eine Trägerbefassung des aktualisierten NVP durch.

Aussagen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) zum straßengebundenen ÖPNV

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (im Weiteren: Deputation) hat in ihrer Sitzung am 12.1.2012 die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) beschlossen. Der Planungshorizont des VEP reicht bis zum Jahr 2025. Im VEP wurden im Unterschied zum NVP Maßnahmen für alle Verkehrsmittel und deren Wechselwirkungen untereinander untersucht. Das Handlungskonzept des VEP wurde am 29.7.2014 von der Deputation und am 23.9.2014 von der Bremischen Bürgerschaft beschlossen. Der VEP ist seither eine wesentliche Leitlinie für die Verkehrsentwicklung in Bremen. Die im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV werden im Handlungskonzept des VEP im Maßnahmenfeld „E“ auf den Seiten 149 bis 163 dargestellt. Die wichtigsten Projekte sind im Kapitel 5 dieser Vorlage aufgeführt.

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Teil A: Bestandsaufnahme

Das ÖPNV-Gesamtangebot in der Stadtgemeinde Bremen besteht aus zehn SPNV-Linien, 12 Straßenbahnlinien, 46 Stadtbuslinien und 29 Regionalbuslinien (jeweils inkl. Nachtverkehr). Das Gesamtnetz teilt sich in die Bedienungsgebiete Bremen-Stadt und Bremen-Nord auf. Zudem ist Bremen an den Fernverkehr angebunden, der innerhalb des Verbundes ebenfalls zum VBN-Tarif (mit Aufschlag) genutzt werden kann.

SPNV-Anbindung

Die Stadt Bremen wird durch die SPNV-Linien RE1, RE4, RE8, RE9, RE19, RS1, RS2, RS3, RS4, RB37, RB41 und RB58 an das SPNV-Netz und die umliegenden Oberzentren angeschlossen. Von besonderer Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr ist die Linie RS1: Bremen–Farge - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf. – Verden.

Straßengebundener ÖPNV im Stadtverkehr Bremen

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

- **Straßenbahnnetz**

Das Straßenbahnnetz besteht aus 7 Durchmesserlinien (1, 2, 3, 4, 6, 8, 10). Während der morgendlichen Berufsverkehrszeit verkehren zur Verstärkung zusätzlich zwei Schnellstraßenbahnlinien (1S und 4S) sowie eine Schnelllinie nachmittags im Berufsverkehr (4 S) überwiegend auf den Linienwegen der genannten Hauptlinien 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 13 Buslinien schwerpunktmäßig auf das Zentrum Vegesack sowie die Verknüpfungspunkte zum SPNV (siehe weiter unten) ausgerichtet ist. Durch die Anbindung an den Verknüpfungspunkt Gröpelingen ist der Anschluss an das stadtbremische Straßenbahnnetz hergestellt.

Die Buslinien (ohne Nachtverkehr) 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	98
Zubringer-/Abbringerlinie	31, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 41S, 42, 44, 51, 53, 55, 57, 58, 61, 62, 65, 66	80, 81, 82, 83, 93, 96, 97
Tangentallinie	21, 22, 28, 29, 52	

Tabelle: Zuordnung der Buslinien in Bremen nach Linienformen (Quelle: Fahrplan 03/2017)¹

¹ Die Linien des Nachtverkehrs, der Regionalverkehr sowie die Stadtbuslinien aus Delmenhorst 201, 204 und 214 sind in dieser Übersicht nicht dargestellt.

Die Durchmesser- und Halbmesserlinien übernehmen gemeinsam mit den Straßenbahnlinien die Haupterschließung des Bedienungsgebietes Bremen-Stadt und Bremen-Nord. Auf ihnen werden die starken Fahrgastströme zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt abgewickelt. Ergänzt werden sie durch Zubringer- 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 in Bremen-Stadt durch Tangentiallinien, die Stadt- und Ortsteile miteinander verbinden, ohne das Stadtzentrum zu berühren und zum Teil auch die Stadtteilerschließung übernehmen.

- **Schnellbusse**

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

- **Zeitliches Verkehrsangebot Bremen-Stadt**

Der Betrieb der Straßenbahn- und Buslinien in Bremen-Stadt beginnt gegen ca. 05:00 Uhr und endet gegen 23:40 Uhr werktäglich (bezogen auf die Innenstadt). Die Betriebszeit wird in die folgenden drei Zeitgruppen unterteilt:

- *Hauptverkehrszeit* (HVZ, Tagesverkehr): montags - freitags von 06:15 - 09:00 Uhr und 15:00 - 18:45 Uhr
- *Normalverkehrszeit* (NVZ, Tagesverkehr): montags - freitags zwischen den Hauptverkehrszeiten sowie von 18:45 - 20:30 Uhr; sonnabends von 09:30 - 18:00 Uhr (auf Hauptlinien bis 19:30)
- *Schwachverkehrszeit* (SVZ, Früh-/Spät- und Wochenendverkehr): montags - freitags vor der HVZ bis 06:15 Uhr und nach der NVZ ab 20:30 Uhr; sonnabends vor und nach der NVZ sowie an Sonn- und Feiertagen. 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-Minutentakt (Straßenbahnlinien 4 und 6 in der HVZ: 5-Minutentakt, Buslinien 24, 25 und 26/27 in der HVZ: 7,5-Minutentakt).

In der SVZ wird im 20-Minutentakt gefahren. In den Sommerferien verkehren die Straßenbahnen und Busse auf den Durchmesserlinien im 10-Minutentakt, die Anschlusslinien entsprechend im 10- bzw. 20-Minutentakt.

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-Minutentakt und sonntags im 20- bis 30-Minutentakt 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 Fahrplanktakt zwischen 15 bis 60 Minuten unterschiedlich gestaltet.

Zubringer- und Abbringerlinien verkehren in der Regel im gleichen oder in einem weiteren Fahrplanktakt als die Hauptlinien, mit denen sie verknüpft sind. Linien mit 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-Minutentakt angeboten. Auf den Linien 29 und 52 wird die Bedienung samstags teilweise und sonn- und feiertags ganz eingestellt.

- **Zeitliches Verkehrsangebot Bremen-Nord**

Der Betrieb der Buslinien in Bremen-Nord beginnt um ca. 05:00 Uhr und endet um ca. 00:30 Uhr werktäglich (bezogen auf den Bf Vegesack). Der Fahrplan des Busliniennetzes in Bremen-Nord ist auf das Verkehrsangebot der SPNV-Linie RS1 (Bremen-Farge - Bremen-Vegesack - Bremen Hbf - Verden) ausgerichtet.

Die Buslinien verkehren in den Hauptverkehrszeiten grundsätzlich in einem 15-Minutentakt, um so den Anschluss an die RS1 herzustellen, die im 15-30-Minutentakt verkehrt. Auf

zahlreichen Strecken wird der Takt der Buslinien durch die Überlagerung von Linien auf 7,5 bzw. 5 Min. (Bf-Burg – Gröpelingen) verdichtet. In der SVZ verkehren die Buslinien alle 30 Minuten. An Sonntagen wird auf den Hauptlinien zwischen ca. 13:30 Uhr und ca. 19:00 Uhr im 15-Minutentakt gefahren, zwischen Bf. Burg und Gröpelingen alle 7,5 Minuten. Die Zeitfenster der drei Zeitgruppen (HVZ, NVZ, SVZ) entsprechen denen in Bremen Stadt.

- **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, Huckelriede, Roland-Center Huchting), an denen fahrplanmäßige Anschlüsse gewährleistet sind. Im Bedienungsgebiet Bremen-Nord sind als zentrale Verknüpfungspunkte die Haltestellen Bf Bremen-Vegesack, Bf. Bremen-Burg und Bf. Bremen-Blumenthal zu nennen.

- **Nachtverkehr in Bremen** (siehe Anlage 2: Nachtlinien)

Im Bremer Stadtgebiet verkehren täglich zehn Nachtlinien: drei Straßenbahnlinien, sechs Stadtbuslinien und ein Anruf-Linientaxi. Zusätzlich verkehrt ab Dezember 2017 die RS1 an Wochenenden zwischen Bremen Hbf. und Vegesack im Stundentakt.

Die Nachtlinien des Stadtverkehrs 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-Minutentakt angeboten. In den übrigen Nächten beginnen Fahrten jeweils um 00:00 Uhr, 00:30 Uhr, 1:00 Uhr, 1:30 Uhr und 04:30 Uhr (ab Hauptbahnhof) (vgl. nachfolgende Tabelle).

Das Nacht-Taxi N94 dient als Zubringer/Abbringer zur/von der Linie N7.

Nächte	Montag/Dienstag bis Donnerstag/Freitag	Freitag/Samstag	Samstag/Sonntag
Fahrten	00:00 Uhr 00:30 Uhr 01:30 Uhr 04:30 Uhr	Halbstündlich 00:00 Uhr bis 01:30 Uhr stündlich bis 04:30 Uhr	Halbstündlich 00:00 Uhr bis 01:30 Uhr stündlich bis 06:30 Uhr

Tabelle: Zeitliches Angebot der Nachtlinien in der Stadt Bremen

- **Verknüpfungspunkt Nachtverkehr**

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der zentrale Verknüpfungspunkt für alle städtischen Nachtlinien (Straßenbahn und Bus) mit Ausnahme der Linien N6 und N94. 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.

Einzelmaßnahmen an Haltestellen zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Seit 2008 (zuletzt aktualisiert 2016) befindet sich in Bremen die "Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraumes, 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 wird diese Richtlinie angewendet. In Zusammenarbeit mit der BSAG hat die Stadtgemeinde Bremen darüber hinaus ein Maßnahmenprogramm zum Umbau von Haltestellen mit besonderer verkehrlichen Bedeutung entwickelt. In diesem Rahmen wurden bislang 13 von 41 für den zeitnahen Umbau vorgesehenen Haltestellen barrierefrei umgestaltet (Stand 12/2016). Der Umbau der weiteren 28 Haltestellen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit von den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen.

- **Regionalbusverkehr**

Das Regionalbusnetz verbindet das Oberzentrum Bremen in Ergänzung zum SPNV und den über das Stadtgebiet hinaus verlängerten Stadtbuslinien (insbesondere Linie 55, 90, 94) und der Straßenbahnlinie 4 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 insbesondere zum Fernverkehr und SPNV. Nur fünf Regionalbuslinien (227, 237, 238, 677 und 680) enden an den Verknüpfungspunkten bzw. aufkommensstarken Punkten Huchting, Sebaldsbrück/Daimler, Bf Bremen-Vegesack und Bremen-Gröpelingen im Bremer Stadtgebiet.

- **Regionaler Nachtverkehr**

Darüber hinaus verkehren in Bremen am Wochenende als regionales Nachtverkehrsangebot sechs VBN-Nachtschwärmerlinien.

Die sechs Nachtschwärmerlinien verbinden das Bremer Stadtgebiet mit den Landkreisen Cuxhaven, Diepholz, Osterholz und Verden. Über die Nachtlinien N63 und N67 mit Anschluss in Lilienthal Falkenberg besteht auch Anschluss an die Orte Rotenburg (Wümme) und Worpswede.

Diese regionalen Nachtbusangebote haben die Aufgabe,

- für Umlandbewohnerinnen und -bewohner 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 Worpswede) zu verbessern und
- für Jugendliche die Großraumdiskotheken im Bremer Umland erreichbar zu machen.

Die VBN-Nachtschwärmerlinien verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Die Linien N12, N67 und N73 verkehren auch in den Nächten von Freitag auf Samstag. Verknüpfungspunkt im Regionalen Nachtverkehr ist der Bremer Hauptbahnhof.

Teil B: Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im ÖPNV

Dieser Teil wird vom ZVBN für das gesamte Verbundgebiet nach einer einheitlichen und mit SUBV abgestimmten Methodik erarbeitet. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens erfolgt unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Fahrgastaufkommens, der Bevölkerungsprognose, und der demographische Entwicklung. Eine Rückkoppelung zu den Strukturdaten und Verkehrsprognosen der Freien Hansestadt Bremen ist somit sicher gestellt.

Teil C: Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV in Bremen (Stadt) siehe Anlage 3: Planung ÖPNV/SPNV

Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 nach Bremen-Mittelshuchting und 8 nach Weyhe (VEP Maßnahmen BS.19 und BS.20)

Im Bereich Kirchhuchting ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 nach Mittelshuchting bzw. über Stuhr nach Leeste 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 bis Weyhe-Leeste geführt werden. 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 vorgesehen. In der Kirchhuchtinger Landstraße und Huchtinger Heerstraße verkehren bis zum Roland-Center wie bisher zusätzlich die Regionalbusse und die Buslinien der Delbus.

Nach einer erneuten Variantenuntersuchung zur Trassenoptimierung in Verbindung mit einer Bürgerbeteiligung wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Baurechtsschaffung ist der Baubeginn zeitnah für Herbst/Winter 2017/2018 vorgesehen. Nach gegenwärtigem Stand soll zunächst mit dem Bau der Linie 1 begonnen werden und bei Vorliegen vollziehbaren Baurechts der Bau der Linie 8 erfolgen. Die Maßnahme ist Teil der Basismaßnahmen BS.19 und BS.20 des Handlungskonzepts des VEP in der höchsten Prioritätsstufe (I).

Gleisverbindung Julius-Brecht Allee – Steubenstraße – Stresemannstraße – Bennisenstraße (VEP Maßnahme BS.18)

In einer Analyse von Verkehrsbeziehungen hat sich herausgestellt, dass zwischen der Vahr und Osterholz-Tenever einerseits sowie zwischen Hulsberg, Peterswerder, Steintor und Ostertor andererseits sehr viele Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und vergleichsweise wenig Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die genannte Gleisverbindung zwischen den heutigen Linien 1 und 2/10 ermöglicht es, diese Fahrgastpotenziale besser auszuschöpfen. Die östliche Vorstadt kann somit direkt und umsteigefrei mit der Neuen Vahr und Osterholz durch die Straßenbahn verbunden werden.

Die Kosten-Nutzen-Untersuchung nach den Parametern der standardisierten Bewertung für ÖPNV-Vorhaben hat ein positives Ergebnis erbracht. Die Einbeziehung der Maßnahme in das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes ist erfolgt und die Planfeststellung eingeleitet. Die Maßnahme ist ebenfalls als Basismaßnahme unter der Nr. BS.18 in der höchsten Prioritätsstufe (I) des VEP enthalten.

Strecken Anpassungen für 2,65 m breite Straßenbahnen

Der Beschluss der Deputation für Bau vom 6.12.2001 (Vergrößerung des Gleisachsabstandes für den Einsatz breiterer Straßenbahnfahrzeuge, Vorlage Nr. 15/520) wird weiter umgesetzt. Für den Einsatz 2,65 m breiter Straßenbahnfahrzeuge werden alle Streckenabschnitte im Zuge von Gleiserneuerungs- und Straßenbaumaßnahmen angepasst. Ende 2016 waren 97% des Streckennetzes angepasst. Im Zuge von weiteren Gleisersatzbauarbeiten auf folgenden Streckenabschnitten ist der Abschluss dieser Maßnahme absehbar:

- Sebaldsbrücker Heerstraße/Bahnunterführung (erfolgt im Zuge Erneuerung der Eisenbahnbrücke) und von Esmarchstraße bis Trinidadstraße.
- Falkenstraße von Kaufmannsmühlenkamp bis Bürgermeister-Smidt-Straße.
- Landwehrstraße von Hansestraße bis Bürgermeister-Hildebrandstraße.
- Waller Heerstraße von Waldau Theater bis Utbremer Straße.
- Gröpelinger Heerstraße von Betriebshof Gröpelingen bis Lindenhofstraße inkl. Havemannstraße.

Barrierefreiheit

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert als Bundesgesetz die „vollständige Barrierefreiheit“ bis 2022 ein. Der Begriff umfasst sämtliche potenziellen und tatsächlichen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV und deren eigenständigen Zugang (ohne fremde Hilfe) zu den Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen, als auch zu allen ÖPNV-bezogenen Informationen.

Bremen hat in der Vergangenheit in Abstimmung mit den zuständigen Verbänden die Informationen an Haltestellen und im Internet sowie die Zugänglichkeit der Haltestellen und die Kennzeichnung der Einstiege für Blinde und Sehbehinderte als auch für Rollstuhlfahrende verbessert.

Der mechanische Hublift dient Rollstuhlfahrenden als fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, um den Höhenunterschied zwischen Haltestellenhöhe und Fahrzeugbodenhöhe überwinden zu können. Andere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können oder dürfen den Hublift aus Sicherheitsgründen nicht benutzen.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit wird in der Stadtgemeinde Bremen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben vorbereitet. Wichtig ist dabei v.a. der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge für alle Fahrgäste (VEP Maßnahme E.8b). Ziel ist es daher, einen barrierefreien Ein- und Ausstieg an allen Türen zu erreichen. Dies würde auch die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen verkürzen. Die Voraussetzungen und Möglichkeiten hierfür sowohl fahrzeug- als auch haltestellenseitig werden aktuell geprüft.

Die Kosten für Anpassungsmaßnahmen an Fahrzeugen und Haltestellen zur Schaffung eines niveaufreien Einstiegs in die Busse und Straßenbahnen sind erheblich. Eine Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Aufgrund der bislang geringen Bordhöhe in Bremen sowie der Anzahl von 1.450 Haltestellen insgesamt und im Hinblick auf die Einschränkungen seitens des Haushalts, sind Kompromisse und Zwischenlösungen auf dem Weg zur Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV erforderlich.

Im ersten Schritt sollen ab 2020 pro Jahr 30 Bushaltestellen so umgerüstet werden, dass sie die Kriterien einer vollständigen Barrierefreiheit erfüllen. Sobald der Zeitpunkt zum Einsatz einheitlicher Straßenbahnfahrzeuge absehbar ist soll mit der Umgestaltung von zunächst 10 Straßenbahnhaltestellen pro Jahr begonnen werden. Für Busse ist die vollständige Barrierefreiheit an diesen Haltestellen dann ebenso hergestellt. Die Priorisierung knüpft an das Verfahren an, das im BdV für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 11. April 2013 dargestellt wurde.

Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in der Stadtgemeinde Bremen ab 2022 wird ein gesonderter Bericht bis Mitte 2018 erstellt. Hierin wird konkret dargestellt, wie technisch

sowohl fahrzeugseitig als auch haltestellenseitig die 100%-Barrierefreiheit erreicht werden sollen. Dieser Bericht soll dann als Nachtrag des NVP auch durch die ZVBN-Verbandsversammlung beschlossen werden.

Verknüpfungspunkt Föhrenstraße (VEP-Maßnahme BS.23)

Im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung eines SPNV- Haltepunktes „Föhrenstraße“ ist der Neubau der Straßenbahn- und Bushaltestellen vorgesehen, um die künftigen Umsteigevorgänge zwischen Straßenbahn/Bus und SPNV (Regio-S-Bahn) für die Fahrgäste optimal zu gestalten. Eine Umsetzung der Maßnahme wird mit hoher Priorität verfolgt.

Verknüpfungspunkt Bahnhof Vegesack

Nach der vollständigen Durchbindung der Regio-S-Bahnlinie 1 und der Einführung eines 15-Minutentaktes zwischen den Bahnhöfen Vegesack und Hauptbahnhof in den Hauptnachfragezeiten haben sich die Fahrgastströme im Busnetz Nord an das Angebot der Regio-S-Bahnlinie RS 1 angepasst. Mit der Umsteiganlage Bahnhof Blumenthal wird aktuell ein zentraler Verknüpfungspunkt im Bremer Norden neu errichtet.

Ein weiterer zentraler Verknüpfungspunkt ist der Bahnhof Vegesack. Eine Neuordnung aus städtebaulichen Gründen und zur Verbesserung der Aufenthaltsfunktion wird angestrebt. Hierbei sollen die Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und Bus weiter optimiert werden.

Überprüfung des Buslinienetzes der BSAG (VEP Maßnahmen BS.21 u. E11)

Bisher schon wurden von der BSAG Bus-Teilnetze im Zuge von Erweiterungen des Schienennetzes (Straßenbahnlinien 1, 4 und Regio-S-Bahnlinie 1) modifiziert und an die sich verändernde Fahrgastnachfrage angepasst. Im VEP wurde das Busangebot im gesamtstädtischen Zusammenhang mit dem Ziel weiterer Optimierungen überprüft. Darüber hinaus soll die Sinnhaftigkeit von bedarfsgesteuerten Angeboten untersucht werden. Alle Vorschläge stehen aufgrund der Haushaltsknappheit unter Finanzierungsvorbehalt. Nach entsprechender Prüfung wird angestrebt, besonders effiziente Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorrangig umzusetzen.

Angestrebt wird aktuell die Verlängerung der Linien 26/27 über den heutigen Endpunkt Huckelriede hinaus bis Kattenturm und Arsten. Weiterhin ist die Anbindung des Wohnparks Oberneuland, der zurzeit über keine eigene ÖPNV-Anbindung verfügt, an das Busnetz vorgesehen.

Im Zuge der Entwicklung des neuen Klinikviertels am Klinikum Mitte sieht ein Mobilitätskonzept u.a. die Verbesserung und Ausweitung des bestehenden Busangebots in der Achse der Bismarckstraße vor. In Abstimmung mit der BSAG werden entsprechende Maßnahmen im Busnetz untersucht.

Führung der Regio-Buslinien im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (VEP Maßnahme E.9)

Mit der Umsetzung von netzergänzenden Straßenbaumaßnahmen – insbesondere der Fertigstellung der A 281 und im Zuge der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, u.a. der 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 wird das Ziel verfolgt, Arbeitsplatzschwerpunkte in Bremen, wie die Airport-Stadt, direkt an den Regionalbusverkehr anzubinden. Weiterhin bestehen folgende Anforderungen:

- Orientierung der Linienführung an der tatsächlichen und der zu erwartenden Fahrgastnachfrage,
- Beibehaltung der bisherigen Finanzierung,
- 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 hierbei in besonderer Weise zu beachten.

Bedienungsstandards

Netz- und Haltestellendichte, Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten waren vertraglich mit der Bremer Straßenbahn AG i.R. des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) bis 2020 vereinbart. Der bestehende ÖDLA wird zum 1. Januar 2019 durch einen neuen ÖDLA ersetzt, dessen Laufzeit 22,5 Jahre (maximale mögliche Vertragsbindung) betragen wird und dessen Eckpunkte und grundsätzlichen Inhalte bereits mit der vorgeschriebenen EU-weiten Vorabbekanntmachung im Herbst 2016 festzulegen waren. Diese entsprechen weitestgehend den zurzeit geltenden Bedienungsstandards (siehe hierzu Teil A).

Das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wird in einem fußläufigen Radius von 600 m um die bestehenden Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (hier: SPNV und straßengebundener ÖPNV) nahezu vollständig erschlossen. Dieser allgemein übliche, im Nahverkehrsplan festgelegte und im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag angewendete Einzugsbereich der Haltestellen wird innerhalb der geschlossen besiedelten Bereiche im Stadtgebiet Bremens nur an wenigen Stellen geringfügig überschritten.

Für die künftige Mobilitätsentwicklung sind unterschiedliche Szenarien der ÖPNV-Erschließung denkbar, die auch vorhersehbare Innovationen wie z.B. autonom verkehrende Fahrzeuge einbeziehen. Eine weitere Verdichtung des Liniennetzes ist vor diesem Hintergrund nicht Gegenstand des ÖDLA.

In Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage müssen vorhandene Angebote hinsichtlich geeigneter Bedienungskonzepte überprüft und ggfs. auch eingeschränkt werden, wohingegen andererseits das Angebot bei hoher Nachfrage weiter verdichtet werden sollte, um vorhandene Fahrgastpotenziale angemessen bedienen zu können.

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 i.R. der technischen und örtlichen Möglichkeiten und Besonderheiten sichergestellt. Das Fahrzeugalter der Omnibusse der BSAG beträgt im Flottendurchschnitt über die Vertragslaufzeit max. 6,5 Jahre. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Qualität

Es gelten die mit der BSAG im geltenden 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. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

Fahrgastinformation und Service

Grundlage für die vom Verkehrsunternehmen durchzuführende Fahrgastinformation sind die im gemeinsam von ZVBN und VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzept „Fahrgastinformation im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen“ in seiner gültigen Fassung verankerten Anforderungen (<http://www.zvbn.de/bibliothek/data/Fahrgastinformation-im-VBN.pdf>).

Vor jedem Fahrplanwechsel hat das Verkehrsunternehmen in geeigneter und den Fahrgastinformationsbedürfnissen eines Stadtverkehrs entsprechender Weise Fahrpläne zu veröffentlichen. Soweit unterjährig zwischen den Fahrplanwechseln Fahrplanänderungen vorgenommen werden, sind die Informationen zu aktualisieren.

Das Verkehrsunternehmen hat einen Internetauftritt anzubieten, in dem deutlich auf das Leistungsangebot hingewiesen wird und in den Fahrplan- und Tarifinformationen des gesamten VBN-Angebots (einschließlich Möglichkeiten zum Download) integriert sind. Der Internetauftritt muss die elektronische VBN-Fahrplanauskunft enthalten sowie zumindest über planbare Angebotsänderungen (z. B. durch Baustellen) mit angemessenem zeitlichen Vorlauf informieren. Die Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit wird beachtet.

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 und Modernisierung des Ansteuerungssystems für die An- und Abmeldung von ÖV-Fahrzeugen an den Lichtsignalanlagen,
- Optimierung von Baustellensignalanlagen durch ÖV-Ansteuerung.

Fahrzeugemissionen

Alle Busse im Linienverkehr entsprechen bei ihrer erstmaligen Inbetriebnahme dem jeweils aktuellen technischen Stand hinsichtlich des Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoßes, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Einhaltung der EU-Emissionsgrenzwerte zu leisten. Alle Straßenbahnen entsprechen zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung dem aktuellen technischen Standard, insbesondere hinsichtlich der Lärmemissionen.

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

- **Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal Falkenberg**

Die Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal erfolgte am 1.8.2014. Die Fahrzeit zwischen Lilienthal und Domsheide hat sich durch den Wegfall der Umsteigenotwendigkeit um bis zu 10 Minuten gegenüber vorher verkürzt. Alle Fahrten werden mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt, mehr als 18.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben eine Direktverbindung in die Bremer City erhalten. Der Regiobus bedient als Teil des Liniensbündels Osterholz auch weiterhin die Relation Lilienthal - Bremen-Universität - Hauptbahnhof und tangiert an zentraler Stelle den Ortskern von Lilienthal.

- **Buslinien Bremen Stadt**

Die neu eingerichtete Linie 20 in die Überseestadt wurde aktuell bis zur Hafenkante

verlängert und aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minutentakt verdichtet.

Nach weiteren Betriebsansiedlungen im Gewerbegebiet Hansalinie wurde die Linie 42 an ihren Linienenden bis zur Bordeauxstraße bzw. zum Weserwehr verlängert und ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Hierdurch wurde die Möglichkeit genutzt, die Linie durch den Hemelinger Ortskern bis zum Weserwehr zu führen und neben der Anbindung des Bahnhofs Sebaldsbrück (vorheriges Linienende) zusätzliche Anschlüsse an die Straßenbahnlinien 2 und 10 (Föhrenstraße) sowie an die Straßenbahnlinie 3 (Weserwehr) herzustellen. Die Fahrgastentwicklung der Linie wird kontinuierlich überprüft, um auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können.

- **Neuordnung der Buslinien in Bremen-Nord**

Die Fahrgastnachfrage hat sich durch die Einführung eines 15 Minutentaktes auf der RS 1 in der Hauptnachfragezeit zwischen Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof sowie durch die tarifliche Einbeziehung Bremen-Nords in den Stadttarif weiter in Richtung Regio-S-Bahn orientiert. Hierdurch hat sich die Belastung der Busse auf den Hauptachsen deutlich entspannt. In der Folge hat die BSAG das Busangebot seit Dezember 2016 moderat an die veränderte Nachfrage angepasst:

- Die Linien 91/92 ersetzen die Linien 96/97 in Blumenthal (15-Minutentakt).
- Die Linie 87 wurde durch Bus-Einzelfahrten zwischen Blumenkamp und Vegesack sowie durch Anruflinientaxifahrten ersetzt.
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit auf der Linie 98 durch Taktverkürzung auf einen 15-Minuten-Takt und durch Verkürzung des Fahrweges (Führung über Aumunder Feldstraße). Die Linie 99 konnte so durch die neue Linie 98 ersetzt werden.
- Die Linie 95 ersetzt in der Eggestedter Straße diese Teilstrecke der Buslinien 96/97.

Die im ÖDLA vereinbarten Qualitätsstandards hinsichtlich des Platzangebotes in den Fahrzeugen werden von der BSAG auf allen Linien in Bremen-Nord eingehalten.

- **Verknüpfungspunkt Bahnhof Blumenthal**

Im Rahmen der Neugestaltung des Busnetzes in Bremen-Nord war der Umbau der Umsteigeanlage am Bahnhof Bremen-Blumenthal vordringlich. Hierbei werden die Bushaltestellen mit direktem Zugang zum Bahnsteig der RS 1 angeordnet und so die Umsteigewege gegenüber der Bestandssituation erheblich verkürzt. Ein wichtiges 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 kann eine weitere Entlastung der parallel laufenden Buslinien erreicht werden. Die Maßnahme wird im Oktober 2017 abgeschlossen.

- **Verknüpfungspunkt Bahnhof Mahndorf**

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zum Bahnhof Mahndorf wurde im April 2013 eröffnet. Seit Dezember 2011 hält dort bereits die Regio-S-Bahnlinie 1. Ende 2013 kam der Regional-Express Norddeich-Bremen-Hannover hinzu und Ende 2016 die RB Bremen-Uelzen (Heidesprinter Erix). Der Schienenverkehr ist weiterhin mit den Buslinien 37, 38, 39, 40, 41 und 44 am Bahnhof Mahndorf verknüpft. Die angrenzende P+R und B+R-Anlage berücksichtigt 211 Pkw-Stellplätze sowie 206 Fahrradstellplätze. Durch die Inbetriebnahme der Straßenbahn und den Halt zusätzlicher Züge hat sich die Bedeutung des Bahnhofs als Verknüpfungspunkt im ÖV deutlich erhöht. Zwischen 2009 und 2015 hat sich das Fahrgastaufkommen allein im SPNV an diesem Haltepunkt mehr als verdoppelt.

- **ÖPNV-Anbindung Überseestadt**

Die Überseestadt war 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 gab es nur eine vorläufige Anbindung über die verlängerten Linienäste der Buslinie 26 zur Silbermannstraße bzw.

zum Schuppen 1. Ab Winterfahrplan 2012/13 wurde eine direkte Buslinie 20 vom Hauptbahnhof in die Überseestadt eingesetzt, die über die Haltestelle Am Wall die Innenstadt anbindet und im Zuge der Linie 3 und der Konsul-Smidt-Straße (seit 2017 zusätzlich über die Hafenkante) zur Hochschule für Künste geführt wird. Von dort verkehrt die Linie über den Bahnhof Walle bis zum Hohweg. Dadurch besteht seither für die Fahrgäste der Überseestadt eine direkte Anbindung sowohl an den Hauptbahnhof als auch an den Bahnhof Walle. Der Betrieb wurde mit einem 30-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ aufgenommen; in der SVZ verkehrt die Linie im Stundentakt. Mit zunehmender Besiedlung der Überseestadt und steigender Nachfrage wurde das Fahrtenangebot zwischenzeitlich in der HVZ auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Die Linie 20 hat somit die vorherige Bedienung der Überseestadt durch die Buslinie 26 übernommen und im Bereich Bf. Walle/Hohweg das Angebot der Linie 28 ersetzt. Auf Basis des „Integrierten Verkehrskonzepts Überseestadt“ wird ein stufenweiser Ausbau des ÖPNV angestrebt und nach politischer Beschlussfassung in Abhängigkeit von den verfügbaren Ressourcen umgesetzt (siehe hierzu auch unter „Weitere Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025“).

- **Neue Haltestelle Hochschulring/BAB-Zubringer Universität**
Die EVB-Busgesellschaft und der Technologiepark Universität haben die Stadtgemeinde Bremen gebeten, hier die Einrichtung eines Bushaltpunktes für die Regiobuslinien 630/670 zu prüfen. Die Maßnahme wurde nach positivem Prüfergebnis inzwischen umgesetzt.

4. Prüfaufträge

- **Barrierefreie Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen**
Für bereits weitgehend barrierefrei gestaltete Haltestellen der Straßenbahnlinien 1, 4 und 6 im Bereich der unabhängig geführten Streckenabschnitte (Osterholz, Arsten und Huchting) sowie an der Bushaltestelle Karl-Carstens-Brücke der Buslinie 22 soll die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verbessert werden. Hierfür müssen die Zugangsrampen baulich angepasst werden und ggf. der Einbau von Aufzügen geprüft werden. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert als Bundesgesetz die „vollständige Barrierefreiheit“ bis 2022 ein. Zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in der Stadtgemeinde Bremen ab 2022 wird ein gesonderter Bericht bis Mitte 2018 erstellt und der Deputation vorgelegt.

5. Weitere Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025

- **E.1 Straßenbahnverlängerung Oslebshausen**
Die Straßenbahn soll von der heutigen Endstelle Gröpelingen bis zum Bahnhof Oslebshausen verlängert und mit den dort dann endenden Buslinien von/nach Bremen-Nord sowie mit der Regio-S-Bahn verknüpft werden. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad unter Priorität III im VEP enthalten.
- **E. 2 Straßenbahnverbindung Horn**
Die Gleistrasse soll die Strecken der heutigen Linien 4 und 6 miteinander verbinden. Eine neue Linie 5 könnte dann die Fahrzeit zwischen Horn und der Innenstadt verkürzen. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad unter Priorität III im VEP enthalten.
- **E.3 Straßenbahnverbindung Malerstraße**
Mit Blick auf die Gleisverbindung über die Stresemannstraße und einer unter Maßnahme E.4 im VEP empfohlenen Verlängerung der Straßenbahn nach Osterholz kann sich ein verkehrlicher Nutzen im Netzzusammenhang ergeben. Eine

Gleisverbindung in der Malerstraße ermöglicht die Weiterführung der Linie 3 vom Weserwehr nach Sebaldsbrück. Eine Umsetzung wird im oberen Finanzierungspfad mit Priorität III empfohlen.

- **E.4 Straßenbahn nach Osterholz (Weserpark bzw. Bf. Mahndorf)**

Die Freihaltung der Trasse, entlang der Osterholzer Heerstraße, wurde im Rahmen des VEP untersucht, nachdem das Projekt zunächst aus dem sog. „Großvorhabenprogramm“ des Bundes herausgenommen wurde. Diese Untersuchung hatte eine Aufnahme der Maßnahme mit Priorität II im oberen und mittleren Finanzierungspfad des Handlungskonzepts des VEP zum Ergebnis (VEP Maßnahme E.4). Der Verkehrswert der

Maßnahme steht im Zusammenhang mit E.3: **E. 5 Neue Straßenbahn zur Universität**
Die Straßenbahnlinie 8 soll zur Universität verlängert werden. Ziel ist eine effizientere und bessere Erschließung des Uni-Campus und des Technologieparks durch eine zusätzliche Straßenbahnanbindung. Ob die Linie 8 oder eher die Linie 6 mit dem SPNV (Eisenbahnstrecke Bremen-Hamburg) verknüpft werden sollte ist noch nicht entschieden
In **Anlage 3** wurde der geplanten neue Bahnhof daher nachrichtlich mittig zwischen die beiden o.g. Straßenbahnachsen gesetzt. Die Maßnahme wurde im oberen und mittleren Finanzierungspfad unter Priorität III in den VEP aufgenommen.

- **E.8a Fähre Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt**

Einrichtung einer Fährverbindung zwischen Woltmershausen und der Überseestadt sowie zur Waterfront im VBN Tarif. Die Maßnahme ist im oberen Finanzierungspfad mit Priorität I enthalten. Weiterhin erfolgt eine Betrachtung und Prüfung der Maßnahme im „Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt“.

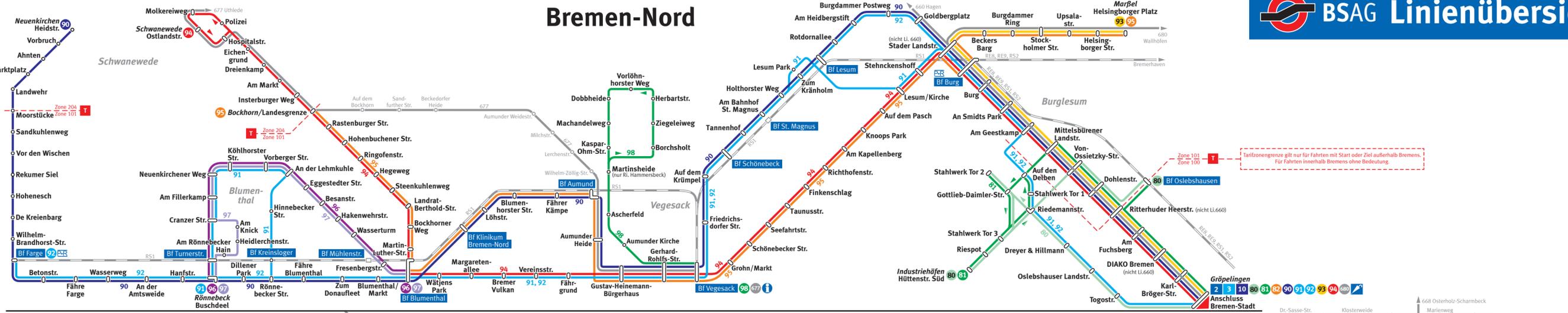
Beschlussvorschlag

- (1) Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
- (2) Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet bis Mitte 2018 um Vorlage eines gesonderten Berichts, der den Weg hin zur Herstellung der gesetzlich vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen aufzeigt.

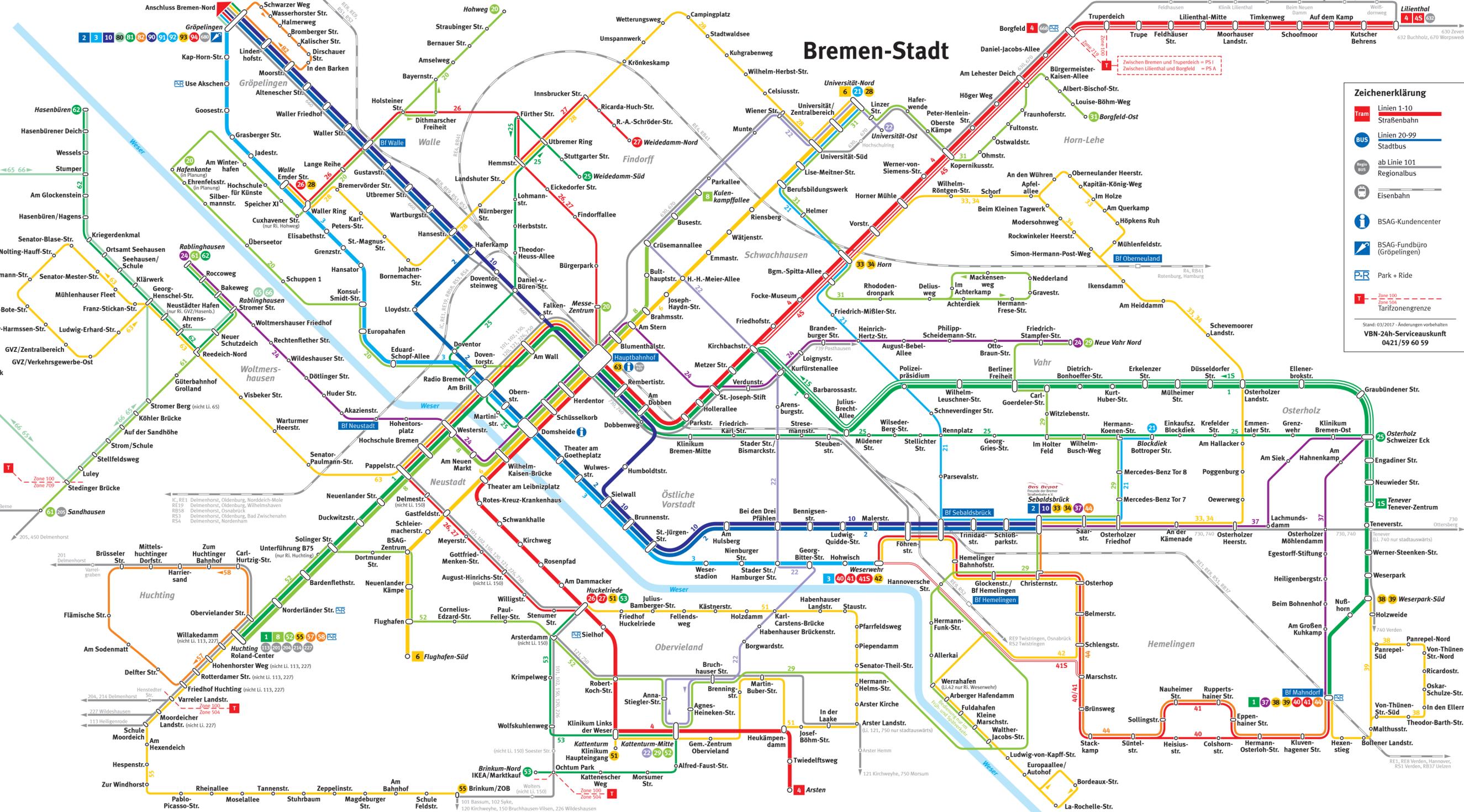
ANLAGEN

1. Gesamtnetz 2017 (BSAG/RegioBus/Eisenbahn)
2. Nachtlinien der BSAG 2017
3. ÖPNV-SPNV Planung 2017
(mit allen Straßenbahnmaßnahmen des VEP)

Bremen-Nord



Bremen-Stadt



Zeichenerklärung

- Tram (red line)
- Linien 1-10 (orange line)
- Straßenbahn (blue line)
- Linien 20-99 (green line)
- Stadtbus (yellow line)
- ab Linie 101 (purple line)
- Regionalbus (grey line)
- Eisenbahn (black line)
- BSAG-Kundencenter (blue circle with 'i')
- BSAG-Fundbüro (Gröpelingen) (blue circle with 'B')
- Park + Ride (blue circle with 'P')
- Zone 100 (red dashed line)
- Zone 50a (red dashed line)
- Tarifzonengrenze (red dashed line)

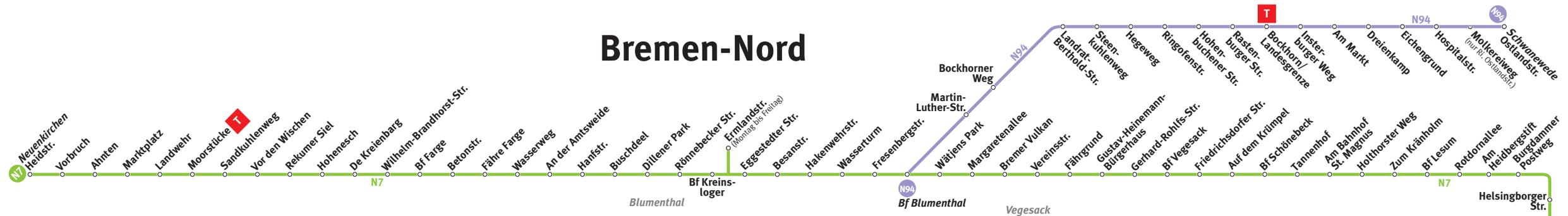
Stand: 03/2017 - Änderungen vorbehalten
VBN-24h-Serviceauskunft
 0421/59 60 59

NACHTLINIEN-ZUSCHLAG.

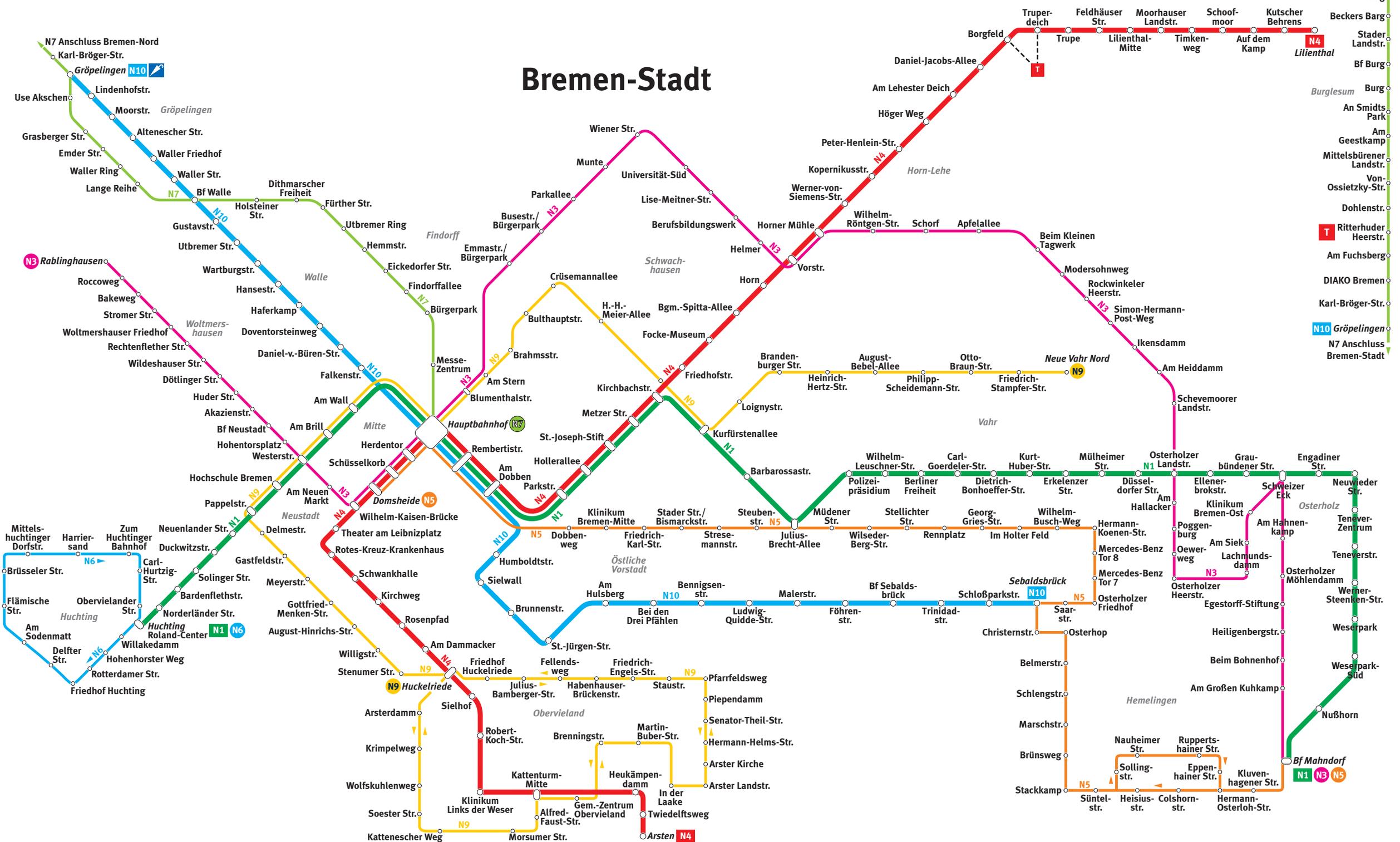
DIESER IST ZUSÄTZLICH ZU ALLEN TICKETS* BEI FAHRTEN MIT DEN BSAG-NACHTLINIEN SOWIE DEN VBN-NACHTSCHWÄRMERN BIS 4 UHR MORGENS PRO PERSON UND NACHT ZU LÖSEN. SIE ERHALTEN IHN IM FAHRZEUG FÜR 1 EURO ODER FÜR NUR 85 CENT MIT BOB SOWIE ALS GÜNSTIGERES 4ER-TICKET IM VORVERKAUF.

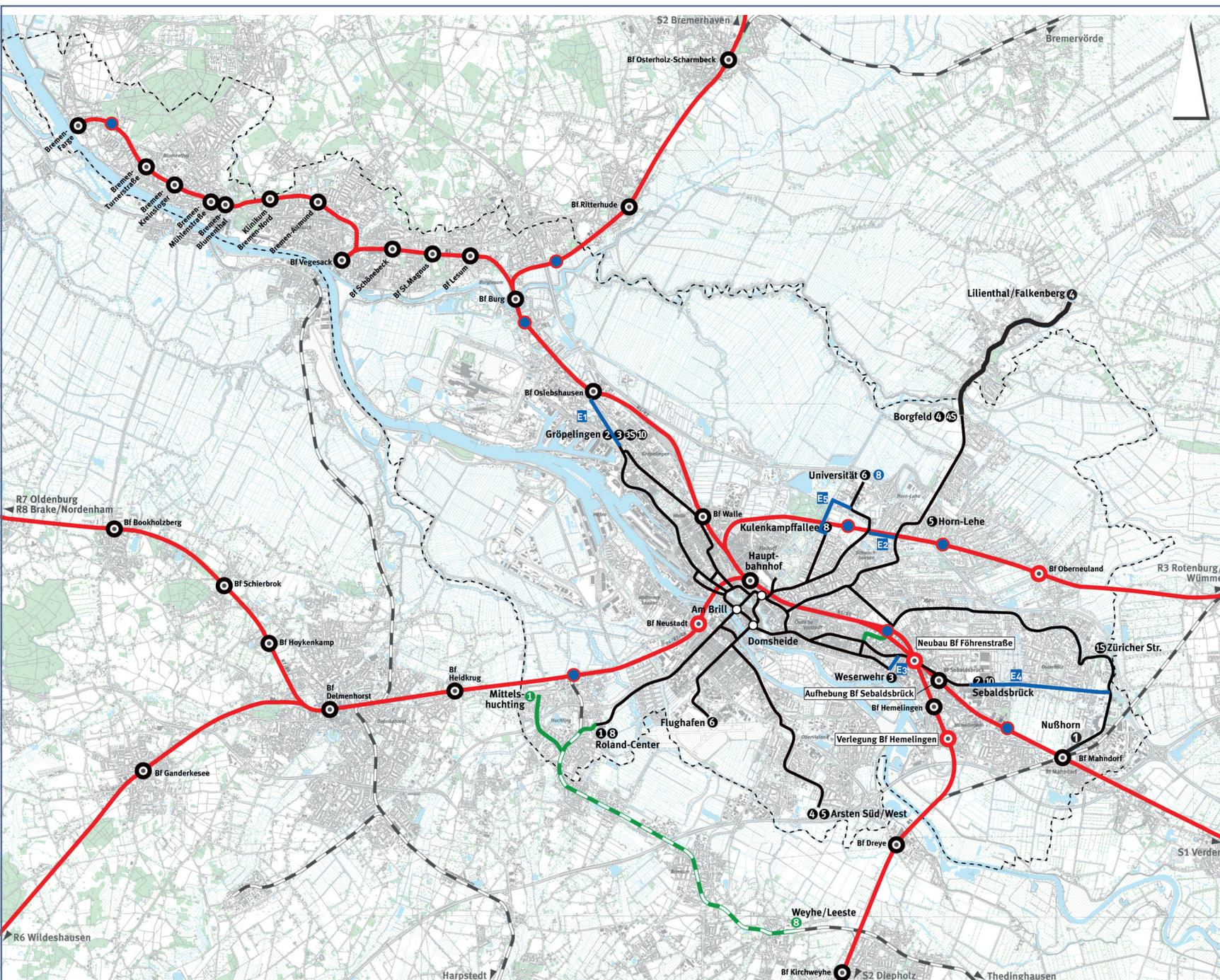
*Ausnahmen: Inhaber eines MIAplus-Tickets, eines JobTickets für Erwachsene und die auf diesen Tickets mitfahrenden Personen, eines NachtTickets, eines VBN-SemesterTickets, eines Jugend-FreizeitTickets, eines KombiTickets sowie Schwerbehinderte mit gültiger Wertmarke müssen keinen Nachtlinien-Zuschlag zu ihrem Ticket hinzulösen.

Bremen-Nord



Bremen-Stadt





Planung ÖPNV / SPNV Raum Bremen

- Straßenbahnlinien (Bestand)
- Straßenbahn-Maßnahmen aus VEP im Planfeststellungsverfahren/ Baurechtschaffung
- Straßenbahnverlängerungen (weitere VEP-Maßnahme mit Nr.)
- Eisenbahnstrecke (Bestand)
- Straßenbahnverlängerungen auf Eisenbahnstrecke (Planung)
- Eisenbahnstrecke SPNV
- Grenze des Stadtgebietes
- Bahnhofsum- und Bahnhofsneubau (Planung)
- Bahnhof (Bestand)
- Bahnhof (weitere VEP-Maßnahme)

Quelle: SUBV Senator für Umwelt, Bau und Verkehr