

Planungskonferenz Horn-Lehe/Borgfeld

BSAG. Bremen bewegen.



01.04.2025

Lars Degen, Fachbereichsleiter Verkehrs- und Angebotsplanung



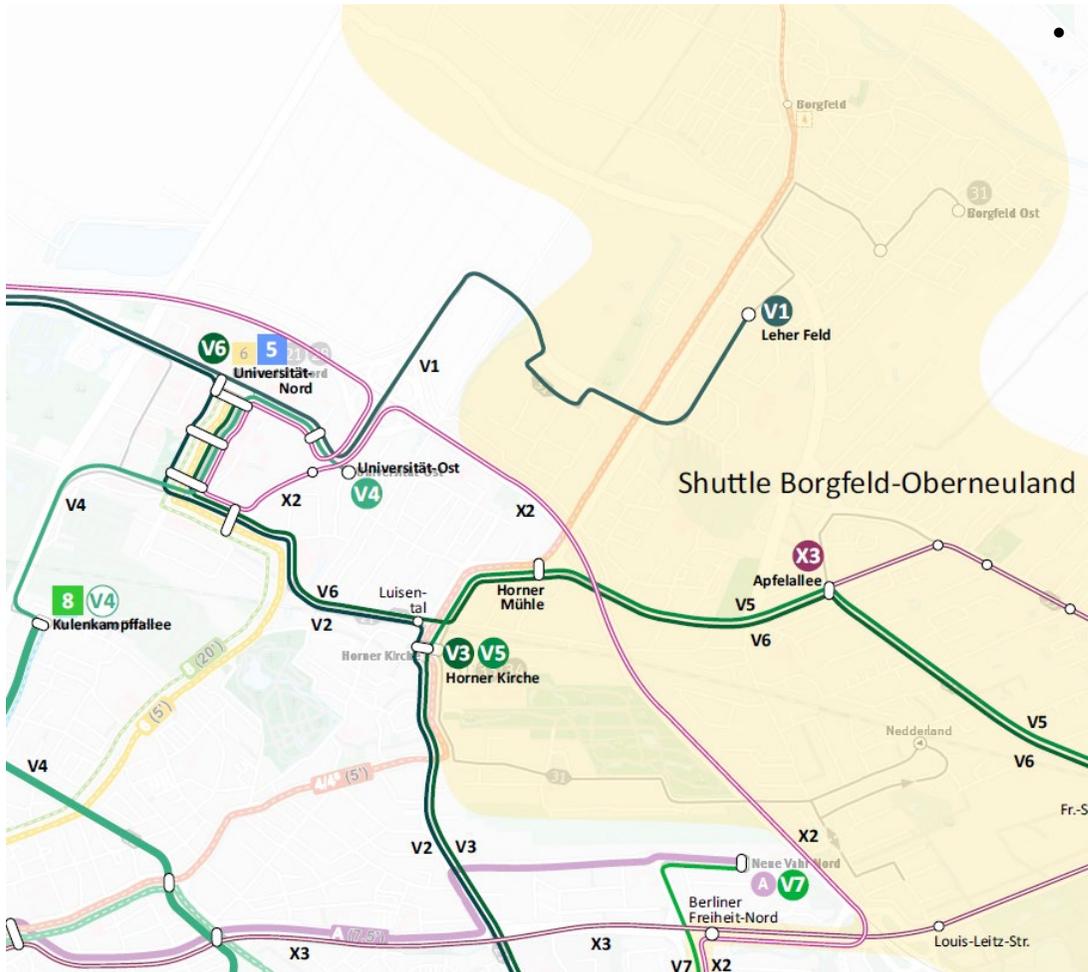
- **Linie 4S: Haltestellenbedienung Am Lehester Deich etc.**
 - Aktuell keine Planungen für Zusatzhalte entlang der Linie 4S, um den Fahrzeitvorteil nicht zu gefährden.
 - Morgens ist eine Beibehaltung der Linie 4S notwendig, da Fahrgäste insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr fahrzeitsensibel sind.
 - Nachmittags ist eine Eintaktung der Linie 4S in das Angebot der Linie 4 denkbar, aber hinsichtlich des Verhältnisses Angebot/Nachfrage nicht notwendig. Es entstehen Fahrzeitnachteile für weiter entfernte Gebiete, insb. Lilienthal. Kann nicht durch Bremen alleine entschieden werden.
- **Konkrete Verbesserungen im ÖPNV-Angebot durch Stufe 1 der Angebotsoffensive**
 - Taktverdichtung **zwischen** den Hauptverkehrszeiten --> Linie 4 alle 7,5 Minuten
 - Taktverdichtung am Sonntag tagsüber auf einen 15-Minuten-Grundtakt
 - Linie 4 alle 15 Minuten
 - Linie 21/31/33/34 jeweils alle 30 Minuten
 - Konkrete Umsetzung unklar, insbesondere vor dem Hintergrund der Brückenthematik



- **Verspätungsfaktoren in Borgfeld/Horn**
 - Grundsätzlich werden auf den Linien 31/33/34 die Vorgaben für die Pünktlichkeit gemäß ÖDLA eingehalten. Kein akuter Handlungsbedarf.
 - Eisenbahnunterführungen haben nachhaltig zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit geführt.
 - Linie 31
 - Fultonstraße --> Am Lehester Deich. Nachmittags hohes Verkehrsaufkommen.
 - Linie 33/34
 - Hohes Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten in Kombination mit parkenden PKW in der Oberneulander Landstraße und Rockwinkeler Heerstraße
 - Schichtwechselzeiten Mercedes rund um die Hermann-Koenen-Straße
 - Entfall der Busspur Mercedes-Brücke
- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen: In welcher Reihenfolge werden die Haltestellen in Borgfeld und Horn-Lehe barrierefrei ausgebaut?**
 - Zuständigkeit für Bushaltestellen liegt beim ASV, bei Straßenbahnhaltestellen bei der BSAG.
 - Wenn Bushaltestellen durch Bauarbeiten, Neubauvorhaben etc. angepasst werden müssen, werden i.d.R. barrierefreie Haltestellen geplant.
 - Bei Neu- oder Ersatzbaumaßnahmen im Straßenbahnsektor werden barrierefreie Haltestelle umgesetzt (Beispiel Huchting, Gröpelingen).

- **Unter welchen Bedingungen ist die Aufstellung größerer Fahrgastunterstände möglich?**
 - Größere Fahrgastunterstände werden nur bei einem besonders hohen Fahrgastaufkommen aufgestellt. Beispiele Domsheide, Horn etc.
 - An den Haltestellen Am Lehester Deich und Kopernikusstraße zeigen die Fahrgastzahlen nicht an, dass ein erhöhter Bedarf besteht.

- **Der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrgastunterstand ist für Rollatoren oft eng. Wie kann dies in Zukunft vermieden werden?**
 - Seit einigen Jahren gelten neue Vorgaben für den Abstand zwischen Fahrzeug und festen Einbauten (Fahrgastunterstand). Dies gilt jedoch nur bei Neubauten/grundlegenden Anpassungen an der Haltestelle.
 - In der Realität reicht der Platz dann jedoch nur für Unterstände mit verkürzten Seitenscheiben aus. Oftmals ist sogar kein Fahrgastunterstand aufstellbar.



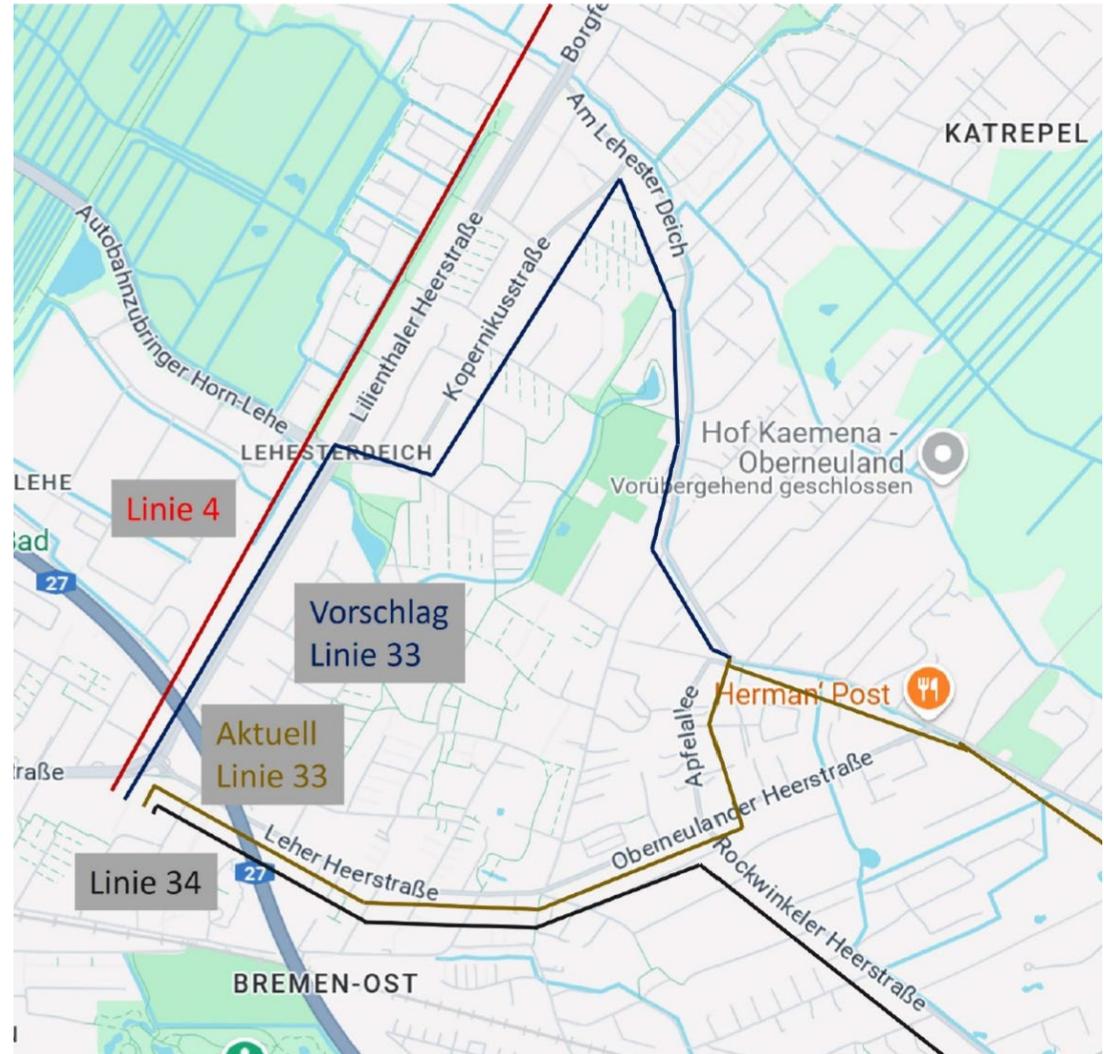
Welche Verbesserungen der folgenden Stufen sind geplant?

- Stufe 3: Quer- und Gewerbegebietslinien
 - Anpassung und Verdichtung des Angebotes Linien 21/22/28 als neue Verbindungslinien
- Stufe 4: Expressbuslinien
 - Neuer Expressbus Oberneuland – Domsheide
 - Neuer Expressbus Burg – Universität – Neue Vahr
- Stufe 5: Quartierslinien
 - On-Demand-Verkehr Oberneuland/Horn/Borgfeld
- Stufe 6: Abend- und Nachtverkehr
 - Taktverdichtungen in den Schwachverkehrszeiten
 - Neues Nachtliniennetz, insbesondere entlang der Linie 6
- Derzeit ist unklar, ob und wann diese Stufen beauftragt werden können.

-
- Was ist geplant, um zeitliche **Fahrtüberschneidungen zwischen evb und BSAG-Linie 31** zwischen Am Lehester Deich und Universität-Süd an Samstagen zu vermeiden? Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Horn und Universität der Linien 21 und 31.
 - BSAG-seitig findet keine Fahrplanabstimmung zwischen den EVB-Linien und der Linie 31 statt.
 - Eine Verschiebung wäre nur um 30 Minuten möglich - das würde aber zu keiner signifikanten Verbesserung der Fahrplanabstimmung führen
 - Richtung Universität
 - Linien 630/670: xx:08/xx:44
 - Linie 31: xx:14 --> Verschiebung auf xx:44 bedeutet eine Parallelfahrt zur Linie 630
 - Richtung Borgfeld
 - Linien 630/670: xx:29/xx:49
 - Linie 31: xx: 29 --> Verschiebung auf xx:59 wäre möglich, aber nur wenn eine Parallelfahrt in der Rückrichtung akzeptiert würde
 - Linien 21/31 sind so getaktet, dass in Lastrichtung die Linie 31 kurz vor der Linie 21 als "Verstärkerfahrt" fährt. Dieses Prinzip sollte so beibehalten werden.
- **Wie kann die Attraktivität der Linie 4 erhöht werden?**
 - Geplant sind vor allem Taktverdichtungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
 - In den Hauptverkehrszeiten sind aktuell keine Veränderung geplant.

-
- **ÖPNV-Anbindung an den Bahnhof Oberneuland**
 - Umsteigeverbindungen der Linien 33/34 können nicht weiter optimiert werden, da diese Linien insb. in Horn Umsteigeverbinding von/zur Linie 4 herstellen müssen
 - Keine besonders nachfragestarke Umsteigerelation am Bf Oberneuland erkennbar
- **Verbesserung der Anbindung der Buslinie 31 an das BSAG-Netz**
 - Möglichkeiten einer Verlängerung werden im Rahmen der Erweiterung des Wohnparks Oberneuland geprüft.

- **Vorschlag Linienverlauf Linie 33**
 - Bewertung: Fahrweg via Am Lehester Deich mit Standardbussen nicht umsetzbar (schmäler Straßenquerschnitt, Einbauten). Probefahrt vor wenigen Jahren war nicht erfolgreich.
 - Nur mit Kleinbussen befahrbar, jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht im Linienverkehr.
 - Stattdessen gemäß Angebotsoffensive Stufe 5: On-Demand-Verkehr mit fahrplanunabhängigen Kleinbussen



Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit.