

6 ÖPNV-Strategie

6.1 Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich)

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 26.11.2019 den Beschluss zur „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ gefasst. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 28.11.2019 diesen Senatsbeschluss zur Kenntnis genommen. Die beschlossene Senatsvorlage ist wie folgt begründet:

Verkehrspolitische Ziele für Angebots- und Tarifmaßnahmen im ÖPNV und SPNV

Andere mit Bremen vergleichbare deutsche und europäische Städte zeigen, wie der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege durch zusätzliche Verbesserungen des Verkehrsangebots im Rahmen einer übergeordneten ÖV-Strategie kontinuierlich gesteigert werden kann. Für Bremen und die Verbindungen aus der bzw. in die Region soll geprüft werden, wie in Kombination miteinander einerseits das ÖV-Angebot und andererseits das Tarifmodell noch attraktiver und sozialer gestaltet werden können. Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt ist für einen modernen und leistungsfähigen ÖPNV auch der Ausbau des Bus- und Straßenbahnnetzes in Verbindung mit einer generellen Taktverdichtung zur Angebotsausweitung erforderlich. Der ÖPNV hat eine zentrale Rolle bei der Umsetzung einer klimaschonenden Mobilität. Hierzu gehört sowohl die Attraktivierung des ÖPNV durch verbesserte Angebote als auch eine soziale und zukunftsfähige Tarifstruktur. Ziel ist es, den Anteil des ÖPNV am modal-split in Bremen deutlich zu steigern. Folgende Maßnahmen werden dabei angestrebt:

Umsetzung von ÖPNV-Angebotsanpassungen

- Planung, Bau und Betrieb weiterer Straßenbahnstrecken,
- Bau sowohl der Straßenbahnstrecken nach Mittelshuchting, Stuhr und Weyhe als auch der Querverbindung Ost zwischen östlicher Vorstadt, Hastedt und der Neuen Vahr,
- Planung und Bau zusätzlicher Haltepunkte für den SPNV sowie eine weitere Taktverdichtung der Regio-S-Bahn auf Basis des SPNV-Plans und des VEP,

Untersuchung bzw. Umsetzung von ÖPNV-Angebotsanpassungen

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots, vor allem in den außenliegenden Stadtteilen tagsüber, aber auch nachts, um mehr Kapazität für den Umstieg vom Pkw in den ÖPNV bereit zu stellen unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung der Maßnahmen aus dem VEP sowie neuer Wohn- und Gewerbeansiedlungen sowie zur Umsetzung des Ziels einer autofreien Innenstadt.
- Planung und Realisierung hochwertiger ÖPNV-Anbindungen in den Schwerpunkten der Stadtentwicklung, u.a. für das Tabakquartier in Woltmershausen
- Planung von weiteren Straßenbahnstrecken in die Überseestadt, nach Oslebshausen, zweite Anbindung der Universität, nach Osterholz sowie weitere Maßnahmen des VEP,
- Beschleunigung des ÖPNV, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Optimierung des Reisezeitverhältnisses gegenüber dem MIV
- Planung von P+R-Angeboten und deren ÖV-Anbindung zur Unterstützung des Ziels einer autofreien Innenstadt bis 2030, ÖV-Benutzung mit P+R-Ticket inklusive

Innovation und Technologie

- Prüfung und Einsatz neuer, innovativer und nachhaltiger technologischer Ansätze.
- Sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Antriebssysteme.

Untersuchung folgender ÖPNV-Tarifkonzepte

- Klärung der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Einführung eines kostenfreien ÖPNV.

- Ticketloser ÖPNV,
- 365 Euro Jahreskarte,
- kostenlose Nutzung des Stadttickets für berechnigte Kinder.
- Einführung eines gemeinsamen reduzierten Tickets für Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende für 25 EUR pro Monat (300 EUR im Jahr).
- Erweiterung und Steigerung der Anwendungsbereiche für das Job-Ticket auch für kleine und mittlere Unternehmen. Die bisherige Begrenzung von Arbeitgeberkooperationen entfällt und darüber hinaus wird die Mindestteilnehmerzahl (von bislang 50) gesenkt.
- andere Großkundenmodelle jenseits des direkten Arbeitgebers, wie beispielsweise durch eine entsprechende Abwicklung über die Kammern für mengenrabattierte Tickets.

Die Erarbeitung der VEP-Teilfortschreibung zur ÖPNV-Strategie erfolgt in fünf Paketen:

- Angebotsmaßnahmen
- Ticket- und Tarifmaßnahmen
- Alternative Antriebstechnologien
- Barrierefreiheit
- Finanzierung

6.2 Umsetzungsstand VEP 2025

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
BS.18	Gleisverbindung Steubenstraße	In Planung	2019
BS 19	Verlängerung Straßenbahnlinie 1 Mittelshuchting	In Bearbeitung	2019
BS 20	Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Landesgrenze	In Bearbeitung	2019
BS 21	Maßnahmen im Busnetz	In Bearbeitung	2019
BS 22	Haltepunkt Föhrenstraße inkl. begleitender Maßnahmen (Aufheben anderer Hp)	In Planung	2019
BS.23	Haltepunkt Föhrenstraße/ Verknüpfung mit straßengebundenem ÖPNV	In Planung	2024
BS.24	Verbesserte Tarifangebote	In Bearbeitung	2019
B.2	Ausbau Eisenbahnknoten Bremen	In Planung	2024 - 2034
E.1	Straßenbahnverlängerung Oslebshausen	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.2	Straßenbahnverbindung Horn	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.3	Straßenbahnverbindung Malerstr.	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.4	Straßenbahn nach Osterholz	Nicht in Bearbeitung	2024
E.5	Neue Straßenbahn zur Universität	Nicht in Bearbeitung	2029
E.6	Bevorrechtigung der Straßenbahn an Ampeln	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2019
E.7	Keine Behinderung durch Falschparker	In Planung	Kein Finanzierungspfad ausgewiesen

E.8	Bevorrechtigung der Busse an Ampeln	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2029
E.8a	Fähre Waterfront - Woltmershausen - Überseestadt	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2019
E.8b	Barrierefreier Ein- und Ausstieg	In Planung	2019 - 2029
E.9	Anpassung Regiobusnetz	In Bearbeitung	2024
E.11	Verbessertes Busnetz	In Bearbeitung	2024
E.12	Viertelstundentakt auf der RS1	In Planung	2029
E.13	Halbstundentakt auf der RS2	In Planung	2024
E.14	Halbstundentakt auf der RS3	In Planung	2029
E.15	Regio-S-Bahn nach Rotenburg	In Planung	2024
E.16	Haltepunkt Mittelshuchting	Nicht in Bearbeitung	2024
E.17	Haltepunkt Grambke	In Planung	2029
E.18	Haltepunkt Universität/Technologiepark	In Bearbeitung	2024
E.19	Haltepunkt Horn/Achterdiek	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.20	Haltepunkt Arbergen	Nicht in Bearbeitung	2029
E.21	Haltepunkt Steubenstraße	In Planung	Nur im oberen Pfad: 2029
E.22	Haltepunkt Marßel	In Planung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.22b	Haltepunkt Farge Ost	Nicht in Bearbeitung	Nur im oberen Pfad: 2024
E.23	Bessere Fahrplanabstimmung	In Planung, dauerhafte Aufgabe	2019

Aktuell in Bearbeitung befinden sich die Maßnahmen BS.18-20. Diese Großprojekte haben einen hohen Bedarf an Kommunikation und Steuerung, da es viele Beteiligte gibt, die auch zur Projektabwicklung beitragen und auf einen gemeinsamen Weg einzustimmen sind.

Für die Straßenbahnverlängerung der Linie 1 + 8 (BS.19+20) wird aus der Abteilung Verkehr heraus eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe gesteuert. Hier liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahmen auf Bremer Gebiet vor. Für die Verlängerung der Linie 1 wird aktuell die Finanzierung aufgestellt, um Ende diesen Jahres in die Umsetzungsphase zu starten.

Für die Maßnahme BS.18 (Gleisverbindung Steubenstraße – Querverbindung Ost) ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, ein Planfeststellungsbeschluss wird in 2020 erwartet. Die Finanzierung der Umsetzung wurde im Senat, der Deputation Bau und Verkehr sowie dem Haushalts- und Finanzausschuss bereits im März 2019 beschlossen.

Mit der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Senat 26.11.2019) wird im Rahmen der „ÖPNV-Strategie Bremen 2025/2030“ unter anderem das bestehende Busnetz einer gründlichen Prüfung unterzogen. Ziel ist es, die Ausweitung des Busnetzes, vor allem in den außenliegenden Stadtteilen zu untersuchen, um mehr Kapazitäten für den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV bereit zu stellen. Diese Angebotsoffensive insbesondere im Busnetz zielt auf einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont ab und wird, im Vergleich zu einer Straßenbahnverlängerung, geringere Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur haben und damit auch kurzfristiger umzusetzen sein. Mit diesem Ergebnis zum zukünftigen Busnetz wird anschließend verwaltungsseitig die 2014 vorgenommene Priorisierung der VEP-Maßnahmen E1-E5 neu bewertet und daraus die größten Potentiale ermittelt werden.

Der VEP beschreibt bereits Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Straßenbahn- und Busnetzes. Straßenbahnneubaumaßnahmen erweisen sich dabei in der Rückschau als langwierig und konfliktbehaftet: Die Verlängerung der Linie 1 in Huchting (BS.19) wird nach derzeitigem Stand 2024 in Betrieb genommen, die Querverbindung Ost (BS.18) unter dem Vorbehalt einer möglichen rechtlichen Auseinandersetzung in 2025. Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich. Im Rahmen der Teilfortschreibung Maßnahmen mit einem solchen zeitlichen Rahmen im Vordergrund, die daher nur im Angebot, in der weiteren Beschleunigung sowie im Ausbau des Busnetzes möglich sind.

Um aber überhaupt in die Möglichkeit versetzt zu werden, das volle Potenzial des ÖPNV bis 2030 ausschöpfen zu können, ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs in Bremen unerlässlich. Dies muss aufgrund des größeren zeitlichen Aufwandes außerhalb dieser Teilfortschreibung untersucht werden und dabei bereits definierte Maßnahmen (E.1-5) als auch aufgrund der Entwicklung der Stadt und veränderter Bedürfnisse auch neue Maßnahmen beinhalten.

Die Busmaßnahmen im VEP (E.11) berücksichtigen bisher vordergründig neue Querverbindungen am Stadtrand. Mit dem Fokus auf eine Verkehrs- und Klimawende sowie die Unterstützung neuer Ziele wie Autofreie Innenstadt oder Parken in Quartieren sollten die Maßnahmen erneut untersucht, angepasst und ausgeweitet werden.

Die Projekte, die bereits hätten begonnen oder abgeschlossen werden sollen, konnten aufgrund von nicht vorhandenen Personalkapazitäten (E.6, E.23) oder unzureichender finanzieller Mittel (BS.24 E.8a) nicht umgesetzt werden.

6.2.1 Umsetzungstand SPNV

6.2.1.1 Ausbau Eisenbahnknoten Bremen (B.2)

Alle vom Senat angemeldeten Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur sind im Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 aufgenommen worden. Im vordringlichen Bedarf steht das Projekt „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“, das zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Seehafenhinterlandverkehr beitragen wird. Das Teilprojekt Ausbau und Elektrifizierung der EVB-Trasse ist bisher jedoch nur im „potentiellen Bedarf“ (Prioritätsstufe 2) eingestuft; bei weiter steigenden Verkehrsmengen im Knoten Bremen sieht das BMVI die Möglichkeit der Hochstufung; weitere Finanzierungsmöglichkeiten werden derzeit gemeinsam mit Niedersachsen ausgelotet. Beide Projekte schaffen langfristig auch dem SPNV im Knotenbereich Bremen größere Spielräume und zusätzliche freie Trassenkapazitäten.

Projekt Nahverkehr 2023/24

Mit Neuausschreibung der beiden Verkehrsnetze Regio-S-Bahn und Expresskreuz Bremen/Niedersachsen sind Verbesserungen im Angebot geplant, die teilweise Erweiterungen der Infrastruktur erfordern. Hierzu haben der SKUMS, Niedersachsen sowie DB Netz und DB Station&Service ein Projekt Nahverkehr 2023/24 aufgesetzt, das ein Investitionsvolumen von min. 25 Mio. € hat:

- a) Erweiterung des Bremer Hbf um 3 Weichenverbindungen und Anpassung der Signaltechnik, um u.a. gleichzeitige Ein-/Ausfahrten und Doppelbelegungen der Bahnsteige zu ermöglichen.
- b) Bremerhaven-Lehe: Bau einer dritten Bahnsteigkante, um Trassenkonflikte mit dem Güterverkehr zu minimieren und Verlängerung des Mittelbahnsteigs für den Einsatz neuer Fahrzeuge im Expresskreuz.
- c) Weiterhin werden Umbauten und Erweiterungen in Delmenhorst, Oldenburg, Dörverden und ggf. in Mahndorf (Bahnsteigverlängerung) umgesetzt.
- d) Verlängerung der Bahnsteige in Oslebshausen, Burg, Lesum und Schönebeck auf einheitlich 180m, um dort künftig alle Fahrzeugkonstellationen der Regio-S-Bahn einsetzen zu können Planungsbeginn: Frühjahr 2019, Realisierung: bis Dezember 2023

6.2.1.2 Investpaket 2020: Sanierung der Bestandsstationen (BS.22/23)

Tranche I:

- Barrierefreier Umbau Bremerhaven-Wulsdorf: 2019 bis Herbst 2020
- Barrierefreier Umbau Bremen-Oberneuland: bis Ende 2020
- Barrierefreier Umbau Bremen-Neustadt: 2022 / 2023

Alle Bahnsteige werden auf 76cm erhöht; in Wulsdorf und Neustadt Installation von Aufzügen; in Oberneuland Erschließung durch Rampen; 225m lange Bahnsteige, damit auch für RE-Halte geeignet.

Tranche II:

- Neubau Verknüpfungsbahnhof Bremen-Föhrenstraße (oben): 2023 / 2024;; Enge Verzahnung mit den Projekten Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstr. und Entwicklung des Gebietes Könecke/Coca Cola
- Barrierefreier Umbau Bremen-Hemelingen (in veränderter Lage): 2024 / 2025
- Neubau der Station Bremen-Föhrenstraße (unten): ab 2025, Abhängigkeit zum Bauwerk Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstr.
- Aktuell laufen Vorentwurfs- bzw. Entwurfsplanungen; Einleitung der ersten beiden Planfeststellungsverfahren 2020 und 2021 geplant.

6.2.1.3 Neue Haltepunkte; HB-Universität/Technologiepark (E.18)

Das Projekt möglicher neuer Haltepunkte ist zugunsten eines schnelleren Abschlusses des barrierefreien Umbaus der letzten Bestandsbahnhöfe (vgl. BS.22/23) in der Priorität zurückgestellt.

Ausnahme: Station Bremen-Universität/Technologiepark: Hier wird kurzfristig ein Senatsbeschluss eine ausstehende Standortbestimmung vollziehen. Die eigentliche Planungsphase soll noch 2020 mit Vorabstimmungen mit DB Station&Service, DB Netz und der Stadtplanung beginnen.

6.2.1.4 Taktverdichtung Regio-S-Bahn (E.12-E.15)

Samstäglicher 15-Minuten-Takt nach Bremen-Nord bereits 2017 eingeführt. Punktuelle Angebotsausweitungen auf allen Linien (insbesondere Ausweitung an Tagesrandlagen und nachts, teilweise auch zur Hauptverkehrszeit). Durchgehender Nachtverkehr Bremen – Hamburg und Bremen – Hannover in Wochenendnächten seit Dezember 2019 (im 2-h-Takt). Einführung eines 30-Minuten-Taktes montags bis samstags zwischen Bremen und Bremerhaven schrittweise ab 2023 (verbindlicher Bestandteil der Ausschreibung Regio-S-Bahn II). Weitere Taktverdichtungen erst mit weiterem Ausbau der Infrastruktur im Knoten Bremen möglich (vgl. B.2).

6.2.1.5 verbesserte Tarifangebote, z.B. Gruppenticket für 5 Personen (BS.24)

Folgende Maßnahmen sind zum 01.01.2015 im Rahmen einer Tarifreform beim VBN auf dem Gebiet der Stadt Bremen umgesetzt worden:

- Das Tagesticket des VBN wurde neu konzipiert. Es stehen in den jeweiligen Preisstufen wahlweise Tickets für 1 bis 5 Fahrgäste zum Verkauf. Bis zu 3 Kinder im Alter bis zu 14 Jahren fahren kostenlos mit.
- Neueinführung eines VBN-Anschlusstickets. Inhaber eines Zeittickets können zu einem Pauschalpreis im Zeitraum von 4 Stunden das gesamte VBN-Gebiet befahren.
- Abschaffung der Preisstufe II für Bremen-Nord.

Derzeit befinden sich folgende Tarifangebote in der Überprüfung:

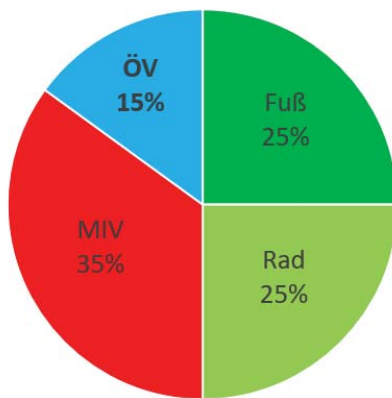
- Schaffung eines Zeittickets für die Gruppe der Schüler, Auszubildenden, Freiwilligen im Freiwilligendienst etc. zu attraktiven Konditionen und einfachen Bedingungen -Arbeitstitel Jugenticket.
- Überprüfung des JobTickets mit der Zielsetzung, Zugangshemmnisse abzubauen und mehr Kunden für dieses Angebot zu gewinnen.

6.3 Vertragliche Konstellation des ÖPNV in Bremen

Der ÖPNV wird in Bremen im Rahmen eines sog. „Öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ (ÖDLA), den die Stadt gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen und der BSAG geschlossen hat, betrieben. Im Vertrag sind von den Anforderungen an das Angebot über Qualitätsvorgaben und Infrastruktur- und Fahrzeugbelange bis hin zum Abrechnungsverfahren der Leistungen alle anfallenden Aufgabenfelder behandelt. Das Defizit, was die BSAG durch ihren Betrieb jährlich einführt, bekommt sie im Rahmen dieses Vertrags erstattet. Diese Summe liegt bei ca. 60 Mio. Euro jährlich.

In diesem Rahmen ist es das Ziel, bei möglichst geringem Mehraufwand im Angebot und somit moderater Veränderung des Defizits die Zahl der Fahrgäste zu maximieren. Das mündete in die Teilaspekte der ÖPNV-Strategie „Angebotsoffensive“ (für den Busbereich), „Tarif- und Ticketverbesserungen“, „alternative Finanzierungsformen des öffentlichen Verkehrs“, „alternative Antriebstechnologien“ und „Barrierefreiheit (von Haltestellen)“. Die Bereiche haben jeweils unterschiedliche Wirkungen, sind aber alle miteinander verknüpft. Die Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung sollen die verkehrspolitischen Ziele ausgewogen zwischen zeitnaher Wirkung und dem Ziel der Optimierung des Mitteleinsatzes erreichen.

6.4 Vergleich mit anderen Städten



Der ÖPNV weist in Bremen einen im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung geringen Anteil am Modal Split von 14,7 Prozent auf (2018, alle Wege der Bremer*innen).

Abbildung 6-1: Modal Split in Bremen, alle Wege. Quelle: SrV 2018.

Diese vergleichsweise geringe ÖPNV-Nutzung steht im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Hansalinie, Airport-Stadt oder der Industriepark in Gröpelingen sind in vielen Relationen mit dem Pkw sehr gut erreichbar, hingegen nur in wenigen und daher mehrheitlich umwegigen und mit Umstiegen verbundenen ÖPNV-Relationen.

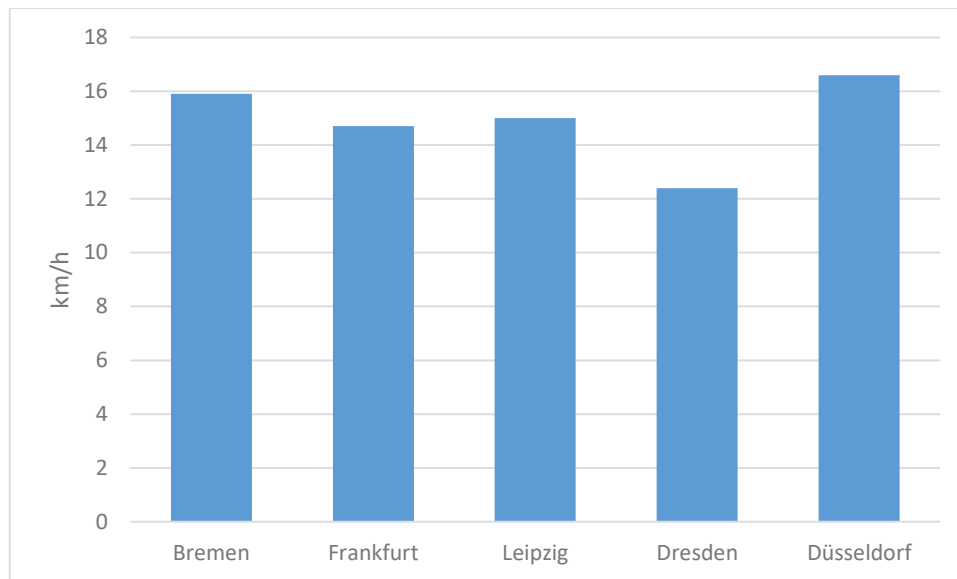


Abbildung 6-2: Gesamtreisegeschwindigkeit im ÖPNV (einschließlich Wege zur und von der Haltestelle, Quelle: eigene Berechnungen nach SrV 2018 (gleiche Städtegruppe))

Der Zeitbedarf für Strecken ist in Bremen zwar für Wege unter 100 km vergleichsweise hoch, aber auch die durchschnittlich zurückgelegte Strecke (10,1 km). Insofern ergibt sich hier im Vergleich zu den genannten Vergleichsstädten der zweithöchste Wert nach Düsseldorf, das über den schnellsten ÖPNV der Vergleichsstädte verfügt.

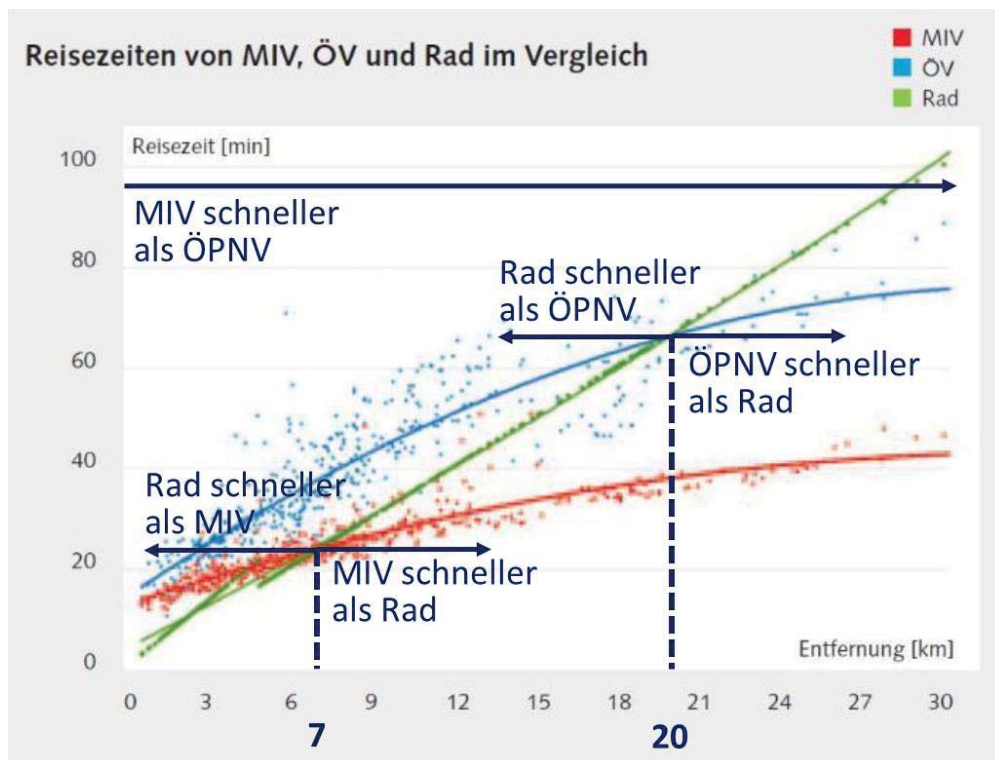


Abbildung 6-3: Reisezeiten von MIV, ÖV und Rad im Vergleich in Bremen, Quelle: VEP, S.41

Die dargestellte Grafik verdeutlicht jedoch, dass der ÖV in Bremen noch bis zu einer Entfernung von 18 km das langsamste Verkehrsmittel im Vergleich zum MIV und Rad ist. Danach wird er schneller als das Rad. Der MIV ist immer schneller unterwegs, außer im Kurzstreckenbereich bis etwa 6-8 km, wo das Rad die Nase

vorn hat. Die vergleichsweise hohe Reisezeit vom ÖV in Bremen begründet sich aufgrund fehlender Schnellbahn- oder Expresssysteme und nicht ausreichender Qualitätssicherung der LSA-Beeinflussung. Außerdem spielen Störungen im fließenden Verkehr eine Rolle. Obwohl also der Vergleich mit anderen Städten positiv ausfällt, hat der ÖPNV in Bremen gegenüber dem MIV und Rad einen schweren Stand. Dieses Ergebnis unterstreicht, dass die Werte von der jeweiligen lokalen Konkurrenzsituation der einzelnen Verkehrsmittel der untersuchten Stadt abhängen.

6.5 Angebotsmaßnahmen

6.5.1 VDV-Vorzugsszenario zur Verkehrswende und dessen Bedeutung für Bremen

Im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben die Beratungsunternehmen PwC und Intraplan Consult ⁴⁰verschiedene Szenarien entwickelt, wie der ÖPNV in Deutschland insgesamt zu einer Verkehrswende bis 2030 beitragen und was er leisten kann, um klimaschädliche Emissionen im Verkehr auf das nötige Level zu senken, das im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbart wurde. Das Vorzugsszenario nennt als Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split um ein Drittel zu erhöhen. Dieses Ziel ist unter anderem nur mit einem signifikanten Ausbau des Angebotes möglich, das ebenfalls Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge erfordert.

Für Bremen bedeutet eine Erhöhung des Modal Split des ÖPNV um ein Drittel eine Steigerung von 14% (gemäß VEP 2025) auf knapp 19% und eine Erhöhung der Anzahl Unternehmensfahrgäste der BSAG pro Jahr um 36,6 Millionen auf 142 Millionen. Der Ausbau des Angebotes ist dabei erforderlich, um die nötigen Kapazitäten im Netz für die Nachfragesteigerungen bereitzustellen, aber vor allem auch um so attraktiv zu werden, um die Bürger*innen für den ÖPNV zu begeistern und eine Alternative zum MIV im Rahmen des Umweltverbundes darzustellen. Nur wenn es einen adäquaten Ersatz für den MIV gibt, der die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bei Kosten, Komfort und Reisezeit befriedigt, sind auch Push-Maßnahmen wie Parkraumsteuerung oder Umwidmung von Verkehrsflächen kommunizierbar.

Ein Maßnahmenbestandteil für die Verkehrs- und Klimawende ist in Bremen die Einrichtung einer „autofreien Innenstadt“. Dies darf nicht dazu führen, dass die Innenstadt weniger Besucher und Arbeitsplätze in Zukunft hat. Im Gegenteil wird damit das Ziel verfolgt, die Innenstadt insgesamt durch weniger Straßenverkehr und damit Erhöhung der Aufenthaltsqualität attraktiver zu machen. Der Ziel- und Quellverkehr in und aus der Innenstadt wird also nicht sinken, sondern eher noch steigen – allerdings dann nur noch in den Verkehrsarten des Umweltverbundes. Der ÖPNV muss hierzu einen starken Anteil zur Erreichung dieser Ziele leisten. Auch hier ist der Ausbau des Angebotes und des Netzes Garant für den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund als auch zur Bereitstellung der benötigten Kapazitäten. So ist es unerlässlich, möglichst umsteigefreie Verbindungen zu den Zielen in der Innenstadt anzubieten oder – wo erforderlich – Umsteigeverbindungen zuverlässig und mit geringen Zeitverlusten herzustellen.

6.5.2 Kennzahlen der Entwicklung des ÖPNV seit 2014

Zur Feststellung eines Untersuchungsbedarfes ist es sinnvoll, sich zunächst die Entwicklung im ÖPNV in Bremen seit Verabschiedung des VEP anhand von Kenngrößen anzuschauen.

Zwischen 2014 und 2019 sank die Verkehrsleistung (Nutzwagen-Kilometer) der BSAG insgesamt leicht von 21,7 auf 21,6 Millionen Kilometer. In den Jahren 2017 und 2018 wurden Optimierungen im Busnetz Bremen-Nord durchgeführt, dabei sanken die Nutzwagen-Kilometer. Durch die neue Straßenbahnlinie 5 und die Busnetz-Verbesserungen in der Überseestadt stieg 2019 die Verkehrsleistung.

⁴⁰ Linie 26 wird seit Mai 2020 Sonntagnachmittag durch die Linie 27 verstärkt.

Die Nachfrage ist bei der Bremer Straßenbahn AG seit 2014 nur leicht von 104 auf 106 Millionen Fahrgäste in 2019 gestiegen. Das entspricht einer Steigerung von 0,39 Prozentpunkten pro Jahr. Dies ist im deutschlandweiten Vergleich unterdurchschnittlich. Im gleichen Zeitraum stieg die Einwohnerzahl⁴¹ von 551.767 auf 567.559 um 0,48 Prozentpunkte pro Jahr, sodass die relative Nutzungshäufigkeit sogar leicht abgenommen hat. Das zeigt die Kennzahl Anzahl Fahrt pro Einwohner pro Jahr. Diese sank von 2014 mit 190 auf 186 in 2019.

Im vergleichbar großen Dresden (Niederflur-Straßenbahn ohne Tunnel) stieg die Anzahl beförderter Fahrgäste im ÖPNV von 2015 bis 2019 von 153,4 auf 164,3 Millionen Fahrgäste, das sind 1,8 Prozentpunkte pro Jahr. Dabei stieg die Einwohnerzahl um ca. 0,7 Prozentpunkte pro Jahr, die relative Nutzungshäufigkeit stieg also.

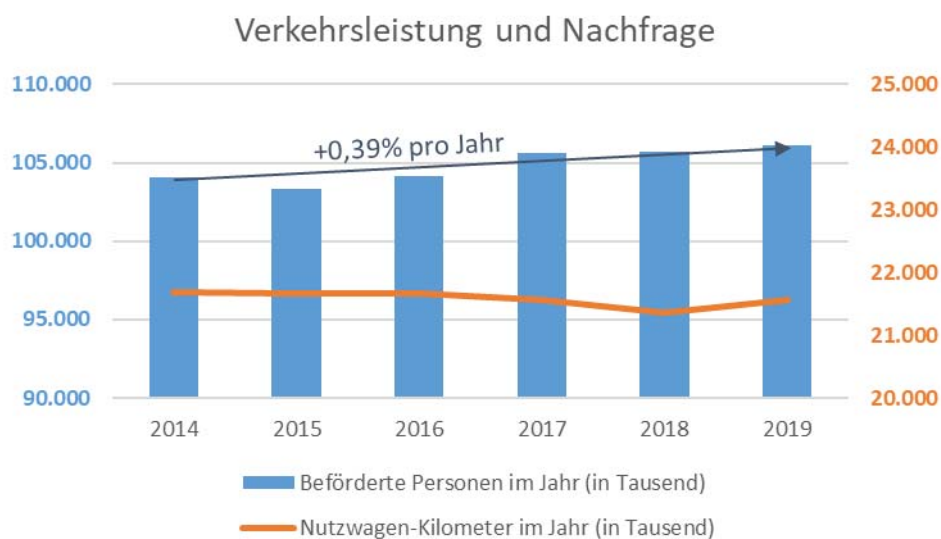
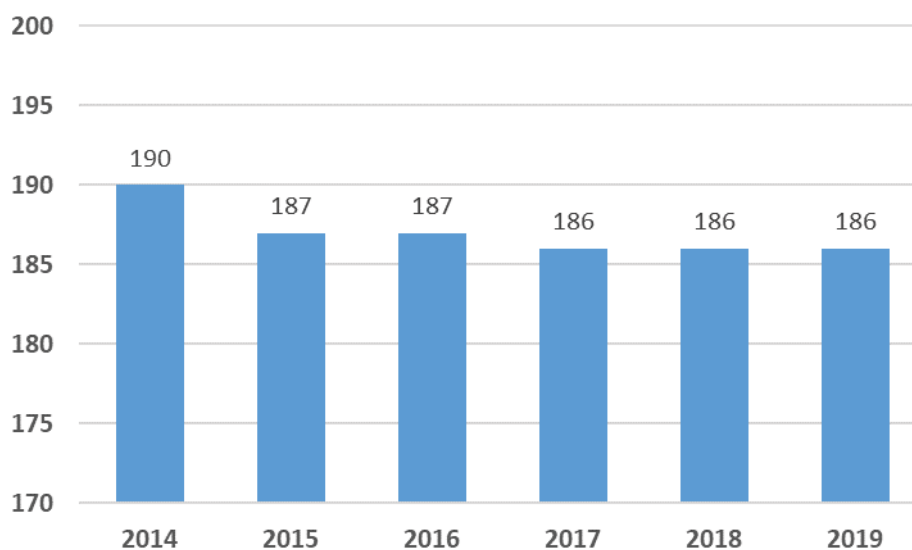


Abbildung 6-4: Verkehrsleistung und Nachfrage. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019



⁴¹ Statistisches Landesamt Bremen | <http://statistik.bremen.de> | Datenangebote | Tabelle 12411-01-01: Bevölkerung nach Geschlecht (Stand 31.12.)

Abbildung 6-5b: Fahrten pro Einwohner pro Jahr. Quelle: BSAG in Zahlen 2014-2019

Die mittleren Reisegeschwindigkeiten der Fahrzeuge der BSAG blieben zwischen 2015 und 2019 weitestgehend konstant. Im Detail gab es jedoch Anpassungen der Fahrzeiten, zum Beispiel auf der Linie 24, wo die Fahrzeit aufgrund von regelmäßigen Messungen in der Hauptverkehrszeit erhöht werden musste und in Folge dessen ein Fahrzeug zusätzlich in der Nebenverkehrszeit eingesetzt werden muss. Ebenso gab es zum Beispiel eine Erhöhung auf den Linien 40/41. Insbesondere im Busverkehr ist die Tendenz negativ, z.B. durch eine stärkere Ausweisung von Tempo-30-Bereichen. Die Bedeutung und Bevorrechtigung des Fahrradverkehrs wird immer stärker, so dass die Verkehrsträger an vielen Stellen in der Stadt nicht mehr entflechtet werden können und an Ampeln zusätzlich Restriktionen berücksichtigt werden müssen. Bestimmte Orte in der Stadt weisen eine immer stärkere Verkehrsbelastung auf, die zu teilweise erheblichen Verlustzeiten insbesondere bei den Buslinien führen. Zusätzlich zu den dauerhaften Veränderungen im Verkehrsaufkommen führen auch die immer zahlreicheren Baumaßnahmen im Netz zu erheblichen Verschlechterungen der betrieblichen Qualität.

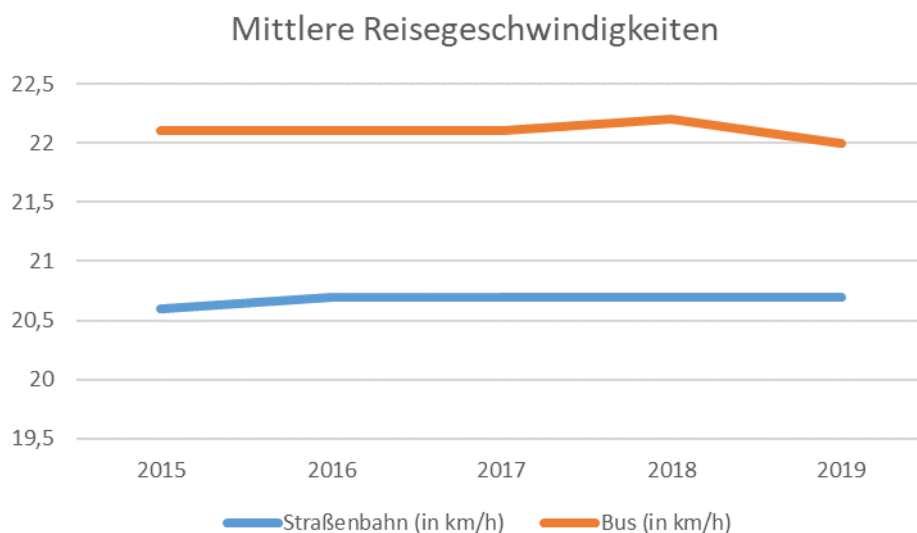


Abbildung 6-6: Mittlere Reisegeschwindigkeit. Quelle: BSAG

Dass höhere Reisegeschwindigkeiten machbar sind, zeigen die Städte Stuttgart und Rostock. Während in Stuttgart durch erhebliche Investitionen in das Stadtbahn-Netz eine Reisegeschwindigkeit von 27 km/h erreicht wird, hat der Bus in Rostock eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 23 km/h. Da diese unmittelbare Auswirkungen auf die Gesamtreisezeit hat, sind Maßnahmen wie eigene Fahrspuren oder eine Verbesserung der Bevorrechtigung an Ampeln sinnvoll und in verstärktem Maße erforderlich.

Die Betriebsqualität wird maßgeblich durch die Zuverlässigkeit der Fahrten beeinflusst. Als pünktlich gilt dabei in Bremen eine Fahrt, wenn sie maximal 1 Minute zu früh und maximal 3 Minuten zu spät fuhr. Die Pünktlichkeit der Buslinien hat dabei in der Tat insgesamt eine negative Tendenz. Aufgrund dessen werden bei der Bremer Straßenbahn jetzt flexiblere Fahrpläne eingeführt, bei denen die Fahrzeit je nach Tageszeit stärker variieren. Dies macht leider für den Fahrgast den Fahrplan weniger merkbar, da selbst bei gleichem Takt unterschiedliche Abfahrtszeiten angeboten werden.

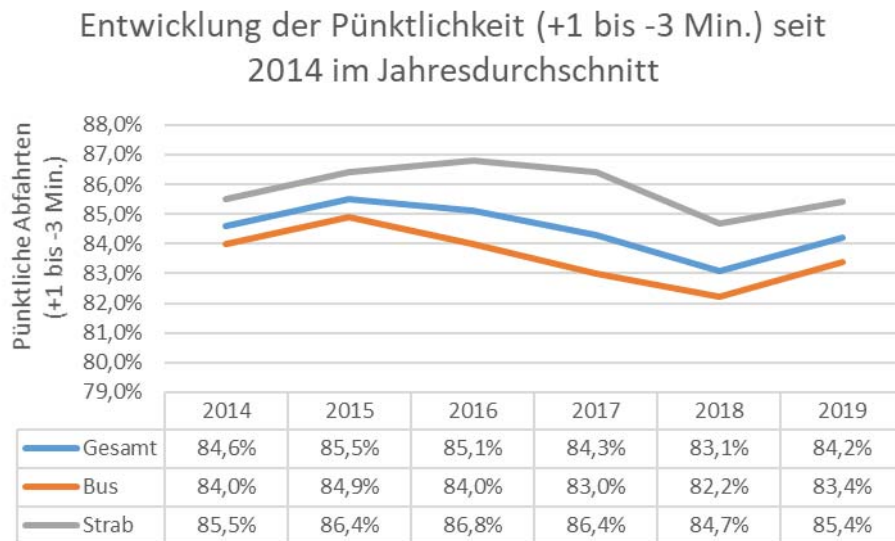


Abbildung 6-7: Entwicklung der Pünktlichkeit. Quelle: BSAG

Eine hohe Pünktlichkeit ist ein Qualitätsmerkmal im ÖPNV, dass über Vertrauen in die Dienstleistung und die Einberechnung von Pufferzeiten in die Gesamtreisezeit entscheidet. Dass es besser geht zeigen zum Beispiel die Verkehrsbetriebe Zürich mit vergleichbarem Oberflächenverkehr, die eine Pünktlichkeit von 84,8%⁴² erreichen, wobei die maximale Verspätung 90 Sekunden betragen darf – das entspricht einem Ampel-Programm-Umlauf!

Die Qualität der Beförderung wird auch durch das Platzangebot und deren Ausnutzung für die Kunden maßgebend mitbestimmt. Mit dem neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen FHB, ZVBN und BSAG wurde für alle Tageszeiten eine maximale Besetzung in der „gleitenden Spitzenstunde“ von 65 % der Gesamtplätze, das sind alles Sitzplätze und Stehplätze mit 4 Personen je Quadratmeter (3 Pers./m² bei schmalen Bahnen), am stärksten Querschnitt festgelegt. Dies wird derzeit weitestgehend eingehalten. In den Schwachverkehrszeiten zeigen sich jedoch leichte Überschreitungen auf den Linien 25 und 26⁴³ in 2019. Bremen weicht hier von den Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ab, der in seiner Schrift 4 in den Neben- (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ) zum Teil deutlich geringere Ausnutzungen der Kapazitäten als zumutbar darstellt: In der NVZ sollten 50% der Plätze maximal besetzt werden, in der SVZ nur die Sitzplätze⁴⁴. Die Attraktivität der im Platzangebot sollte in diesen Zeiten größer sein als im Berufsverkehr.

6.5.3 Reisezeitenvergleich zwischen ÖPNV, MIV und Radverkehr

Im VEP sind die Reisezeiten in Abhängigkeit zu Entfernungen und Zielen unterschiedlicher Verkehrsarten untersucht und dargestellt worden⁴⁵. Der ÖPNV schneidet dabei in allen Entfernungen schlechter ab, als der MIV und bis ca. 20 km auch schlechter als der Radverkehr⁴⁶. Während der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes insbesondere bei kurzen Distanzen eine zeitlich attraktive Alternative zum MIV ist, ist der ÖPNV eher bei größeren Entfernungen das entscheidende Verkehrsmittel im Umweltverbund. Insgesamt sind aber

⁴² Tagesanzeiger | So pünktlich ist Ihre VBZ-Linie | <https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/so-puenktlich-ist-ihre-vbz-linie/>

⁴³ Linie 26 wird seit Mai 2020 Sonntagnachmittag durch die Linie 27 verstärkt.

⁴⁴ VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV | Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. | Köln 01/2019

⁴⁵ VEP 2025 | Raumstruktur, Erreichbarkeitsanalysen | Seiten 36-42

⁴⁶ Siehe VEP 2025 Grafik Seite 41

die Reisezeitunterschiede zwischen ÖPNV und MIV noch weitestgehend im Rahmen dessen, was die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen empfiehlt⁴⁷.

Im Rahmen dieser Analyse wurde für ausgewählte Verbindungen untersucht, ob diese Aussagen weiterhin gültig sind: Ein wesentliches Kriterium für die Inanspruchnahme eines Verkehrsmittels ist die Gesamtreisezeit zwischen Start- und Endpunkt einer Fahrt. Während das Auto oder das Fahrrad in der Regel unmittelbar zur Verfügung stehen ist bei der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zusätzlich eine Zugangs-, Warte- und gegebenenfalls Umsteigezeit zu berücksichtigen. Die nachstehende Grafik zeigt einen Vergleich der Gesamtreisezeiten von PKW, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln auf ausgewählten Relationen zwischen der Bremer Innenstadt und verschiedenen Stadtteilen. Unter Berücksichtigung aller Reisezeitkomponenten lässt sich feststellen, dass auf kurzen Distanzen das Fahrrad gegenüber dem öffentlichen Nahverkehr häufig Zeitvorteile hat, wohingegen auf längeren Strecken das Auto noch immer der Hauptkonkurrent von Bus und Bahn ist. Hierbei steht oftmals nicht so sehr die reine Fahrzeit im Vordergrund, sondern bei der Gesamtreisekette wirken sich die Zeitfaktoren für Zugang, Warten und Umsteigen nachteilig aus. Sofern Haltestellenlagen optimiert werden, die Verfügbarkeit durch ein besseres Taktangebot erhöht wird oder Direktverbindungen geschaffen werden, kann der Öffentliche Verkehr im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln deutlich konkurrenzfähiger werden.

Reisezeitenvergleich PKW-Fahrrad-ÖV auf ausgewählten
Relationen zur Innenstadt [min]

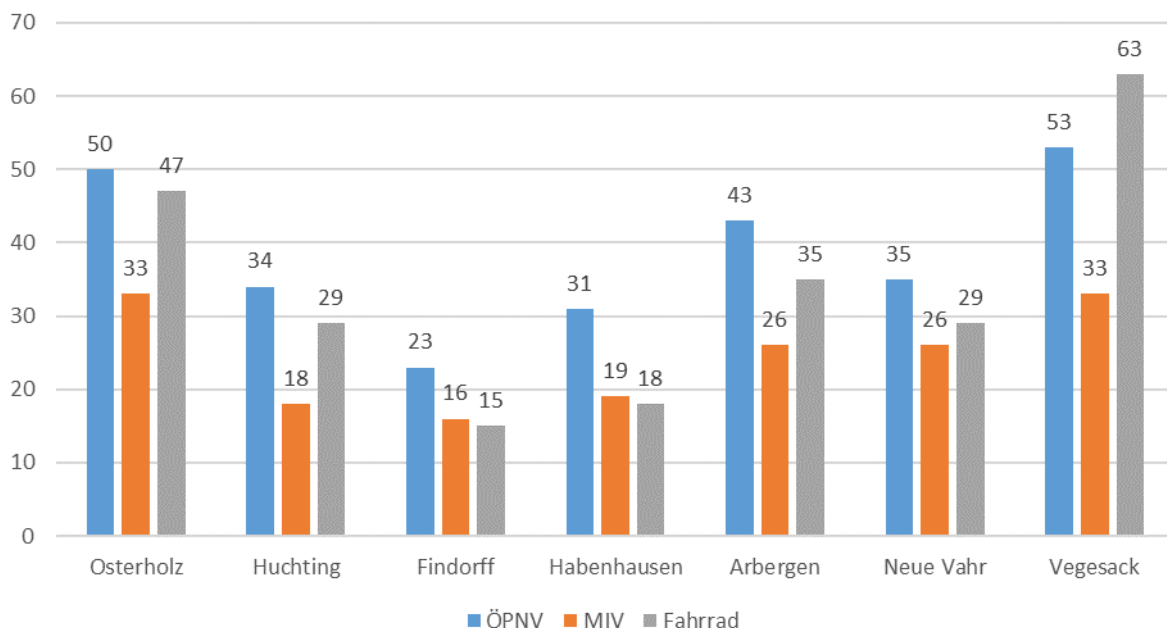


Abbildung 6-8: Reisezeitenvergleich auf ausgewählten Relationen zur Innenstadt. Quelle: BSAG

6.5.4 Herleitung des Untersuchungsbedarfs

Die vorgenannten Kennzahlen zeigen weitestgehend eine Stagnation im ÖPNV mit einer leichten Tendenz der Verschlechterung der Rahmenbedingungen im Busverkehr. Es ist daher geboten, die Maßnahmen des VEP zu prüfen, neu zu bewerten und ggf. sinnvoll anzupassen, um die Ziele erreichen zu können. Sollte sich das Netz und dessen Qualität nicht weiterentwickeln, ist weiter mit einer stagnierenden Nachfrage mit Tendenz der Verschlechterung zu rechnen. Eine Neujustierung und ein Ausbau des Angebotes und der Verkehrsqualität sind erforderlich, um diese Entwicklung positiv zu durchbrechen und mit Blick auf die Klima- und Verkehrswende den ÖPNV als starken Motor der Mobilität zu etablieren.

⁴⁷ Maximal doppelt so hoher Zeitaufwand | FGSV 2010

Der VEP beschreibt bereits Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Straßenbahn- und Busnetzes. Straßenbahnneubaumaßnahmen erweisen sich dabei in der Rückschau als langwierig und konfliktbehaftet. Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich. Im Rahmen der Teilfortschreibung stehen Maßnahmen mit einem solchen zeitlichen Rahmen im Vordergrund, die daher nur im Angebot, in der weiteren Beschleunigung sowie im Ausbau des Busnetzes möglich sind.

Um aber überhaupt in die Möglichkeit versetzt zu werden, das volle Potenzial des ÖPNV bis 2030 ausschöpfen zu können, ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs in Bremen unerlässlich. Dies muss aufgrund des größeren zeitlichen Aufwandes außerhalb dieser Teilfortschreibung untersucht werden und dabei bereits definierte Maßnahmen (E.1-5) als auch aufgrund der Entwicklung der Stadt und veränderter Bedürfnisse auch neue Maßnahmen beinhalten.

Die Busmaßnahmen im VEP (E.11) berücksichtigen bisher vordergründig neue Querverbindungen am Stadtrand. Mit dem Fokus auf eine Verkehrs- und Klimawende sowie die Unterstützung neuer Ziele wie Autofreie Innenstadt oder Parken in Quartieren sollten die Maßnahmen erneut untersucht, angepasst und ausgeweitet werden.

Das Angebot umfasst die konkreten Linien und Fahrten im Gesamtnetz für Straßenbahn und Bus. Galt bisher der Fokus einer möglichst wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistung und damit möglichst wenig erforderlicher Fahrten (Kosten) mit möglichst hoher Besetzung (Einnahmen), ist im Hinblick auf die veränderten Rahmenbedingungen und Ziele auch eine größtmögliche Marktausschöpfung (Nachfrage) durch die Befriedigung des von den Menschen erwarteten Komforts und einer geringen Gesamtreisezeit erforderlich.

6.5.5 Kundenbedürfnisse besser befriedigen

Das Reisen im ÖPNV muss leicht, zügig und barrierefrei sein – wobei barrierefreie sowohl physische als auch immaterielle Hürden umfasst, damit er von möglichst vielen Menschen auch tatsächlich genutzt wird. Im Idealfall einfach Einsteigen und Ankommen von Quelle zu Ziel in der kürzest möglichen Zeit, den geringsten (oft auch gefühlten) Kosten und höchstem Komfort – so wie man es vom Auto in vielen Fällen gewohnt ist oder denkt, dass es so wäre. Ein Hinweis bildet dabei das Kundenbarometer der BSAG, dass vom Unternehmen alle zwei Jahre durchgeführt wird und dabei seit 2017 auch eine sogenannte Nichtnutzerstudie (Potentialanalyse) umfasst. Fragt man die heutigen Nicht- und Seltennutzer, warum sie nicht mit Bahnen und Bussen fahren, werden die Themen Reisezeit, Umsteigen, Bequemlichkeit und Besetzung an den beeinflussbaren Faktoren genannt. Dabei gibt es eine breite Mehrheit der ÖPNV-Nichtnutzer von 80%, die sich die Nutzung des ÖPNV vorstellen können:

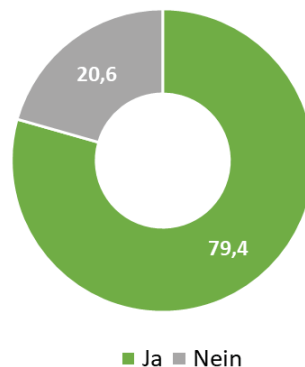


Abbildung 6-9b: Frage: Kommt die Nutzung der BSAG für Sie denn grundsätzlich in Frage, ganz unabhängig von Ihren gegenwärtigen Gewohnheiten? Quelle: BSAG Kundenbarometer 2019

Dies bestätigt grundsätzlich auch eine Umfrage des ADAC⁴⁸: 56% der Befragten gaben an, dass die Fahrt zu lange dauere, für 51% ist es zu voll. Es folgen als weitere Hindernisse zur Nutzung des ÖPNV keine direkten Verbindungen (47%), Unpünktlichkeit (45%) und Komfort (44%). Deutschlandweit wäre fast die Hälfte der Befragten bereit, auf den ÖPNV umzusteigen, in Bremen konkret 44%. Unter den vergleichbar großen untersuchten Städten landet Bremen beim Verhältnis der regelmäßigen Nutzung auf Platz 4 von 5 mit 65% Auto und 47% ÖPNV.

Die Zufriedenheit mit dem Autoverkehr der befragten Nichtnutzer im Kundenbarometer der BSAG ist dabei mit 42% Unzufriedenen erstaunlich schlecht, während sie für den ÖPNV ausgeglichen scheint. Das Fahrrad schneidet im Vergleich dagegen mit 45% zufriedenen Befragten sehr gut ab. Die Nachteile und Hemmnisse der ÖPNV-Nutzung scheinen so schwerwiegend zu sein, dass die größere Unzufriedenheit mit dem Autoverkehr nicht zu einem Wechsel des Verkehrsverhaltens führt.

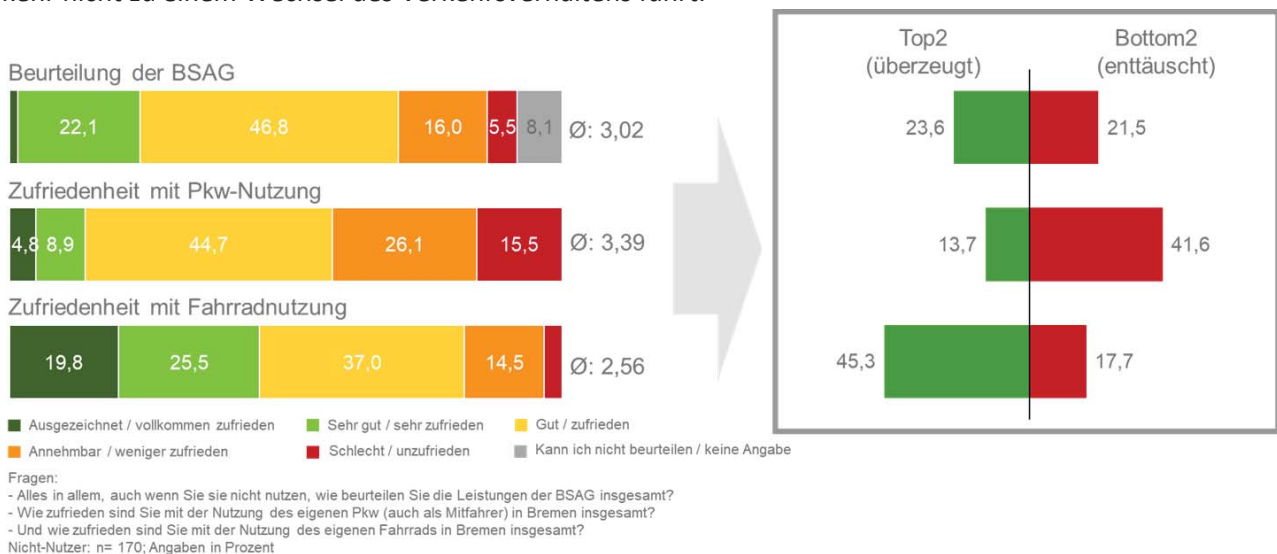


Abbildung 6-10c: Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln. Quelle: BSAG Kundenbarometer 2019

Das an der Betriebswirtschaftlichkeit orientierte Angebot reicht also bisher nicht, einen hohen Anteil der Bevölkerung zu überzeugen. Die Vorteile des Autos – ständige Verfügbarkeit, hohe Flexibilität, Komfort, Schnelligkeit gepaart mit den Versprechen von Freiheit und Individualität – überzeugen trotz der signifikanten Nachteile bei Gesamtkosten, Umwelt- und Stadtverträglichkeit sowie zumindest zeitweise aus- oder überlasteten Straßen und stärker werdendem Stressfaktor.

Das Netz und dessen Angebot müssen sich zukünftig viel mehr an den Bedürfnissen und Erwartungen der Menschen orientieren als an betriebswirtschaftliche Zwänge, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund für die Klima- und Verkehrswende sowie für eine autofreie Innenstadt ohne Einbußen bei der Attraktivität und Frequentierung zu forcieren. Dies gelingt, wenn der gesamte Weg von Tür zu Tür als leicht, angenehm und zügig erlebt wird – die Leichtigkeit des Reisens. Viele Faktoren müssen stimmen für die Wahl der Verkehrsart: Kurzer und angenehmer Fußweg, Komfort, Sicherheit, Wartezeit, Fahrzeit, geringer Stress, Zugang, Einstieg, Preis, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit / Verlässlichkeit, Verfügbarkeit, etc. Wichtigster Faktor ist dabei die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür.

Die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür enthält die Zu- und Abgangswege der Haltestellen zu den eigentlichen Quellen und Zielen, die durchschnittliche Wartezeit in Abhängigkeit zum Takt, die Fahrzeiten in den Fahrzeugen, die durchschnittlichen Wartezeiten beim Umsteigen und die Wegezeiten beim Umsteigen, die innerhalb der Wartezeiten liegen können. Ist die Pünktlichkeit unzureichend, sind Pufferzeiten zusätzlich erforderlich.

⁴⁸ ADAC Umfrage 2017: Nichtnutzung des ÖPNV | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. | 16.02.2017

Das Angebot ausgedrückt im Takt ist also ein wichtiger Bestandteil der Gesamtreisezeit. Je dichter das Angebot, desto geringer die Wartezeiten beim Ein- und Umsteigen und damit die Gesamtreisezeit. Die Fahrzeiten werden von der möglichen Geschwindigkeit, den Haltestellenaufenthaltszeiten und den Behinderungen z.B. an Ampeln, durch ein- und ausparkende Pkw und Staus bestimmt. Behinderungen beeinflussen auch die Pünktlichkeit.

Wartezeiten, Verfügbarkeit, Zugang sowie gefühlte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden also im ÖPNV durch den Takt (mit-)bestimmt. Hier liegt eine wesentliche Drehschraube für die Attraktivität, die in Bremen meist ohne aufwendige und langwierige Infrastrukturprojekte verbessert werden kann. Einfach jederzeit zur nächsten Haltestelle gehen, ohne große Wartezeit und Fahrplankenntnis, ohne Heraussuchen einer Verbindung und Sorgen um Anschlüsse muss das Ziel sein, um die Nutzung zu Erleichtern und das Vertrauen für die Nutzung von Bahnen und Bussen zu erhöhen. Dies fördert ein Leben ohne eigenes Auto und sichert die Mobilität unserer Gesellschaft und Stadt.

6.6 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremen hat im Vergleich zu ähnlich großen Städten einen relativ geringen ÖPNV-Anteil
- Die Entwicklung des ÖPNV ist stagnierend mit einer Tendenz zur Verschlechterung im Busverkehr
- Wichtige Ansatzpunkte zur Attraktivierung des ÖPNV sind Reisegeschwindigkeit und -komfort sowie Zuverlässigkeit
- Das Potenzial zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV ist grundsätzlich da. Die individuell empfundenen Nachteile bei der Nutzung führen bisher nicht zu einem Umstieg.
- Es besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen den Preisen für Monats- oder Tageskarten und dem Anteil des ÖPNV am Modal Split
- Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV in Bremen sind für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden unterdurchschnittlich hoch.
- Der Ausbau der Barrierefreiheit ist mit einem hohen finanziellen und planerischen Aufwand verbunden.

Zur Finanzierung der Maßnahmen im ÖPNV sind weitere Finanzierungsquellen zu prüfen.

6.7 Ticket- und Tarifmaßnahmen

Das Tarifsysteem des VBN für Bremen und die Region ist nach Zonen gegliedert; i.d.R. gilt der Grundsatz je größer die Entfernung, desto höher der Preis.

Die Fahrtkosten im ÖPNV wurden in einer Untersuchung des ADAC für Deutschland 2019 evaluiert.

Im Städtevergleich steht Bremen wie folgt dar (Preise Stand 2019):

	Bremen	Durchschnitt der untersuchten Städte	Abweichung
Einzelfahrschein	2,80 Euro	2,74 Euro	2% teurer
Tageskarte	8,10 Euro	7,02 Euro	15% teurer
Monatskarte	66,30 Euro	77,50 Euro	14% günstiger

Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV sind somit für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden deutlich unterdurchschnittlich hoch.

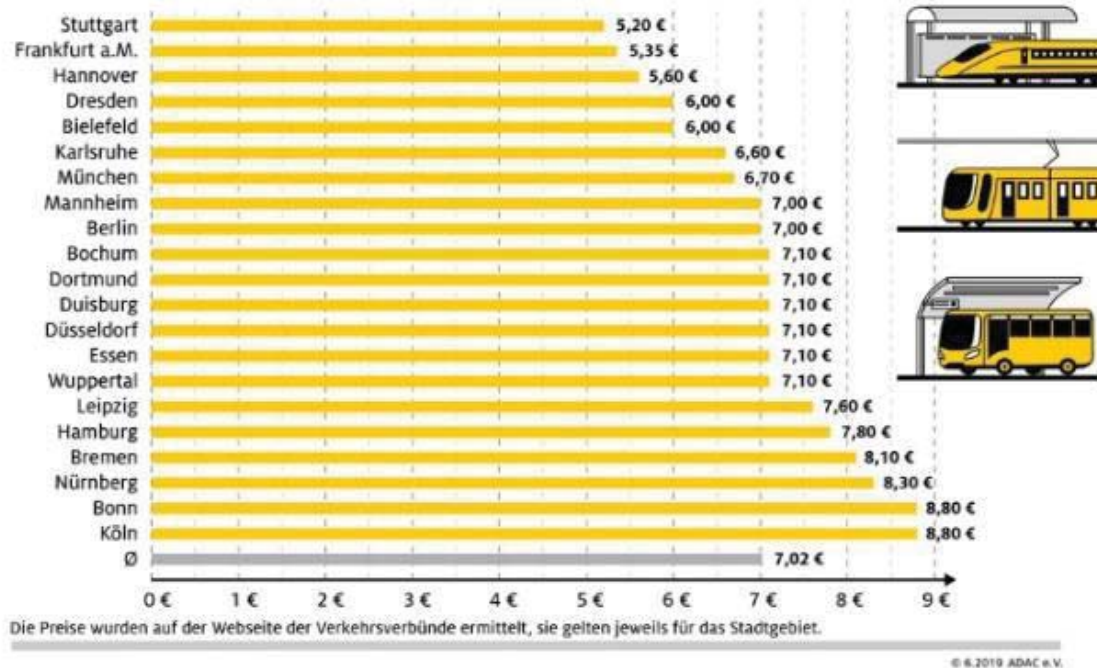
ADAC Preisvergleich 2019:**Preisdifferenz von 3,60 Euro bei Tageskarten für Erwachsene**

Abbildung 6-11: Preisvergleich bei Tageskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

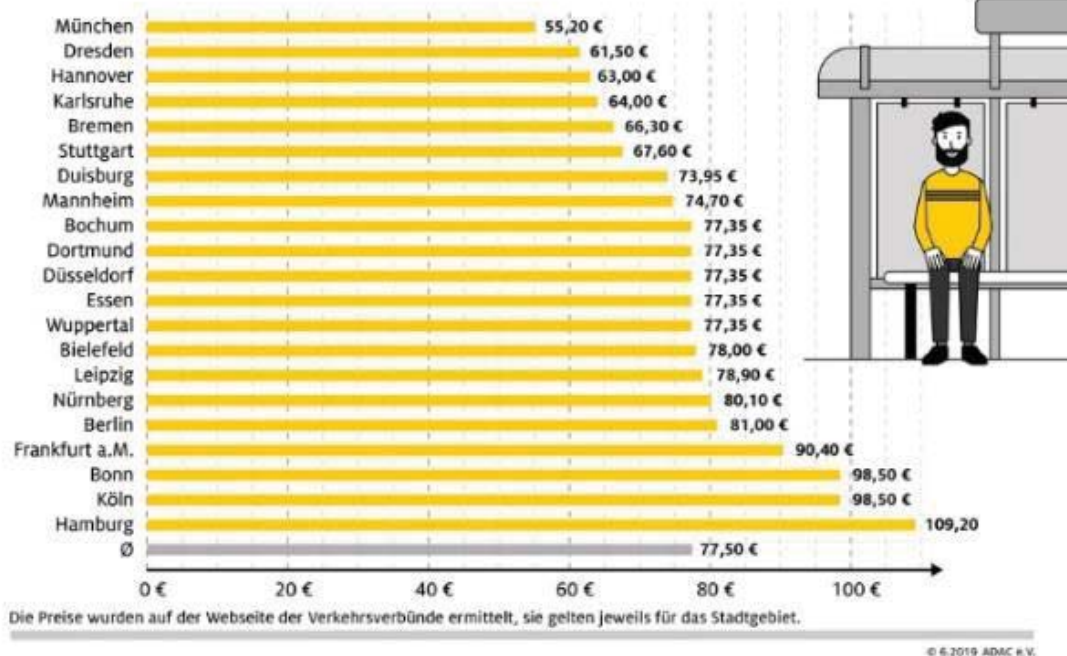
ADAC Preisvergleich 2019:**Preisdifferenz von 54 Euro bei Monatskarten für Erwachsene**

Abbildung 6-12: Preisvergleich bei Monatskarten für Erwachsene. Quelle: ADAC 2019

Die Entwicklung der Ticketpreise lag in den vergangenen 15 Jahren deutlich über dem Verbraucherpreis-Index. Zum Vergleich: Die Parkgebühren für die BREPARKhäuser sind in der Zeit ebenfalls überdurchschnittlich, aber doch in geringerem Maße als die Ticketpreise gestiegen. Die Parkgebühren straßenbegleitender

Stellplätze wurden nominal nicht erhöht und sind somit relativ zum Verbraucherpreis-Index sogar gesunken.

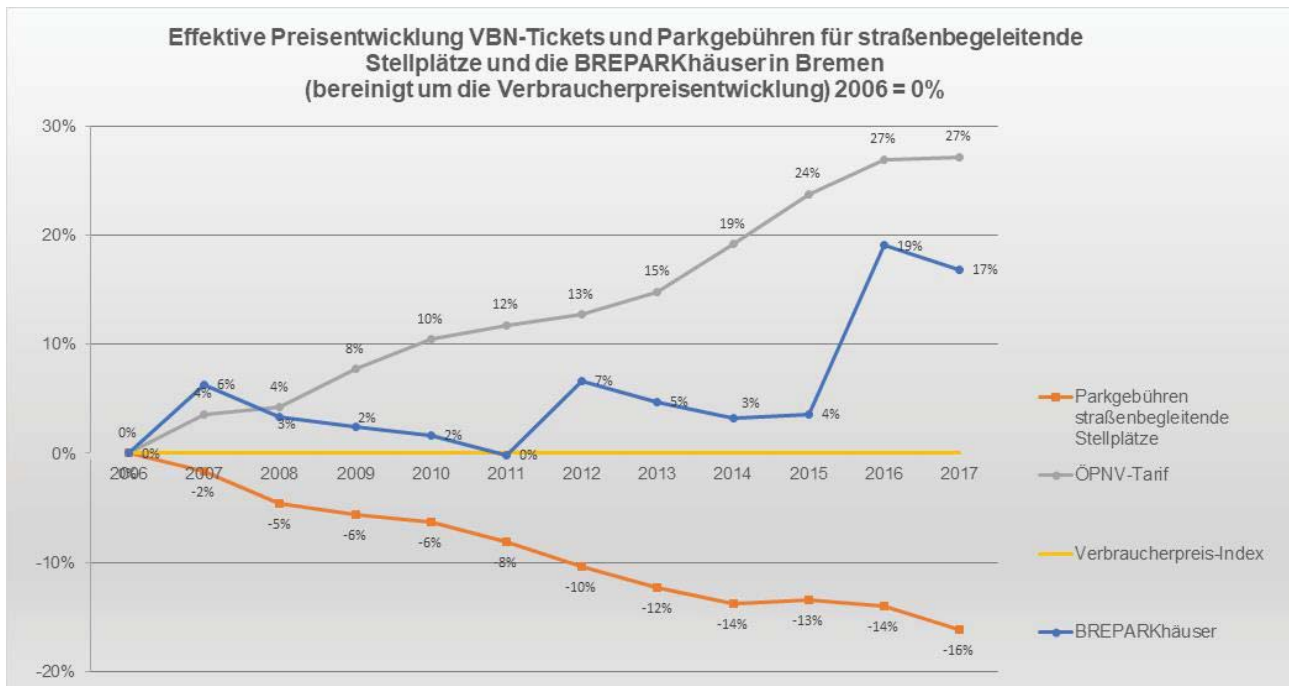


Abbildung 6-13: Entwicklung Ticketpreise gegenüber Parkgebühren
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage VBN und BREPARK

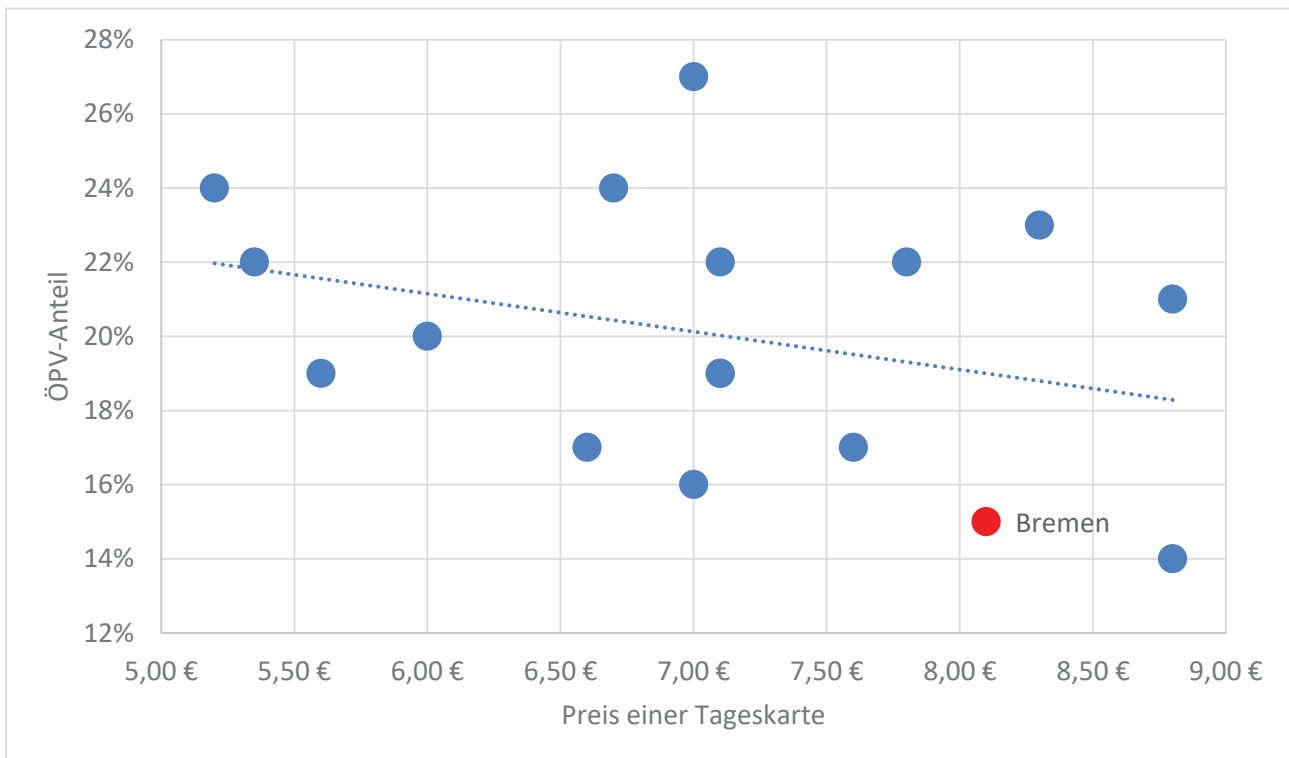


Abbildung 6-14: Preis Tageskarte im Vergleich zum ÖV-Anteil.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage ADAC 2019, [wikipedia.org/wiki/Modal_Split](https://www.wikipedia.org/wiki/Modal_Split) (Nach Anteil am Berufsverkehr, teilweise auch am Gesamtverkehr)

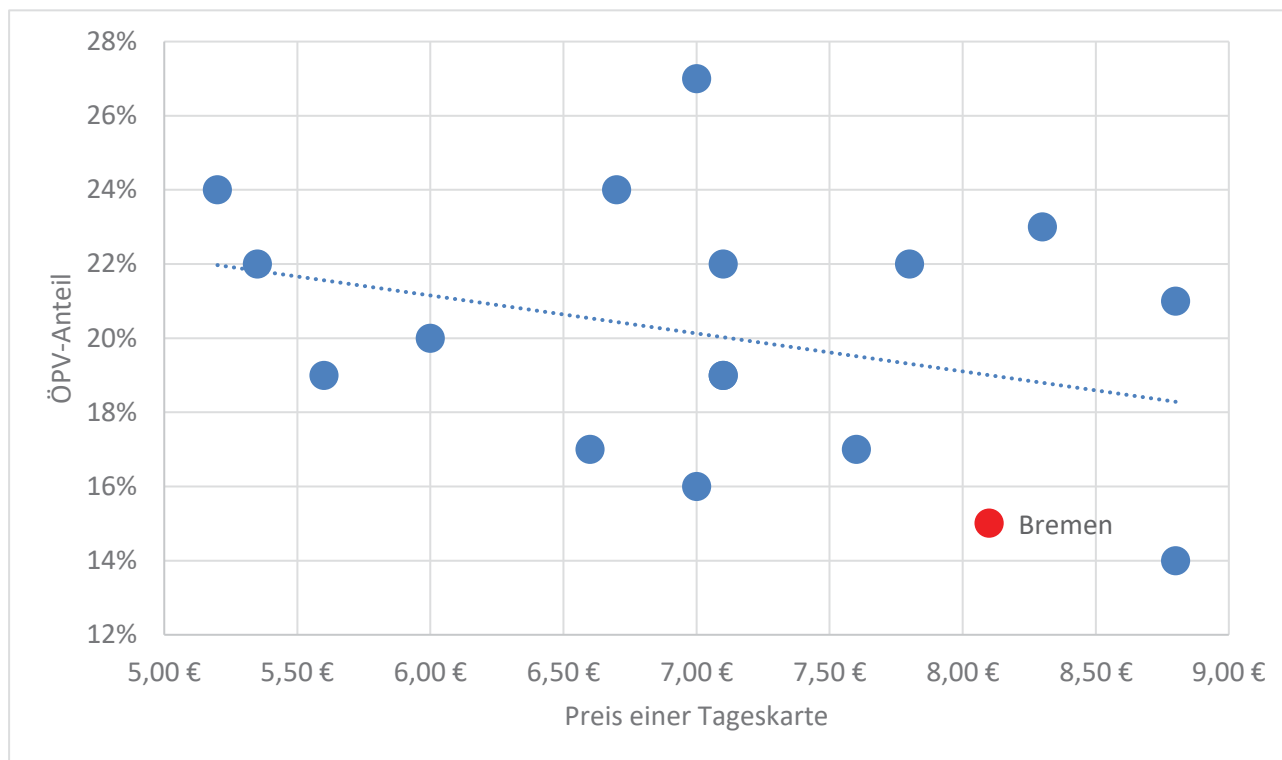


Abbildung 6-15: Preis Monatskarte im Vergleich zum ÖV-Anteil.

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage ADAC 2019, [wikipedia.org/wiki/Modal_Split](https://www.wikipedia.org/wiki/Modal_Split) (Nach Anteil am Berufsverkehr, teilweise auch am Gesamtverkehr)

Die Abbildungen zeigen, dass kein signifikanter Zusammenhang zwischen den jeweiligen Preisen der Tickets und dem Anteil des ÖPNVs am Modal Split besteht. Zum Beispiel hat Bremen einen recht niedrigen Anteil des ÖPNVs am Modal Split, obwohl der Preis bei den Monatskarten auch im unteren Drittel liegt. Umgekehrt hat Hamburg einen recht hohen Anteil des ÖPNV am Modal Split trotz des höchsten Preises für die Monatskarte.

In Bremen wird als ein besonderes Ticketangebot im ÖPNV z.B. das StadtTicket angeboten, das für berechnigte Nutzer die Möglichkeit bietet, zu einem stark vergünstigten Monatspreis den ÖPNV in Bremen zu nutzen. Es gilt für Bezieher von Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II), Bezieher von Sozialhilfe (SGB XII Kap. 3, Hilfe zum Lebensunterhalt bzw. SGB XII Kap. 4, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung) oder Bezieher von Leistungen nach dem Asylbewerber-Leistungsgesetz (AsylbLG) mit Wohnsitz in der Freien Hansestadt Bremen. Heimbewohner, die Leistungen nach dem SGB XII beziehen, können in der Regel ebenfalls das StadtTicket erhalten.

Beim BOB-Ticket („Bezahlen ohne Bargeld“) in Form einer Scheckkarte wird auf Basis der durchgeführten Fahrten der günstigste Preis pro Tag berechnet. Bezahlt wird über eine Rechnung am Ende des Monats. Allerdings wird hier kein Monatsbestpreis ermittelt um evtl. noch günstiger unterwegs zu sein. Dies kann in Summe dann zu einem höheren Preis führen, als es das MonatsTicket gewesen wäre.

Mit dem Ziel, Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, sind in vielen Städten und Regionen alternative (vergünstigte) Tarifmodelle bis hin zu kostenlosem ÖPNV im Gespräch und in Prüfung. Die Nachfragewirkung verschiedener Ticket- und Tarifmaßnahmen sowie die Kosten für Bremen werden in einem Gutachten ermittelt. Untersucht werden:

- Nulltarif“ für unterschiedliche Gruppen, z. B.:
 - kostenlose Nutzung für alle Nutzer des ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen
 - kostenlose Nutzung begrenzt auf alle in der Stadtgemeinde Bremen gemeldete Bürgerinnen und Bürger („Bürgerticket“)
- Zeitlich differenzierte Tickets (in Bezug auf Gültigkeit und Preis), insbesondere:
 - Rabattierungen außerhalb der HVZ (NVZ, SVZ, so ggf. von 9-13 Uhr, 20 - 6 Uhr, sonntags ganztägig)
- 365- und 300-Euro-Ticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende im VBN
- Sondertickets für bestimmte (Ziel-)Gruppen oder (Monats-)karten, die nicht im Berufsverkehr gelten, insbesondere:
 - Günstige Seniorentickets
 - Ticket für Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende für 25,- Euro
 - StadtTicket auf 25,- Euro absenken
 - StadtTicket für berechnigte Kinder kostenlos
- Modell der Gemeinde Weyhe: Hier erhalten MIA-Inhaber 15 % Rabatt als Zuschuss von der Gemeinde
- Rabattierungen für Familien und Gruppen (z.B. am Wochenende, wochentags am Nachmittag bzw. am Abend im Bereich Freizeit- und Einkaufsverkehr) zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem MIV

6.8 Alternative Antriebstechnologien

Am 01.10.2019 hat der Senat zusammen mit den Grundsätzen für die Aufstellung und Steuerung der Haushalte 2020/21 eine Gesamtstrategie für die neue Legislaturperiode beschlossen. Darin ist unter 1.2 „Zur Bewältigung des Klimawandels beitragen und die Verkehrswende sozial gestalten“ dargestellt, dass die Verkehrswende durch Förderung attraktiver, kostengünstiger und umweltfreundlicher Mobilität im Zentrum wie in den Stadtteilen vorangetrieben werden soll. Elektromobilität wird als eine Chance für den lokal emissionsfreien Verkehr aufgeführt. Die Förderungsmöglichkeiten des Bundes zum Ausbau der Elektromobilität werden genutzt. Hierzu stehen bis Ende des Jahres seitens des Bundes noch Mittel zur Verfügung, die in dieses Jahr noch abgerufen werden müssen, damit sie nicht verfallen.

Mit der Straßenbahn wird bereits ein Großteil der ÖPNV im Stadtgebiet Bremens elektrisch und mit zertifiziertem Ökostrom erbracht. Die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebssysteme auch bei Bussen ist eine wichtige Richtungsentscheidung für die Zukunft des ÖPNV in Bremen, die umfangreiche Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen und Werkstätten zur Folge hat. Hinzu kommt eine Qualifizierung des Fachpersonals. Daher haben sich die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und die BSAG gemeinsam entschlossen, ein Konzept für das sukzessive Umstellen des dieselbetriebenen Busfuhrparks auf alternative Antriebstechnologien zu erarbeiten. Im Ergebnis soll eine Beschaffungsstrategie der BSAG für Busse mit alternativen und lokal emissionsfreien Antriebstechnologien vorliegen - einschließlich der Folgekosten und deren Finanzierung. Dies umfasst auch die transparente Darstellung der getroffenen Entscheidung zu den möglichen Technologiepfaden inklusive einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Untersuchung wird bis Ende des Jahres vorliegen.

Gegenwärtig kostet ein Batterie-Elektrobus ungefähr das doppelte eines vergleichbaren Dieselmotors. Seitens des Bundes gibt es aktuell zwei Förderprogramme, mit denen er sich an den Zusatzkosten einer alternativen Antriebstechnologie gegenüber Dieselmotoren beteiligt. Beide Programme haben gemein, dass aufgrund ihrer zeitlichen Befristung kurzfristig eine Entscheidung sowie ein Finanzierungskonzept über die Programme vorliegen muss.

Die Beschaffung von Elektrobusen im Rahmen der Förderprogramme soll, nach den Kurz- und Langtests mit unterschiedlichen Technologien, den Einstieg in den Betrieb, Instandhaltung und Handhabung bei der BSAG erleichtern.

Mit dieser Lösung soll neben der CO₂-Reduktion insbesondere die Lebensqualität der Menschen dieser Stadt erhöht und die Abgas- und Lärmemissionen weiter reduziert werden.

Als besonders flächeneffizientes Verkehrsmittel ist der ÖPNV Kernbaustein nachhaltiger Mobilität – und trägt so zur Vermeidung von Autoverkehr und zur Minderung der Emission von Schadstoffen und Treibhausgasen bei. Bereits jetzt erfolgt ein Großteil der Verkehrsleistung der BSAG in Bremen nahezu klimaneutral – durch die mit Ökostrom betriebene Straßenbahn. Auch der Busverkehr stößt durch seine Busflotte mit aktuellen EEV und Euro-VI-Fahrzeugen wenig Stickoxide und Feinstaub aus.

Durch einen Umstieg auf alternative Antriebe mit Nutzung von Energie aus regenerativen Quellen soll der Busverkehr auch den Ausstoß an Klimagasen mindern.

In einem Gutachten werden daher zwei wesentliche Fragestellungen bearbeitet:

1. Welche Technologie ist die richtige?
2. Wie sieht eine geeignete Beschaffungsstrategie speziell für die BSAG aus?

Geprüft werden dabei u.a. folgende Technologien:

- CNG: Compressed Natural Gas (komprimiertes Erdgas)
- LNG: Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)
- LPG: Liquefied Petrol Gas (Flüssiggas/Autogas)
- Bio-Kraftstoffe
- Synthetische Kraftstoffe
- Rein batteriebetriebene Busse
- Batteriebetriebene E-Busse + Brennstoffzelle als Range-Extender
- E-Busse mit Stromabnehmer (Ladung auf Strecke)
- Reine Brennstoffzellen-Busse (Wasserstoff)

Kriterien zur Technologieauswahl sind dabei u.a.:

- Gesetzliche Vorgaben
- Technische Entwicklung (Reifegrad) / Entwicklungserwartungen für die nächsten Jahre
- Zuverlässigkeit (Verfügbarkeit)
- Betrieb (Reichweite, Wendezeiten, Flexibilität, Standard-/Gelenkbus etc.)
- Infrastrukturnotwendigkeiten (v.a. Betankungs- bzw. Ladeinfrastruktur)
- CO₂-Bilanz
- Lokale Emissionen (Feinstaub, Lärm)
- Entwicklung der Marktpreise für die Beschaffung sowie Treibstoffe / Elektrizität
- Beschaffungskosten, ggf. unter Berücksichtigung von Förderprogrammen
- Kosten und Einsparungen in Betrieb und Wartung (s.o.)
- Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch, sozial)
- Barrierefreiheit



Am Beispiel von Elektrobussen wird dargestellt, was für die Beschaffungsstrategie zu berücksichtigen ist:

Je nach ausgewähltem technischem Pfad der Elektrifizierung muss dazu auch eine Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen, ggf. an der Strecke oder auch eine Betankungsinfrastruktur mit Wasserstoff vorgesehen werden. Ebenso müssen Unterhaltung und Wartung der Fahrzeuge von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe umgestellt werden, was für Werkstätten und auch Personal andere Anforderungen mit sich bringt. Wenn das Liniennetz mit den bisherigen

Umläufen (km-Distanzen pro Betriebstag) erhalten bleiben soll, müssen sich die technischen Anforderungen in der Busbeschaffung daran orientieren – andernfalls wären Anpassungen im Busnetz und den Umläufen erforderlich.

Letztlich muss auch ausreichend Strom von den Erzeugungsquellen zu den Batterien in den Fahrzeugen kommen – bei rund 75 Bussen auf einem Depot (mit 50 – 150 kW pro Bus) schnell zu Anschlussgrößen im Megawatt-Bereich führt – also einen Anschluss an die Mittelspannungsversorgung erforderlich macht.

Es ist also nicht damit getan, nur Elektrobusse zu beschaffen – eine Flottenumstellung erfordert weitergehende Konzepte. Gleichzeitig kann auch hier eine Sektorenkopplung im besten Sinne einer smart city eingeleitet werden.

Ein Lademanagementsystem als Bestandteil eines (bisher nicht bestehenden) elektronischen / intelligenten Betriebshofmanagementsystems kann nicht nur den Betriebshof effizienter machen, sondern auch Lastspitzen reduzieren. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, in Kooperation mit einem Energieversorger eine intelligente und kostenreduzierende Nutzung nächtlicher Überkapazitäten zu integrieren.

6.9 Barrierefreiheit und Haltestellenattraktivität

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt fest, dass die Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen ist – mit dem Ziel, den ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei zu machen (§ 8 Abs. 3).

Seit dem VEP 2014/2025 haben sich die mit dem Thema Barrierefreiheit assoziierten Aspekte gewandelt und erweitert. Der Hublift, der durch seine Verfügbarkeit an allen Straßenbahnen und Stadtbussen in Bremen ein bundesweites Alleinstellungsmerkmal darstellt, hat über Jahrzehnte den Einstieg für rollstuhlnutzende Menschen an fast allen Haltestellen der Stadt sichergestellt. Um jedoch dem erweiterten Verständnis von einer „Barrierefreiheit für alle“ Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, Haltestelleninfrastruktur an die heutigen Anforderungen anzupassen. Dazu gehört, dass möglichst alle Türen mit minimalem Spalt- und Stufenmaß erreicht werden können. Denn davon profitieren fast alle Nutzergruppen: Der Einstieg ohne Stufe ermöglicht schnellen und sicheren Fahrgastwechsel für alle Fahrgäste, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgäste mit Gepäck, Rollatoren, Kinderwagen, zugelassenen Elektromobilen, Einkäufen und vielem mehr. Durch den Ausbau von Haltestelleninfrastruktur wird für einen erweiterten Kreis von Fahrgästen der Zugang zum ÖPNV überhaupt erst möglich gemacht.

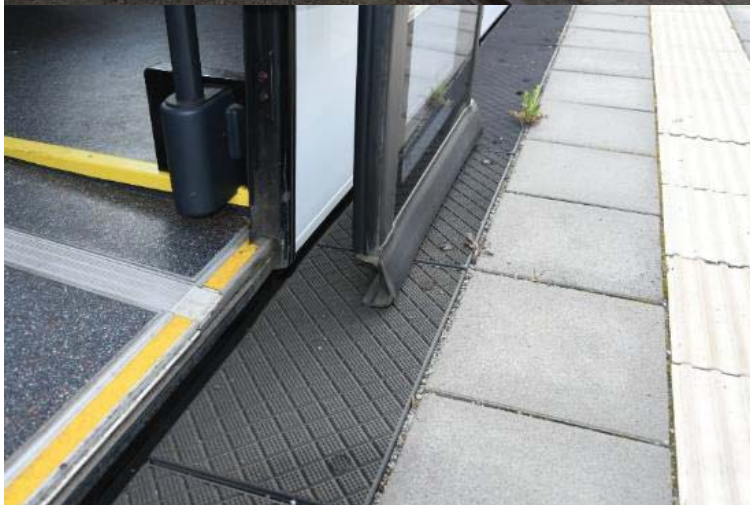
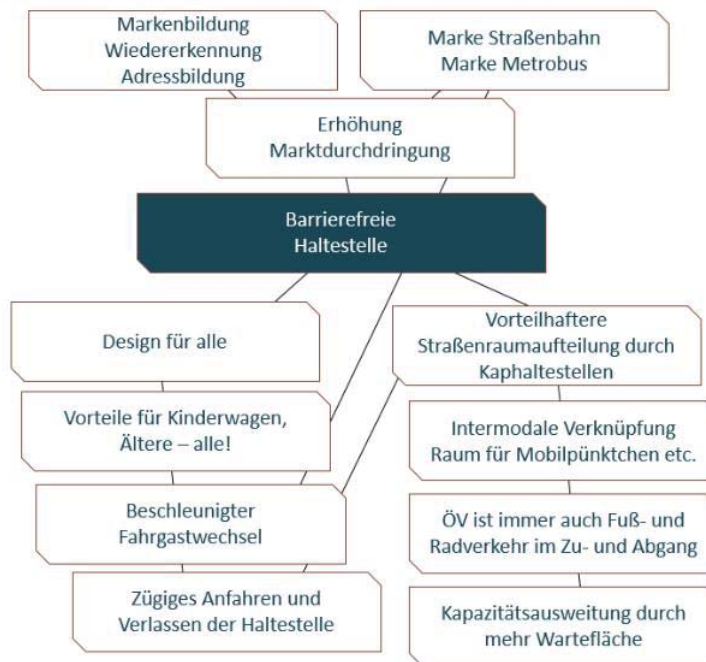
Es gibt in Bremen zukünftig somit keine Beschränkung mehr auf die durch den Hublift hergestellte Barrierefreiheit. Durch das derzeit in Aufstellung befindliche und durch den ZVBN beauftragte Gutachten der Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen (STUVA) wird ein Haltestellendesign entwickelt, aus dem für Bremen ein neuer Standard für den Ausbau abgeleitet wird. Dieser Standard soll sowohl in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden, als auch in der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten.

Der neue Ausbaustandard bietet die Chance, zukünftig nach modernen Gesichtspunkten eines „Designs für alle“ eine „Bremische Haltestelle“ zu entwickeln. Dafür ist es erforderlich, das Ausbautempo zu erhöhen und neue Wege der Finanzierung gehen. Über das novellierte GVFG wird in Programmen über € 10 Mio. der Ausbau von Straßenbahnhaltestellen gefördert werden. Um das Ausbautempo zu erhöhen, müssen Planungs- und Umsetzungsabteilungen gestärkt, ein Programm zur Reihung und Priorisierung aufgesetzt werden.

Der Ausbau von Haltestellen unterliegt ganz besonderen Planungsanforderungen. Der Straßenraum entlang von Haltestellen muss mitüberplant werden; dabei geht es nicht nur um Entwässerung, sondern auch um Anrampungen von höheren Borden, wiedererkennbare Gestaltung, Rückbau von Busbuchten, Verknüpfung mit Mobilpunkten und –pünktchen. Zukünftige Straßenbahnhaltestellen können nicht mehr in Kurvenlagen gebaut werden. Das Verlegen wird immer ein Planfestellungsverfahren einschließlich Lärmbetrachtung erfordern. Es gibt keine Standardhaltestelle: jede Planung ist ein Unikat, Eingriffe in Seitenanlagen erfordern häufig längerer Abstimmungsprozesse mit vielen Beteiligten.

- Bremen hat circa 2.100 Teilhaltestellen
- Kostenschätzung einfache Straßenbahnhaltestelle mit zwei Haltepositionen: € 500.000-750.000
- Kostenschätzung einfache Bus-Haltestelle mit zwei Kanten: € 300.000

Wandel und Erweiterung der assoziierten Aspekte von Barrierefreiheit



6.10 ÖPNV-Finanzierung

6.10.1 Heutige Situation

6.10.2 Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen

Die Fahrgeldeinnahmen sind das Rückgrat der ÖPNV-Finanzierung. Diese werden durch Ausgleichzahlung den Ausbildungsverkehr und für die Beförderung von Schwerbehinderten ergänzt.

Bestimmte Nutzergruppen wie Schüler, Auszubildende oder Schwerbehinderte werden durch Zahlungen der öffentlichen Hand von bestimmten Belastungen befreit. Auch im öffentlichen Personennahverkehr existieren entsprechende Regelungen. Entsprechende Fahrgeldmindereinnahmen werden von staatlicher Seite kompensiert.

Im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) wird die Schülerbeförderung entweder durch einen vergünstigten Schülertarif oder spezielle Schülerfahrkarten gefördert. Für Schülertarife zahlt das jeweilige Bundesland nach § 45a PBefG eine Ersatzleistung. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kommt eine vergleichbare Regelung zur Anwendung. § 6a AEG kommt jedoch nur gegenüber nicht-bundeseigenen NE-Bahnen zur Anwendung, sodass diese Regelung nicht für die Deutsche Bahn AG greift. Im SPNV sind die Mindereinnahmen durch den Schülerverkehr in den jeweiligen Verkehrsverträgen geregelt. Vergleichbare Regelungen gelten nach § 45a PBefG für den Straßenpersonennahverkehr bzw. § 6a AEG für den Schienenpersonennahverkehr auch für Auszubildende. Die BSAG als größtes Verkehrsunternehmen der Stadtgemeinde Bremen erhielt im Jahr 2019 rund 4,5 Mio. € vom Land Bremen auf der Grundlage des § 45a PBefG

Neuen EU-Vorgaben haben mittlerweile viele Länder dazu veranlasst, keine Tarifersatzleistungen nach § 45a PBefG mehr auszuführen, sondern diese Mittel den kommunalen Aufgabenträgern pauschal zur Verfügung zu stellen. Diese können die entsprechende Mittel selbstständig zum Zwecke der Finanzierung, unter anderem des Schüler- und Ausbildungsverkehrs, einsetzen (Öffnungsklausel im PBefG §64a). Damit verliert die Finanzierung nach § 45a PBefG zunehmend an Bedeutung. Auch im Land Bremen soll eine entsprechende Regelung mittelfristig eingeführt werden.

Schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind, werden im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 147 Abs. 1 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX) kostenlos befördert.

Verkehrsunternehmen können die Erstattung der durch die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen entstehenden Fahrgeldausfälle nach einem Prozentsatz der nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen beantragen. Die Erstattung der Fahrgeldausfälle erfolgt regelmäßig pauschaliert nach einem landeseinheitlich festgesetzten Prozentsatz. Dieser orientiert sich am Verhältnis der freifahrtberechtigten schwerbehinderten Menschen zur übrigen Wohnbevölkerung des Landes.

Kann ein Unternehmen durch Verkehrszählung nachweisen, dass das Verhältnis der unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (betriebsindividueller Prozentsatz) den landeseinheitlich festgesetzten pauschalen Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, wird auf Antrag neben dem sich aufgrund des pauschalen Prozentsatzes ergebenden Betrag der nachgewiesene über diesem Drittel liegende Anteil erstattet. Die BSAG als größtes Verkehrsunternehmen der Stadtgemeinde Bremen erhielt im Jahr 2019 rund 3,6 Mio. € vom Land Bremen auf der Grundlage des § 231 SGB IX.

6.10.3 Verlustausgleich

Im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) werden pro Jahr etwa 60 Mio. Euro für den Verlustausgleich der BSAG eingeplant. Im Rahmen der COVID-19-Pandemie könnten diese Mittel eine neue Bewertung erfahren; wenngleich auch mögliche zusätzliche Ausgleichszahlungen nicht zwangsläufig aus dem Haushalt kommen müssen.

6.10.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Durch das am 30.01.2020 vom Deutschen Bundestag und am 14.02.2020 vom Bundesrat beschlossene Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erhalten die Länder deutlich verbesserte Möglichkeiten, insbesondere Vorhaben des schienengebundenen ÖPNV anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanzieren zu können.

Mit dem Gesetz ist eine deutliche Mittelaufstockung verbunden: Die Bundesfinanzhilfen für 2020 werden auf 665 Mio. € verdoppelt. Ab 2021 erhalten die Länder 1 Mrd. € und ab 2025 stehen den Ländern 2 Mrd. € zur Verfügung. Ab 2026 erfolgt eine Dynamisierung um 1,8 % jährlich.

Zugleich werden die Fördermöglichkeiten erweitert, nicht zuletzt, um eine bessere Mittelinanspruchnahme vor Ort zu erreichen – für einen attraktiven ÖPNV, für mehr Klimaschutz, mehr Luftreinhaltung und mehr Lebensqualität in Stadt und Land.

Das neue Förderinstrumentarium im Einzelnen:

- Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken für den ÖPNV.
- Förderung von Investitionsvorhaben zur Kapazitätserhöhung der Schienenverkehrsinfrastruktur (insb. Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik).
- Förderfähig sind künftig zudem Seilbahnsysteme und Zentrale Omnibusbahnhöfe, die als Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV fungieren.
- Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.
- Erhöhung des Fördersatzes des Bundes grundsätzlich auf bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten (z.B. für Straßenbahnprojekte).
- Absenkung der Mindestvorhabengröße in Abhängigkeit vom zu fördernden Sachverhalt auf 30 Mio. € (z.B. für Straßenbahnprojekte) bzw. 10 Mio. €.
- Förderung von Planungskosten durch Anerkennung einer Pauschale von 10 % als zuwendungsfähige Kosten, sofern diese auch beim Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit angesetzt sind.

Zusätzlich aufgenommen werden - insbesondere auch zum Erreichen von Klimazielen - folgende Fördertatbestände, die bis 2030 befristet sind und nachrangig gefördert werden können:

- Grunderneuerung von bestehenden Anlagen der bisher im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms förderfähigen Schienenvorhaben. Gerade auch die Sicherstellung des weiteren Betriebs bestehender Anlagen ist von großer Bedeutung für einen attraktiven ÖPNV.
- Aus und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV.
- Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV in kommunaler Baulast, sofern sie Ladestationen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen.

Ferner wurde als weitere wesentliche Verbesserung beschlossen, dass die Fördervoraussetzung des besonderen Bahnkörpers gelockert wird. Erforderlich ist künftig nur noch eine überwiegende Führung „auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sicherstellen“.

Die novellierte Fassung des GVFG ist rückwirkend zum 01.01.2020 in Kraft getreten. In Hinblick auf die Finanzierung der Straßenbahnmaßnahmen Querverbindung Ost und Linie 1 und 8 sind die Änderungen grundsätzlich positiv zu bewerten. Für eine detaillierte Bewertung hinsichtlich der Vorteilhaftigkeit für diese und weitere ÖPNV-Ausbaumaßnahmen in Bremen ist die konkrete Ausgestaltung der Förderbedingungen des Bundes abzuwarten. Dazu stehen die Länder mit dem Bund im Austausch.

6.10.5 Entflechtungsmittel

Das Entflechtungsgesetz ist zum 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Eine Nachfolgeregelung für die Mittel ist noch nicht beschlossen.

6.10.6 Regionalisierungsmittel

Ein wesentlicher Baustein der ÖPNV-Finanzierung sind die so genannten Regionalisierungsmittel. Diese Gelder stellt der Bund auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) den Bundesländern jährlich insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zur Verfügung. Die Verantwortung für den SPNV ist in Deutschland mit der Bahnreform von 1994/1996 vom Bund auf die Länder übergegangen.

Nach dem „Besteller-Ersteller-System“ bestimmen seitdem die Länder, auf welchen Strecken und in welchem Umfang den Bürgern ein SPNV angeboten wird. Der SPNV wird überwiegend durch öffentliche Mittel finanziert. Die Länder erhalten dafür über das RegG einen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Die Regionalisierungsmittel können auch zur Verbesserung des übrigen ÖPNV eingesetzt werden. Die Höhe der Regionalisierungsmittel beläuft sich nach der Aufstockung im Jahr 2020 auf insgesamt 8,2 Milliarden Euro pro Jahr. Dieser Betrag wird jährlich um 1,8 Prozent erhöht.

Die Verwendung der Regionalisierungsmittel im Land Bremen ist im Bremischen ÖPNV Gesetz (BremÖPNVG) geregelt. Dort ist festgelegt, dass 70 % der vom Bund dem Land Bremen zugewiesenen Mittel beim Land für die Wahrnehmung seiner Aufgaben verbleiben. 30 % der Mittel werden den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven im Verhältnis 82 % zu 18 % zugewiesen.

Im Jahr 2020 erhält das Land Bremen vom Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von 53,3 Mio. €, davon verbleiben beim Land 37,3 Mio. €, die Stadtgemeinde Bremen erhält 13,1 Mio. € und die Stadtgemeinde Bremerhaven 2,9 Mio. €. Die beim Land Bremen verbleibenden Mittel dienen vorrangig der Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV durch das Land Bremen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Abdeckung der damit verbundenen Verwaltungskosten. Die den Stadtgemeinden zugewiesenen Mittel sind zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV zu verwenden. Hierzu zählen z.B. Investitionen in Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und damit in Verbindung stehende Aufwendungen sowie die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV. Auch Angebotsverbesserungen können mit Regionalisierungsmittel gefördert werden.

6.11 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremen hat im Vergleich zu ähnlich großen Städten einen relativ geringen ÖPNV-Anteil
- Der ÖPNV ist in Bremen im Vergleich zum MIV und Rad vergleichsweise langsam
- Es besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen den Preisen für Monats- oder Tageskarten und dem Anteil des ÖPNV am Modal Split
- Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV in Bremen sind für Gelegenheitskunden überdurchschnittlich, für Stammkunden unterdurchschnittlich hoch.

7 Stadt-Regionales Verkehrskonzept

7.1 Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich)

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 26.11.2019 den Beschluss zur „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ gefasst. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 28.11.2019 diesen Senatsbeschluss zur Kenntnis genommen. Die beschlossene Senatsvorlage ist wie folgt begründet:

Verkehrspolitische Ziele für eine Koordination und Steuerung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse

Bremen ist das Zentrum der Metropolregion Nordwest; Ein- und Auspendlerverkehre sind daher maßgeblich am Verkehrsaufkommen beteiligt. Insgesamt pendeln täglich ca. 118.000 Personen nach Bremen herein und in etwa 46.000 sozialversicherungspflichtige Personen aus Bremen heraus (Quelle: Arbeitsagentur, Juni 2018). Die o. g. Maßnahmenfelder im Bereich ÖPNV, Parken und Innenstadt können ihre Wirkung daher nur im stadtreionalen Kontext entfalten. Ohne eine zielgerichtete und nachhaltige Steuerung wird der Ein- und Auspendlerverkehr weiterhin vermehrt mit dem Pkw erfolgen und würde somit verkehrlichen Maßnahmen mit dem Fokus einer autofreien Innenstadt entgegenstehen.

Die umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen in Bremen sind aufgrund der Verflechtungen im Verkehrssektor daher sinnvoll nur in Kooperation mit der gesamten Region umsetzbar. Die Fahrten von und nach Bremen sollten möglichst umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Wachsende Regionen benötigen einen hochwertigen und leistungsfähigen Schienenpersonenverkehr, gut ausgebaute Radrouten zwischen Stadt und Region sowie ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Güterverkehr. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Schaffung attraktiver Angebote vor allem für Berufs- und Ausbildungspendlerverkehre im Umweltverbund aus ÖPNV, SPNV (mit P+R) und Radverkehr.
- Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr.
- Minderung der Luftschadstoffe und des Verkehrslärms.
- Optimierung des Busangebots zwischen Bremen und den Nachbarkreisen und Nachbargemeinden.
- Optimierung der Linienführung der Regionalbusse innerhalb Bremens unter Beachtung großer Standorte für Handel, Wirtschaft, Dienstleistung, Produktion, Freizeit und Kultur
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen allen Verkehrsarten.
- Ausbau intermodaler Mobilitätsangebote, insbesondere von Bike-and-Ride.
- Ausweitung von Carsharing-Angeboten in der Region.
- Konzeption eines regionalen Radschnellroutennetzes.
- Entwicklung eines regionalen Lkw-Führungsnetzes.
- Entwicklung eines regionalen und baulastträgerübergreifenden Verkehrs- und Baustellenmanagements, um Staus zu reduzieren und den Wirtschaftsstandort zu stärken.

Hierzu soll ein gemeinsames stadtreionales Verkehrskonzept mit den umgebenden Kreisen und Gemeinden im Rahmen des ZVBV entwickelt werden. Begonnen wird dieses Konzept zunächst für den Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene und eines regionalen Radschnellroutennetzes, da hier die größten Verlagerungspotentiale bei Reiseweiten über 10 km bestehen. Dieses Regionale Verkehrskonzept Bremen/Niedersachsen bietet dann die Basis für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZVBV.

Im Rahmen des Zukunftsprozesses „Zukunft Bremen 2035“ wurden im Jahr 2018 wichtige Teilbereiche im Handlungsfeld 11 „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur -Nachhaltige Mobilitätskonzepte, lebenswerte Städte“ definiert. Hier geht es um das definierte Teilziel 2: „Ein regionales Verkehrskonzept zur optimierten Steuerung des Pendlerverkehrs wurde entwickelt, umgesetzt und fortgeschrieben“ wird mit diesem konkret bearbeitet.“

Die verkehrspolitischen Ziele können nur gemeinsam erreicht werden. Mit dem Ziel, die Innenstadt in Verbindung mit weniger Kfz-Verkehr attraktiver zu gestalten sind konkret Fragestellungen der Parkraumstrategie verbunden. Um die Innenstadt insgesamt besser mit der Region zu verknüpfen, ist vor allem der ÖPNV und

SPNV besser miteinander zu verknüpfen. Hier sind gemeinsame und kooperative Lösungen mit dem ZVBN erforderlich, um die Innenstadt besser und attraktiver mit dem ÖPNV zu erreichen. Daher wird vorgeschlagen, die vier Zielfelder gemeinsam und parallel zu bearbeiten, um die Wechselwirkungen darzustellen und ein abgestimmtes Verkehrskonzept zu erarbeiten mit dem Zielhorizont 2030.

7.2 Übersicht Umsetzungsstand VEP 2025

Im VEP 2025 sind die Maßnahmen mit besonderer Relevanz für den Stadt-Umland-Verkehr auf mehrere Handlungsfelder verteilt. **Der Umsetzungsstand von Maßnahmen im Bereich Bus-, Straßenbahn- und Schienenverkehr ist im Abschnitt 6.2 ausführlich dargestellt, der Stand der Maßnahmen im Kfz-Verkehr unter 2.2. Diese Maßnahmen haben einen sehr langen Planungsvorlauf** Der Sachstand der weiteren relevanten Maßnahmen ist nachfolgend dargestellt.

Maßnahme	Beschreibung	Bearbeitungsstand	Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad)
D.15	Radpremiumroute Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim	In Bearbeitung	2024
D.20a	Radpremiumroute Woltmershausen – Huchting – Delmenhorst	In Bearbeitung	2029
D.23	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Wesern (Hemelingen – Habenhausen)	In Bearbeitung	2024
H.7	mehr B+R	fest terminiert und finanziert	2029
H.8	besseres B+R	fest terminiert und finanziert	2029

7.2.1 Radverkehr

7.2.1.1 D.15, D.20a und D.23 Radpremiumrouten

Die Umsetzung der Radpremiumrouten Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim (VEP-Maßnahme D.15) sowie Woltmershausen – Huchting - Delmenhorst (D.20a) ist gemäß VEP (bei einem hohem Finanzierungspfad) bis 2024 vorgesehen.

Für die Radpremiumroute D.15 liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Zur Herstellung des interkommunalen Abschnitts Bahnhof Mahndorf – Achim befindet sich Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Abstimmung.

Für die Radpremiumroute D.20a wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Stadt Delmenhorst und dem Kommunalverbund Bremen-Niedersachsen erarbeitet.

Für die Radpremiumroute D.15 (Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen – Achim) liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Die Herstellung dieser Route wird ab diesem Jahr in den Stadtteilen Hemelingen, Mitte/Östliche Vorstadt und Walle auf größeren Streckenabschnitten erfolgen, so dass voraussichtlich bis ca. 2024 eine zusammenhängende Route von Hemelingen bis Oslebshausen zur Verfügung gestellt werden kann. Parallel dazu ist vorgesehen, die Planungen in Bremen Nord weiter voran zu treiben, nachdem bereits erste Schritte hierzu im Zentrum von Vegesack (Neugestaltung und Entwicklung des Bereichs Bahnhof/HavenHöft) initiiert wurden. Zur Herstellung des interkommunalen Abschnitts Bahnhof Mahndorf – Achim der Route D.15 befindet sich Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im Austausch mit der Gemeinde Achim.

Mit der Weserbrücke Hemelingen – Habenhausen (D.23) ergibt sich die Möglichkeit einer hochattraktiven Anbindung von Weyhe und Brinkum an das Premiumroutennetz sowie an die Bremer Stadtteil nördlich der Weser und die dortigen Arbeitsplatzstandorte.

7.2.1.2 Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr

Unter der Federführung des Kommunalverbunds Bremen-Niedersachsen wurde ein regionales Radverkehrskonzept erstellt, das die Hauptrouten für den interkommunalen Radverkehr auf regionaler Ebene definiert und den Handlungsbedarf auf diesen Routen ermittelt hat. Zur weiteren Planung und Umsetzung hat der Kommunalverbund einen Förderantrag bei der Metropolregion für erste Maßnahmen, darunter auch Rad-schnellwege (in Bremen: Radpremiumrouten) eingereicht.

In Abstimmung mit diesem Antrag soll im Sommer 2020 eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Radpremiumroute von Ganderkesee über Delmenhorst nach Bremen vom Kommunalverbund in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis Oldenburg in Auftrag gegeben werden. Der Bremer Abschnitt dieser Route ist im VEP als Radpremiumroute D.20a erfasst, die in Bremen parallel zur Huchtinger- und War-tumer Heerstraße entwickelt werden soll. In Höhe der Querung Senator-Apelt-Straße erfolgt die Weiterfüh-rung durch das in Planung befindliche Tabakquartier bis zum Neustädter Bahnhof, wo bereits der dann an-schließende Streckenabschnitt bis zur Stephanibrücke fertiggestellt werden konnte.

7.2.2 Intermodale Verknüpfung

7.2.2.1 Park-and-Ride

Grundsätzlich ist es so, dass die P+R-Anlagen (wie z.B. Bf Mahndorf, Grolland, Huchting, Sielhof oder Burg) gut erreichbar und bezüglich der Fußwege zu den ÖPNV-Haltestellen zugangsoptimiert sind. Eine qualitative Verbesserung erfolgt im Zuge von Sanierungsmaßnahmen. Eine deutliche Erweiterung der Standorte ist auf-grund fehlender Flächen nur bedingt möglich und hinsichtlich der Belastungen des meist benachbarten Woh-numfelds auch nicht wünschenswert. Hinzu kommt die in der Regel gute ÖPNV-Anbindung der P+R-Anlagen innerhalb von Bremen. Daher wird das Ziel verfolgt, B+R stärker zu fördern und P+R in der Region möglichst wohnortnah anzubieten.

7.2.2.2 Bike-and-Ride

In den kommenden Jahren sollen die vorhandenen B+R Anlagen an wichtigen ÖPNV Haltestellen ausgebaut und z.T. neu errichtet werden (VEP-Maßnahme H.7). In den inneren Stadtteilen ist die Nachfrage nach B+R erfahrungsgemäß gering. In den Außenbezirken ist sowohl an einigen Straßenbahnhaltestellen (Beispiel Ro-landcenter, Grolland oder Borgfeld) als auch an den Bahnhöfen des SPNV mit einer größeren Nachfrage zu rechnen. Diesbezüglich bestehen vertragliche Vereinbarungen mit der BREPARK für den Aus- und Neubau von B+R-Anlagen. Die Bedarfe hierfür wurden bereits in Gutachten und Studien sowie i.R. des Nahverkehrs-plans ermittelt und liegen vor. Aktuell sollen die Anlagen an den Bahnhöfen Neustadt und Mahndorf erneuert und erweitert werden. Maßnahmen in Oberneuland, Burg und Lesum sollen zeitnah folgen. Weitere Anlagen sind integraler Bestandteil größerer Um- und Neubaumaßnahmen wie v.a. beim Umbau der Umsteigeanlage in Gröpelingen, dem Neubau der Bahnhöfe Föhrenstraße, Universität und weiterer geplanter Bahnhöfe und Haltepunkte oder im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8.

Neue Anlagen sollen dabei möglichst überdacht sein und weitergehende Sicherheits- und Servicestandards beim Abstellen der Fahrräder erhalten (z.B. Sammelschließgaragen und Lademöglichkeiten für Batterien an den Bahnhöfen Mahndorf und Neustadt oder Fahrradschließboxen in Gröpelingen, Burg und Lesum sowie in Blockdiek am neuen Fahrradmodellquartier, Haltestelle der Linie 1) Dabei sollen neue Module zum Einsatz kommen (siehe Abbildung) die diese Standards gewährleisten. Eine attraktive Zuwegung und Beleuchtung sowie eine gute soziale Kontrolle sind weitere wichtige Qualitätsmerkmale die zu beachten sind.



Abbildung 7-1: Visualisierung der B+R Anlage am Bahnhof Bremen-Neustadt.



Abbildung 7-2: Ein mögliches Vorbild für B+R: Der Anlagentyp SH (Schleswig-Holstein), Foto: Wilhelm Hamburger.

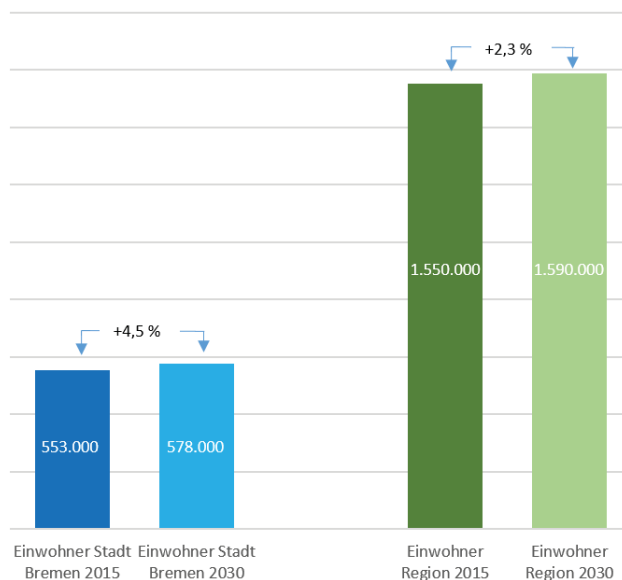
7.3 Analyse

Aus 7.2 geht hervor, dass der Regionalbusverkehr im Stadt-Umland-Verkehr das einzige Feld mit kurz- und mittelfristigem Handlungsspielraum und zusätzlichem Handlungsbedarf ist.

7.4 Bedeutung und Analyse des Stadt-Umland-Verkehrs

An der Haushaltsbefragung SrV 2013 haben, in Kooperation mit Bremen, eine Reihe von Gemeinden des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. teilgenommen. 2018 wurde, wie anfangs bereits erläutert, in Bremen erneut eine Haushaltsbefragung durchgeführt - in den Umlandgemeinden jedoch nicht. Daher werden sich im Folgenden die Auswertungen der Stadt – Umland – Verkehrsverflechtungen und die Auswertungen der Umlandgemeinden auf das Jahr 2013 beziehen.

Abbildung 7-3 Einwohnerentwicklung

Veränderung der Einwohnerzahlen
Stadt Bremen und Region

Quelle: Bremer Verkehrsmodell

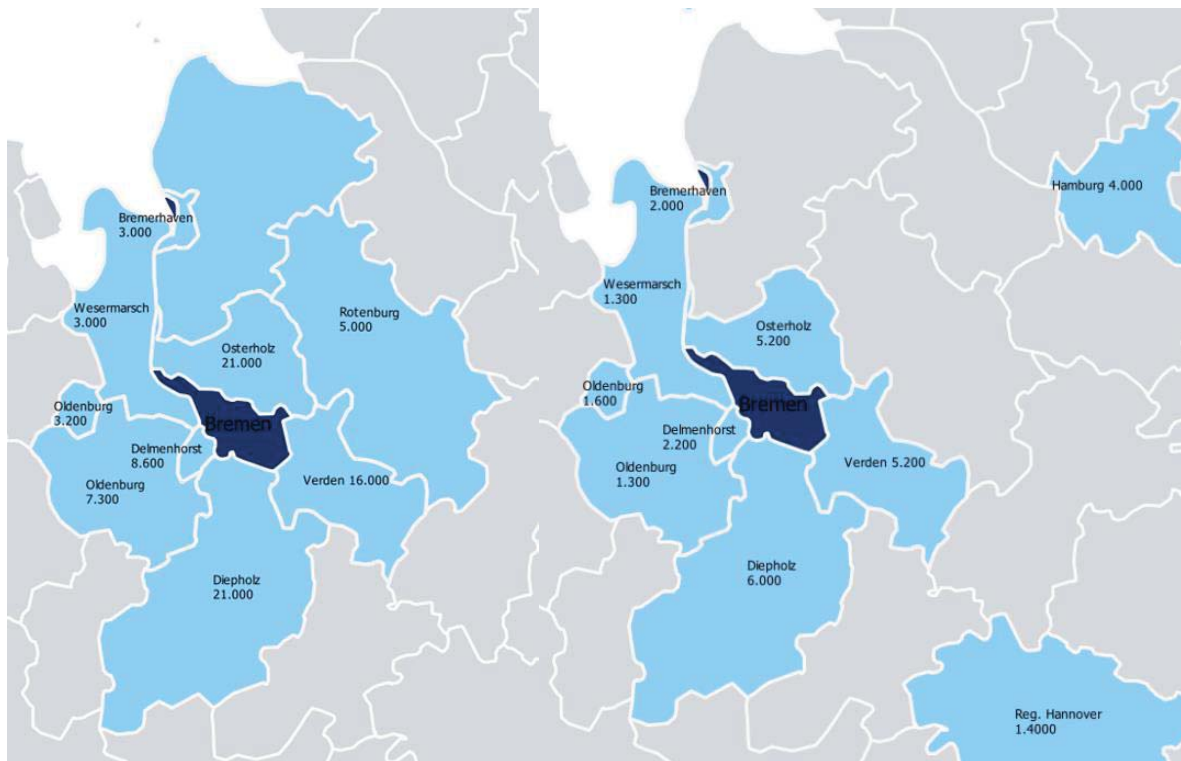
Die Bevölkerungsprognosen (Strukturdatenfortschreibung für die Erstellung der Verkehrsprognose Bremen; BMO-Stadt und Verkehr) Bremen rechnen mit einer Zunahme der Einwohner, sowohl in Bremen als auch in der Region. In Bremen wird diese prozentual stärker steigen als in der Region: Die Einwohnerzahlen werden hier um ca. 4,5 % steigen und in der Region um etwa 2,3 %. **Absolut werden die Einwohner um ca. 25.000 bzw. ca. 40.000 steigen. Die Zunahme der Bevölkerung wird sich voraussichtlich auch im Verkehrsgeschehen widerspiegeln.**

Tabelle 7-1 Entwicklung Beschäftigtenzahlen

	2010	2019	Veränderung
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Bremen	240.000	281.000	+17 %
- Davon Einpendler	103.000	119.000	+16 %
- Davon wohnen in Bremen	136.000	163.000	+20 %
Auspendler aus Bremen	34.000	46.000	+35 %
Pendlersaldo	+69.000	+72.000	+4 %

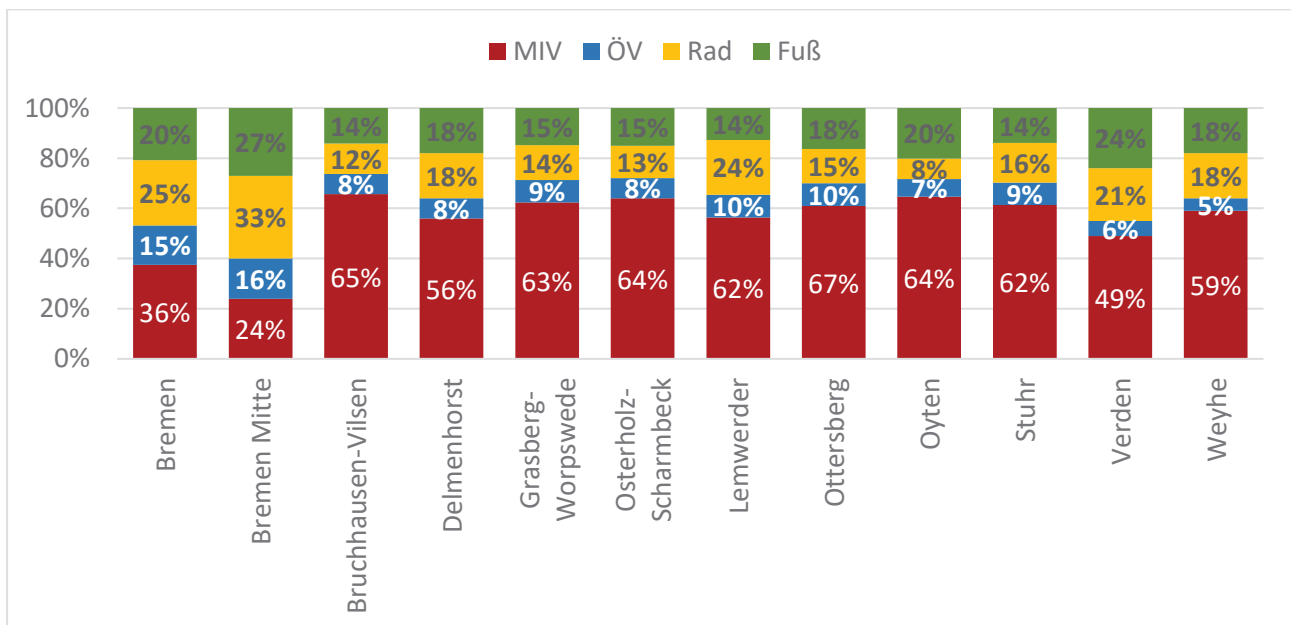
Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze hat sich in Bremen zwischen 2010 und 2019 um rund 17 % erhöht. Diese 281.000 Arbeitsplätze wurden von ca. 163.000 Bremer*Innen belegt. Dies ist ein Anstieg um rund 20 % im Vergleich zu 2010. Das heißt, von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen anteilig immer mehr in Bremen selbst. Aber auch die Anzahl der Einpendler nach Bremen ist um ca. 16.000 gestiegen. **Typisch für Oberzentren hat auch Bremen einen Einpendlerüberschuss. Dieser ist um etwa 4 % gestiegen. Dies zeigt, dass die Stadt-Umland-Verkehre immer mehr an Bedeutung zunehmen.**

Abbildung 7-4 Einpendler (links)-/Auspender (rechts) nach Bremen 2019



Quelle: Pendleratlas Arbeitsagentur

Abbildung 7-5 Modal Split Bremen und Region

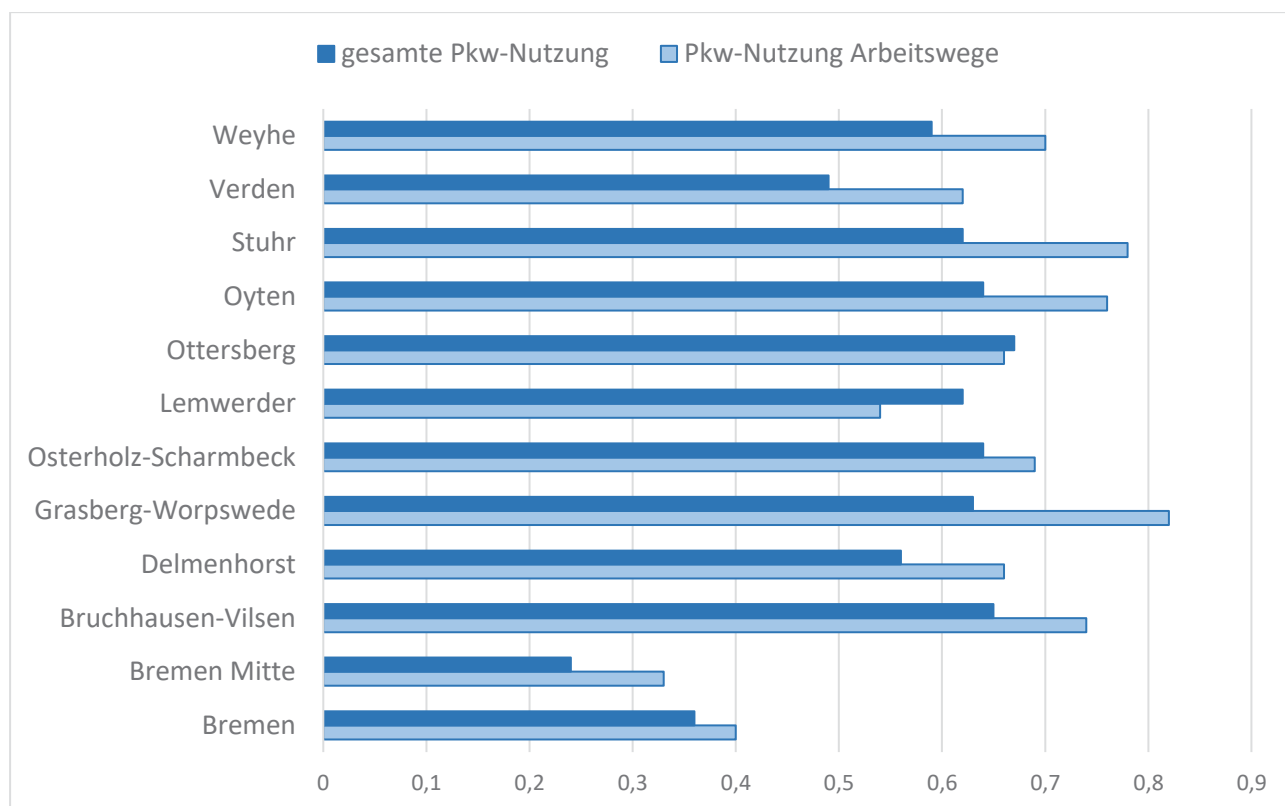


Quelle: SrV 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

Der abgebildete Modal Split für Bremen und die Region macht deutlich, dass sich die Präferenzen der Verkehrsmittelwahl zwischen Bremer*innen und Bewohner*innen der Region stark unterscheiden. Im Durchschnitt wurden 60 % der Wege in den SrV-Teilnehmergemeinden des Kommunalverbundes mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Ein Drittel wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Dieser Anteil ist in den Mittelzentren Verden (Aller) und Delmenhorst, aber auch in Lemwerder deutlich höher, als in ländlich geprägten Gemeinden. Wird nun noch der Vergleich mit den zentralen Stadtteilen Bremens gezogen,

wird der Unterschied mehr als deutlich. Die Bewohner*innen der Nachbarkommunen sind deutlich autoaffiner als die Bremer*innen. Dies gilt insbesondere auf Wegen zur Arbeit.

Abbildung 7-6 Anzahl Wege mit dem Pkw: Arbeitswege und alle Wege

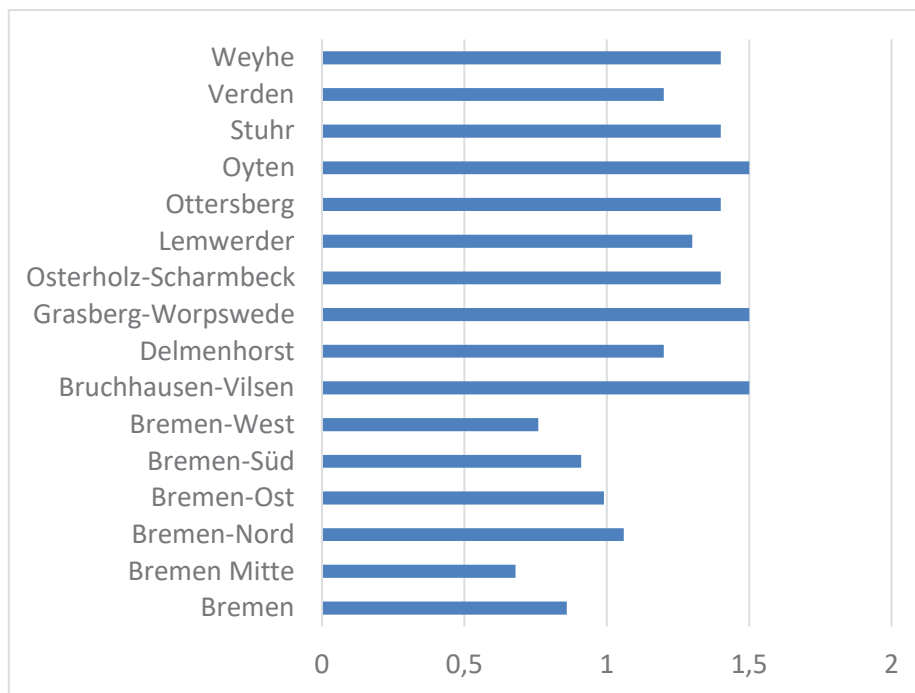


Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

Wer einen Pkw hat, nutzt ihn auch. Dies wird deutlich im Vergleich des Pkw-Besitzes zwischen Bremen (und dessen Teilbereiche) sowie der Region. In der Region hat im Durchschnitt jeder Haushalt mehr als einen Pkw. Natürlich muss hier beachtet werden, dass die Haushalte in der Region im Durchschnitt mehr Bewohner*innen haben als Bremer Haushalte.

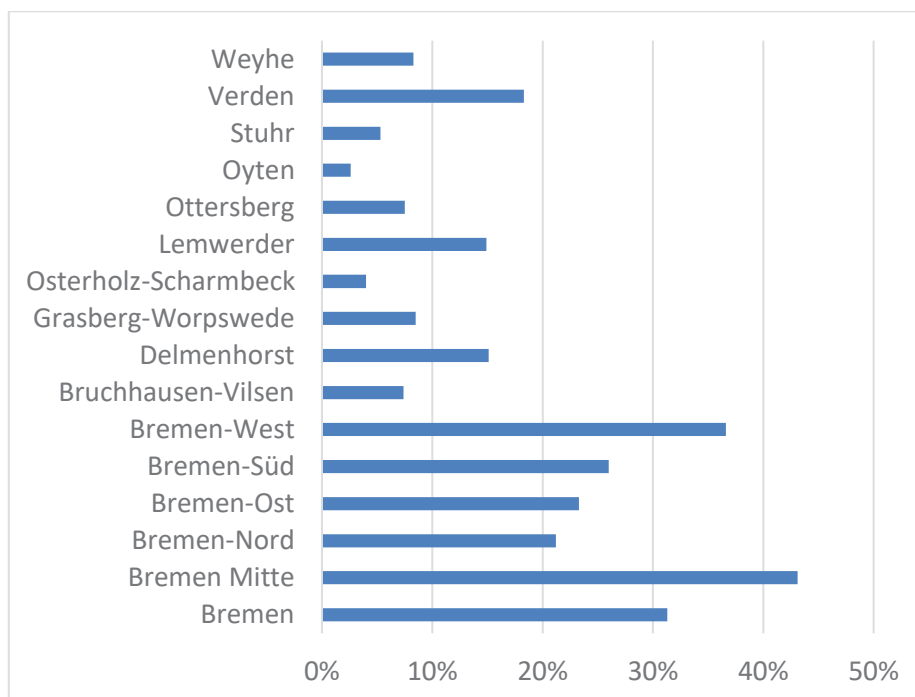
In Kommunen, welche eine attraktive ÖV-Anbindung an Bremen haben (Delmenhorst, Verden), gibt es mehr Haushalte ohne Pkw. Vergleicht man diese Kennzahl mit denen Bremens, so kann auch hier ein signifikanter Unterschied zwischen den peripheren Stadtteilen, wie Bremen Nord, und dem Umland festgestellt werden.

Abbildung 7-7 Pkw-Besitz Bremen und Region [Pkw/Haushalt]



Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

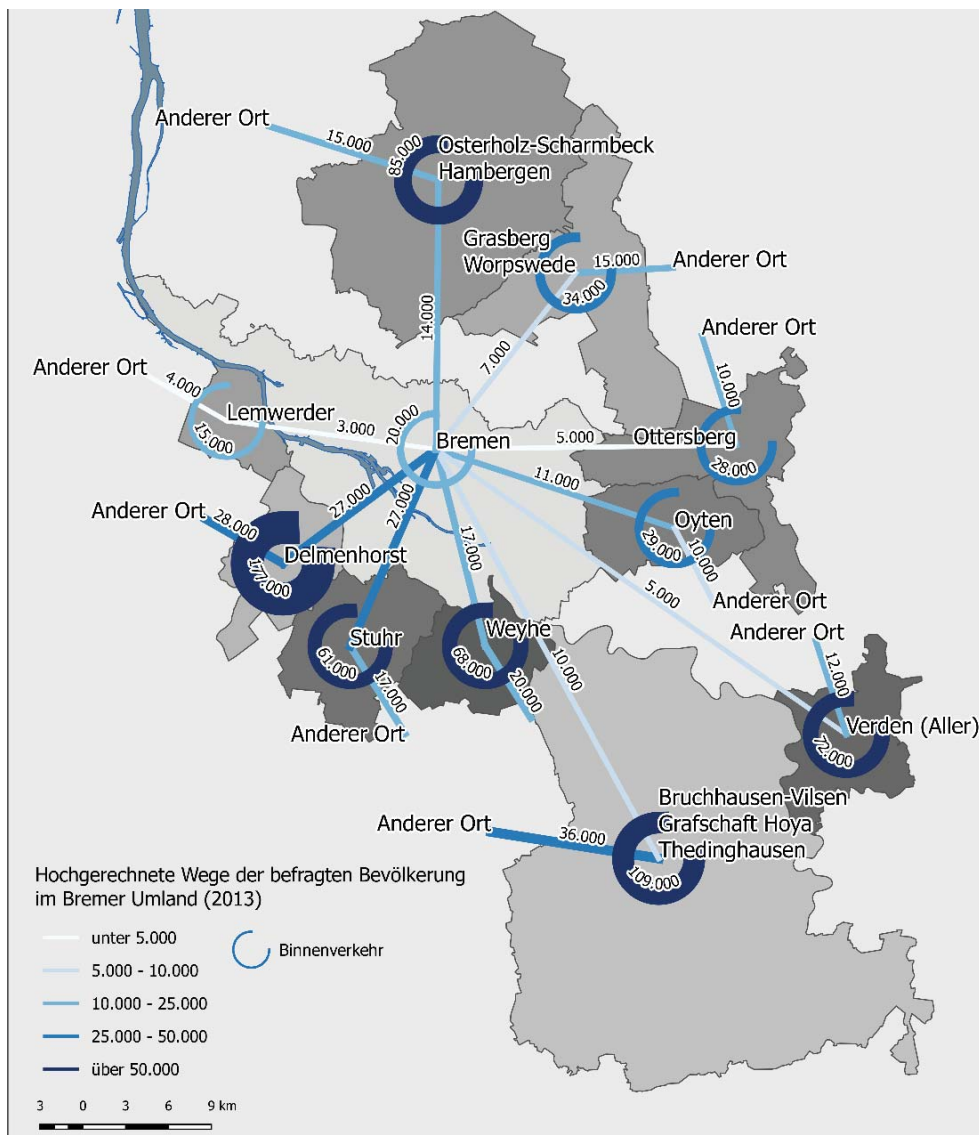
Abbildung 7-8 Anteil Haushalte ohne Pkw



Quelle: Srv 2018 (Bremen) und 2013 (Region)

7.4.1 Verkehrsverflechtungen Bremen – Umland

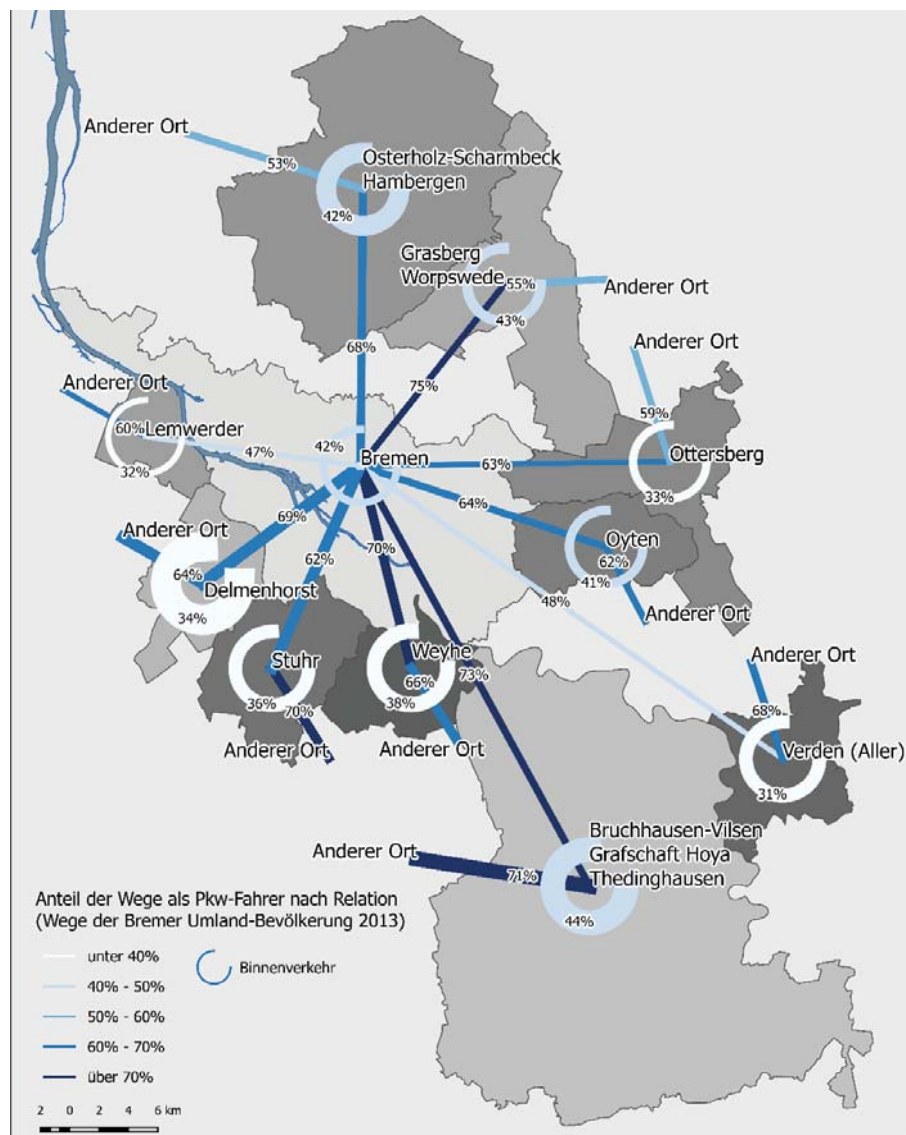
Die meisten Wege der Umlandbewohner sind Binnenverkehre innerhalb der eigenen Gemeinde. Der Binnenverkehrsanteil liegt zwischen 58 % in Oyten und Stuhr sowie 80 % in Verden (Aller).

Abbildung 7-9 Räumliche Verflechtungen der SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland 2013⁴⁹

Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Insgesamt finden täglich 150.000 Wege zwischen den SrV-Teilnehmergemeinden im Umland und Bremen statt. Diese Zahl beinhaltet die Wege der Umlandbewohner nach Bremen und die Heimfahrten von Bremen ins Umland – nicht aber die Wege von Auspendlern, die in Bremen wohnen und im Umland arbeiten. Ländliche Gemeinden wie Worpswede/Grasberg oder Ottersberg sind weniger auf Bremen als auf „andere Orte“ orientiert. Unter dieser Kategorie verbergen sich die Wege, die nicht in der Gemeinde bleiben und nicht nach Bremen gehen – überwiegend Wege in die nächstgelegenen Mittelzentren.

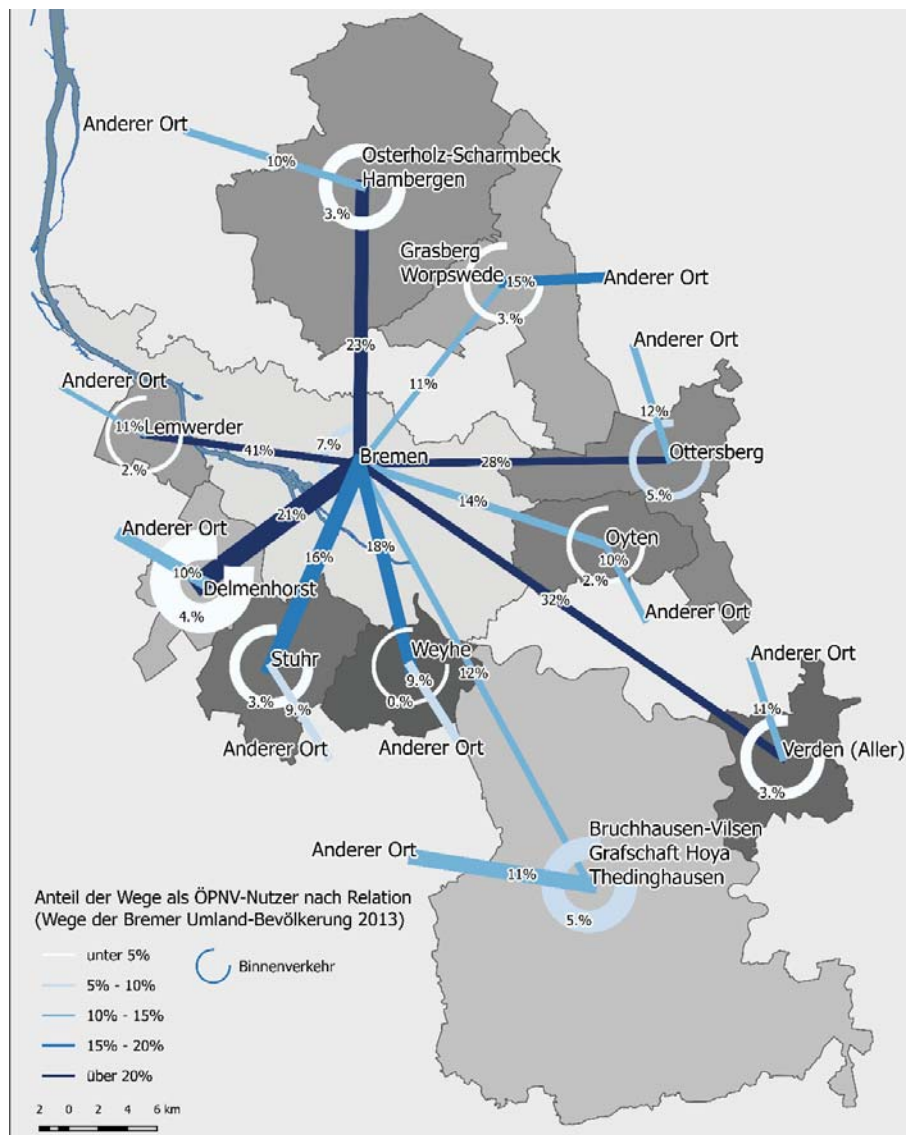
⁴⁹ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

Abbildung 7-10 Räumliche Verteilung der Pkw-Fahrten SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland 2013⁵⁰

Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Die Auswertungen zur SrV 2013 haben gezeigt, dass bei den Fahrten nach Bremen der Pkw-Fahrer-Anteil stark von der Qualität der ÖPNV-Anbindung abhängt. Während der Anteil der Fahrten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den Städten zurückgelegt werden, zwischen Verden und Bremen mit 32 % am höchsten ist, ist der Anteil der ÖPNV-Pendler zwischen Stuhr bzw. Weyhe und Bremen sehr niedrig (Abbildung 7-11). Zwischen Verden und Bremen wurden 48 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt – zwischen Weyhe und Bremen hingegen 70 % (Abbildung 7-10).

⁵⁰ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

Abbildung 7-11 Räumliche Verteilung der ÖV-Fahrten der SrV-Teilnehmergemeinden im Großraum Bremen 2013⁵¹

Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp: Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

Es ist festzustellen, dass die Ein- und Auspendler*innen sehr auf den MIV fokussiert sind. Dies führt zu vermeidbaren Überlastungen im Straßennetz und somit zu vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen, da hier Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert werden könnten.

7.4.2 Heutiges Netz und Angebot

Das Regionalbusnetz ist im Wesentlichen auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Weitere Verknüpfungspunkte sind der Bahnhof Vegesack sowie die Haltestellen Roland-Center und Gröpelingen. Für viele Fahrgäste ist zum Erreichen der Innenstadt oder auch anderer wichtiger Standorte wie der Überseestadt, der Airport-Stadt oder dem GVZ ein Umstieg auf den Stadtverkehr erforderlich.

Gemäß dem Nahverkehrsplan sind die Regionalbuslinien größtenteils in die Bedienungsebene 1 eingeordnet, d.h. Montag bis Freitag sollen diese Linien zwischen 6 und 20 Uhr mindestens im Stundentakt verkehren. Zurzeit erfüllen nicht alle Linien diesen Standard. So gibt es Lücken in der Nebenverkehrszeit und in den Tagesrandzeiten. Auf einzelnen Linien wird in der Hauptverkehrszeit das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Die Angebote zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr auf den verschiedenen Achsen sind nur

⁵¹ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

zum Teil aufeinander abgestimmt. Am Wochenende verkehrt auf vielen Achsen ein zusätzliches Nachtbusangebot.

Folgende Abbildung zeigt beispielhaft das Angebot an Sonn- und Feiertagen in der Region. Die roten Punkte zeigen an welchen Haltestellen kein Angebot besteht.

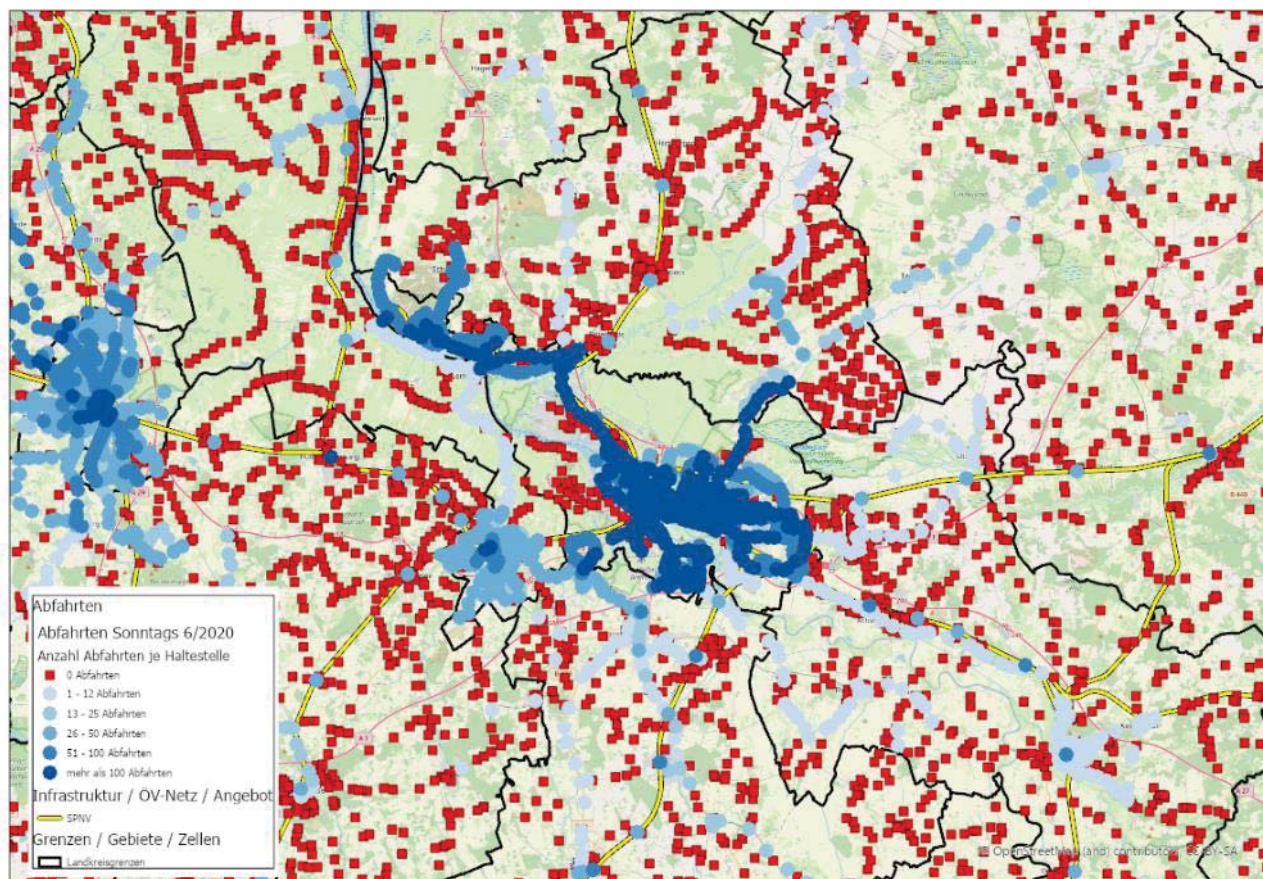


Abbildung 7-12: Abfahrten an Haltestellen sonntags

Durch die Umsetzung des Programms Landesbedeutsame Buslinien hat der ZVBN auf vielen Relationen im Verbundraum das Angebot deutlich verbessern können. So wurde Dezember 2019 die Verbindung Bremen - Woppswede gestärkt. Auf vielen anderen Relationen ist im Bereich Freizeitverkehr am Wochenende das Angebot noch unzureichend. Die Fahrtenzahl und die Bedienungszeiten schränken die Nutzbarkeit stark ein.

7.4.3 Nachfrage

Folgende Abbildung zeigt die Anteile der Beförderungsfälle nach den verschiedenen Bereichen des ÖPNV in der Stadt Bremen.

Verbundzweig	Pers-Km	in %	Beförderungsfälle	in %
SPNV	3.091.512	60,8%	57.950	13,6%
Stadtverkehr (BSAG)	1.894.028	37,3%	362.690	84,9%
Regionalbus	96.463	1,9%	6.377	1,5%
Summe	5.082.003	100,0%	427.017	100,0%

Abbildung 7-13: Beförderungsfälle Stadt Bremen (Tageswerte Montag bis Freitag).

Quelle: VBN-Verkehrserhebung 2017-2019

In Summe nutzen rund 6.400 Fahrgäste täglich den Regionalverkehr. **Im Vergleich zum SPNV und zur BSAG spielt der Regionalbus eine untergeordnete Rolle.**

Die im Regionalbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind **in der Spitzenstunde gut ausgelastet**. Durch die Nutzung auch für innerbremische Verkehre kommt es zum Teil zu einer stärkeren Auslastung der Busse, **so dass nicht mehr allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden kann.**

7.4.4 Infrastruktur

Die Regionalbusse nutzen bis auf wenige Ausnahmen Haltestellen, die auch von der BSAG angefahren werden. Da die Haltestellen in der Regel ein Bordhöhe von 10 cm oder weniger aufweisen, bereitet die barrierefreie Nutzung für die Regionalbusse ein Problem. Zudem sind die Fahrzeuge in die LSA-Ansteuerung eingebunden.

Wesentliches Problem für die Regionalbusse ist die Verspätungsanfälligkeit.

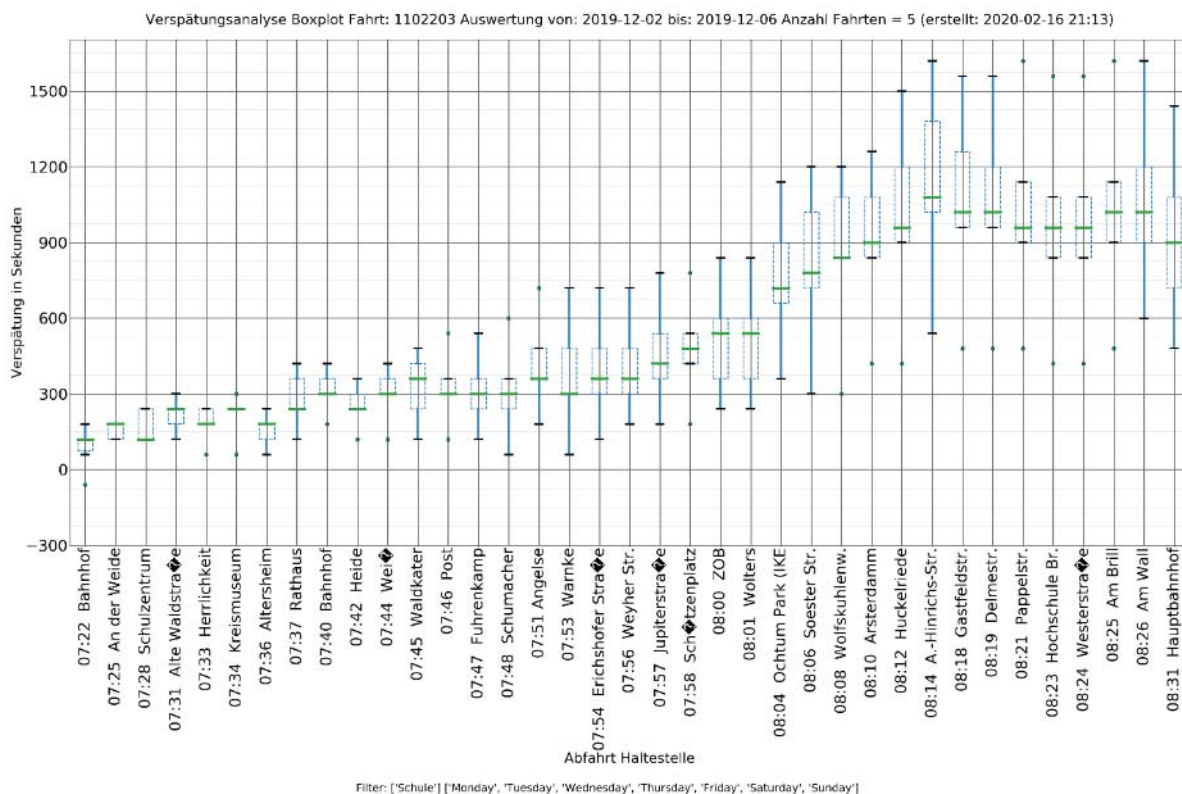


Abbildung 7-14: Verspätungsanalyse Linie 102

Obige Abbildung zeigt exemplarisch für die Linie 102 die Situation an Schultagen. So liegt die Verspätung morgens in der Regel bei bis zu 15 Minuten. **Ursache für die Verspätungen sind die Korridore auf denen die Busse gemeinsam mit dem Individualverkehr nach Bremen verkehren (z.B. Kattenturmer Heerstraße und Borgfelder Allee).**

Die Fahrzeuge verkehren nur auf kurzen Abschnitten auf unabhängigen Trassen, die sie dann auch mit den Fahrzeugen der BSAG nutzen.

Problematisch stellt sich insbesondere die Situation am ZOB dar. **Die betriebliche Abwicklung bereitet für die Regionalbusse und die BSAG Probleme.** Zudem wird die Anlage auch für den Schienenersatzverkehr genutzt. Die Ausfahrt „An der Weide“ führt häufig zu Verzögerungen. **Aufgrund der verschiedenen Fahrtbeziehungen und des hohen Anteils des Individualverkehrs bestehen hier auch keine weiteren Möglichkeiten zur Optimierung bzw. zur Steigerung der Kapazitäten.**

Die Anlage wurde auch nicht für Gelenkbusse gebaut und die Wartepositionen sind für den heutigen Betrieb unzureichend.

Die Situation für den Fahrgast stellt sich unzureichend dar. Aufgrund der Nutzung durch andere Gruppen wurden Sitzgelegenheiten abgebaut. Insgesamt macht die Anlage eher einen heruntergekommenen Eindruck. Auch bestehen Defizite im Bereich der Barrierefreiheit.



Abbildung 7-15: Regionalbus-ZOB. Fotos: ZVBN

Am Bahnhof Mahndorf stellt sich die Situation ebenfalls problematisch dar, hier können die Regionalbusse nicht direkt die Anlage anfahren.

7.4.5 Tarif

Innerhalb der Stadt Bremen gilt das Prinzip „Eine Stadt ein Tarif“. **Für die angrenzenden Gemeinden gelten jedoch häufig tarifliche Sonderregelungen.** So kommt für verschiedene Verbindungen aus Richtung Norden die Zone 101 weiterhin zur Anwendung.

Auch sind einige Gemeinden im Umland in zwei Zonen aufgeteilt. Dies führt insbesondere im Vergleich zu Relationen innerhalb Bremens zu Tarifsprüngen. Auch gibt es noch unterschiedliche tarifliche Regelungen, so ist z.B. der Erwerb des BOB-Tickets im Regionalbus nicht möglich. Da das Angebot der Fähren in Bremen-Nord nicht in den VBN eingebunden ist, führt dies in der Auskunft zu einer unvollständigen Preisauskunft und auch in der Summe zu einem unattraktiven Fahrpreis.

7.4.6 Fahrgastinformation

Das Angebot des Stadtverkehrs und der Regionalbusse ist für den Fahrgast nicht als einheitliches Angebot wahrnehmbar. So werden die Fahrpläne BSAG und Regionalbus an unterschiedlichen Plätzen und unterschiedlicher Form an den Haltestellen dargestellt. Auch die unterschiedlichen Regelungen zum Einstieg und Ticketkontrolle führen zu Irritationen beim Fahrgast.

7.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

Zunehmende Bedeutung des Stadt-Umland-Verkehrs:

- Die Prognose geht von steigenden Einwohnerzahlen in Bremen und umzu aus. Die Zunahme der Bevölkerung wird sich voraussichtlich auch im Verkehrsgeschehen widerspiegeln.
- Die Zahl der Pendler*innen nach Bremen hat zugenommen.
- Die Bewohner*innen der Nachbarkommunen sind deutlich autoaffiner als die Bremer*innen. Dies gilt insbesondere für Wege zur Arbeit.
- In Kommunen, welche eine attraktive ÖV-Anbindung an Bremen haben (Delmenhorst, Verden), gibt es mehr Haushalte ohne Pkw.

Nachfrage:

- Im Vergleich zum SPNV und zur BSAG spielt der Regionalbus eine untergeordnete Rolle
- In der Spitzenstunde kann nicht allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden kann.

Infrastruktur:

- Wesentliches Problem für die Regionalbusse ist die Verspätungsanfälligkeit.
- Ursache für die Verspätungen sind die Korridore auf denen die Busse gemeinsam mit dem Individualverkehr nach Bremen verkehren (z.B. Kattenturmer Heerstraße und Borgfelder Allee).
- Die betriebliche Abwicklung am ZOB bereitet für die Regionalbusse und die BSAG Probleme. Der Individualverkehr am Knotenpunkt verhindert die Optimierung bzw. zur Steigerung der Kapazitäten.

Tarif:

- Für die angrenzenden Gemeinden gelten häufig tarifliche Sonderregelungen.

Fahrgastinformation:

- Das Angebot des Stadtverkehrs und der Regionalbusse ist für den Fahrgast nicht als einheitliches Angebot wahrnehmbar



8 Anlagen

1 – Übersicht VEP-Maßnahmen / Status Umsetzung (Kapitel 2.1)

2 – Betrachtung Durchgangsverkehre (Kapitel 4.3.5.2)

