

17.04.2025

Vorlage für die Sitzung des Senats am 22.04.2025

Angebotsänderung der BSAG zur nachhaltigen Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Bremer Osten ausgelöst durch die sanierungsbedingten Verkehrseinschränkungen auf der A1-Weserstrombrücke

A. Problem

Zusätzlich zu der grundsätzlichen Forderung einer nachhaltigen Mobilitätsverbesserung für Beschäftigte im Gewerbegebiet Hansalinie sowie weiterer Unternehmensstandorte im Bremer Osten ergibt sich ein erhöhter Handlungsdruck zur Sicherung der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze durch die ab August 2025 verstärkten Sanierungsarbeiten an der A1-Weserstrombrücke auf der Bundesautobahn A1. Beginnend ab August 25 wird die Kapazität der Brücke sanierungsbedingt von drei Fahrstreifen je Richtung auf zwei Fahrstreifen je Richtung eingeschränkt. Laut aktuellem Zeitplan der Autobahn GmbH des Bundes wird die Fahrtrichtung Hamburg ab August 2025 für 14 Monate gesperrt, sodass der gesamte Verkehr mit jeweils zwei Fahrstreifen über die Fahrtrichtung Osnabrück geleitet wird. Anschließend erfolgt ab voraussichtlich November 2026 die Sperrung der Fahrtrichtung Osnabrück, wobei der Verkehr bis voraussichtlich Dezember 2027 über die Fahrtrichtung Hamburg geführt wird.

Einige der wichtigsten regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte finden sich im Südosten des Bremer Stadtgebietes. Dazu gehören:

- Mercedes-Benz und Rheinmetall in Sebaldsbrück mit insgesamt etwa 20.000 Beschäftigten,
- der Bereich Bremer Kreuz/Weser-Park mit rund 12.000 Beschäftigten,
- der Hemelinger Hafen mit etwa 6.000 Arbeitsplätzen,
- das Gewerbegebiet Hansalinie mit ebenfalls rund 6.000 Beschäftigten sowie
- das Klinikum Links der Weser.

Ab Frühling 2026 kommt es darüber hinaus zu Beeinträchtigungen im Bereich der Kreuzung Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße / Autobahnzubringer Arsten aufgrund der Arbeiten für das neue Trogbauwerk für die A 281. Dieses wird dieverkehrliche Situation im Bereich Kattenturm und Obervieland zusätzlich zu den erwarteten Verdrängungsverkehren aufgrund der Einschränkungen auf der A1-Weserstrombrücke belasten, unter anderem durch den Entfall von Abbiegemöglichkeiten im heutigen Busnetz.

Die grundsätzliche Forderung einer nachhaltigen Mobilitätsverbesserung für Beschäftigte im Gewerbegebiet Hansalinie wurde durch den am 18. Juni 2024 eingebrachten Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE und SPD „Sicher und zügig zur Arbeit: Nachhaltige Verkehrsverbindungen sowie Verkehrssicherheit in der Hansalinie und im GVZ stärken“ (Drucksache 21/332 S) untermauert. Die Bremische Stadtbürgerschaft der 21. Wahlperiode stimmte diesem Antrag in ihrer 17. Sitzung am 17. September 2024 zu.

Der o.g. Antrag bezieht sich auf die in 2023 finalisierte Studie „Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten- Eine exemplarische Untersuchung im

Güterverkehrszentrum und im Gewerbegebiet Hansalinie“ des Instituts Arbeit und Wirtschaft (iaw), gemeinsam beauftragt von Handels- und Arbeitnehmerkammer, Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation (seinerzeit SWAE) sowie Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (seinerzeit SKUMS). Die Studie benennt verschiedene Defizite bezüglich der Schaffung einer nachhaltigen Mobilität für Beschäftigte. Unter anderem werden Verbesserungen in der ÖPNV-Anbindung für den Gewerbepark Hansalinie (GPH) als dringend notwendig aufgezeigt. Konkret benennt die Studie folgende Handlungsempfehlungen zum Thema ÖPNV-Anbindung:

- Einführung einer verkürzten neuen Buslinie für die verspätungsanfällige Linie 29 mit der Linienführung: Neue Vahr Nord – Föhrenstraße – Weserwehr – GPH. Gleichzeitig sollte die Anbindung in Richtung Kattenturm weiterhin gewährleistet bleiben
- Bedienung der vorhandenen Haltestellen in der Bergener Straße, die bisher nicht bedient werden
- Verbesserung und/oder Schaffung einer Anbindung an die Umstiegspunkte der Regio-S-Bahn: Bahnhof Sebaldsbrück; Bahnhof Mahndorf.

Der am 17.09.24 durch die Bremische Stadtbürgerschaft angenommene Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE und SPD enthält unter anderem die Aufforderung an den Senat, eine bessere ÖPNV-Anbindung für das Gewerbegebiet Hansalinie im Sinne der iaw-Studie zu prüfen. Dieser Aufforderung ist der Senat mit der unter B. dargestellten Lösung nachgekommen.

B. Lösung

Den weitreichenden verkehrlichen Einschränkungen wird durch eine Umstrukturierung des Busnetzes im Bremer Osten begegnet. Einbezogen werden die heutigen Buslinien 29, 42, 21, 37, 52 sowie eine neu zu etablierende Buslinie 23. Das neu konzipierte Netz kann spätere Bestandteile der Stufe 3 der Angebotsoffensive aus der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans durch die Einführung von Quer- und Gewerbegebietslinien übernehmen, die zur Umsetzung empfohlen sind (siehe Abb. 1).

Die Bedienung des Gewerbegebietes Hansalinie erfolgt ausschließlich durch die Linie 29. Die Linie 42 entfällt. Die vorhandenen aber bisher nicht bedienten Haltestellen in der südlichen Bergener Straße des Gewerbegebietes Hansalinie werden in den Linienweg der Linie 29 integriert. Der Linienweg der Linie 29 wird auf einen Verlauf rechts der Weser konzentriert, um Verspätungsanfälligkeit aufgrund der verkehrlichen Einschränkungen links der Weser entgegenzuwirken. Die Linie 29 übernimmt zukünftig eine zentrale Rolle für die Bedienung der Gewerbestandorte Sebaldsbrück und Gewerbegebiet Hansalinie durch direkte Anbindung an die Neue Vahr sowie die Bahnhöfe Sebaldsbrück und Hemelingen.

Eine neue Linie 23 wird eingeführt und stellt gegenüber dem heutigen Regelfahrplan ein zusätzliches ÖPNV-Angebot über die Weser (Karl-Carstens-Brücke) her. Darüber hinaus wird die Linie 23 über den Umsteigeknoten „Weserwehr“ sowie den Bahnhöfen Hemelingen und Sebaldsbrück als zusätzliche Tangentialverbindung zur bestehenden Linie 21 über Horn und das Berufsbildungswerk bis zur Universität geführt. Es entsteht eine Direktverbindung zwischen der Universität und Huckelriede als Alternative zu den bestehenden Durchmesser-/Hauptlinien. Es werden somit bessere Alternativrelationen unter Umgehung der Innenstadt ermöglicht. Gleichzeitig werden die Hauptlinien (von Nord nach Süd) 6, 4, 24, 1, 25, 10, 2, 3 und der Südast der Linie 4 miteinander verknüpft und der Abschnitt Universität-Sebaldsbrück zusammen mit der Linie 21 auf

einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Durch die neue Linie 23 wird insgesamt die Resilienz im ÖPNV-Netz im Bremer Osten und Süden deutlich verbessert.

Zusätzlich wird die bestehende Linie 21 in Richtung Bahnhof Mahndorf verlängert. Die Linie 37 entfällt. Es entsteht eine neue umsteigefreie Relation im Bremer Osten.

Die Linie 52 wird via Kirchweg und Kornstraße nach Huckelriede statt nach Kattenturm geführt, um das im Frühjahr 2026 startende Baufeld rund um das Trogbauwerk A281 im Knoten Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße zu umfahren. Aufgrund des geplanten Entfalls aller Linksabbieger ist eine Linienweganpassung zwingend erforderlich und soll im Rahmen der Netzumstellung vorweggenommen werden. Die Linie 52 endet dann in Huckelriede. In Huckelriede besteht eine Umsteigemöglichkeit zur neuen Linie 23.

Die Stärkung der Tangenten und neue umsteigefreie Verbindungen wurden mit dem Bremer Verkehrsmodell untersucht. Im Ergebnis sind erhebliche Fahrgastzuwächse in Höhe von 287.000 Fahrten/Jahr zu erwarten, die sich insbesondere auf der verstärkten Tangentialrelation Universität – Sebaldsbrück zeigen.

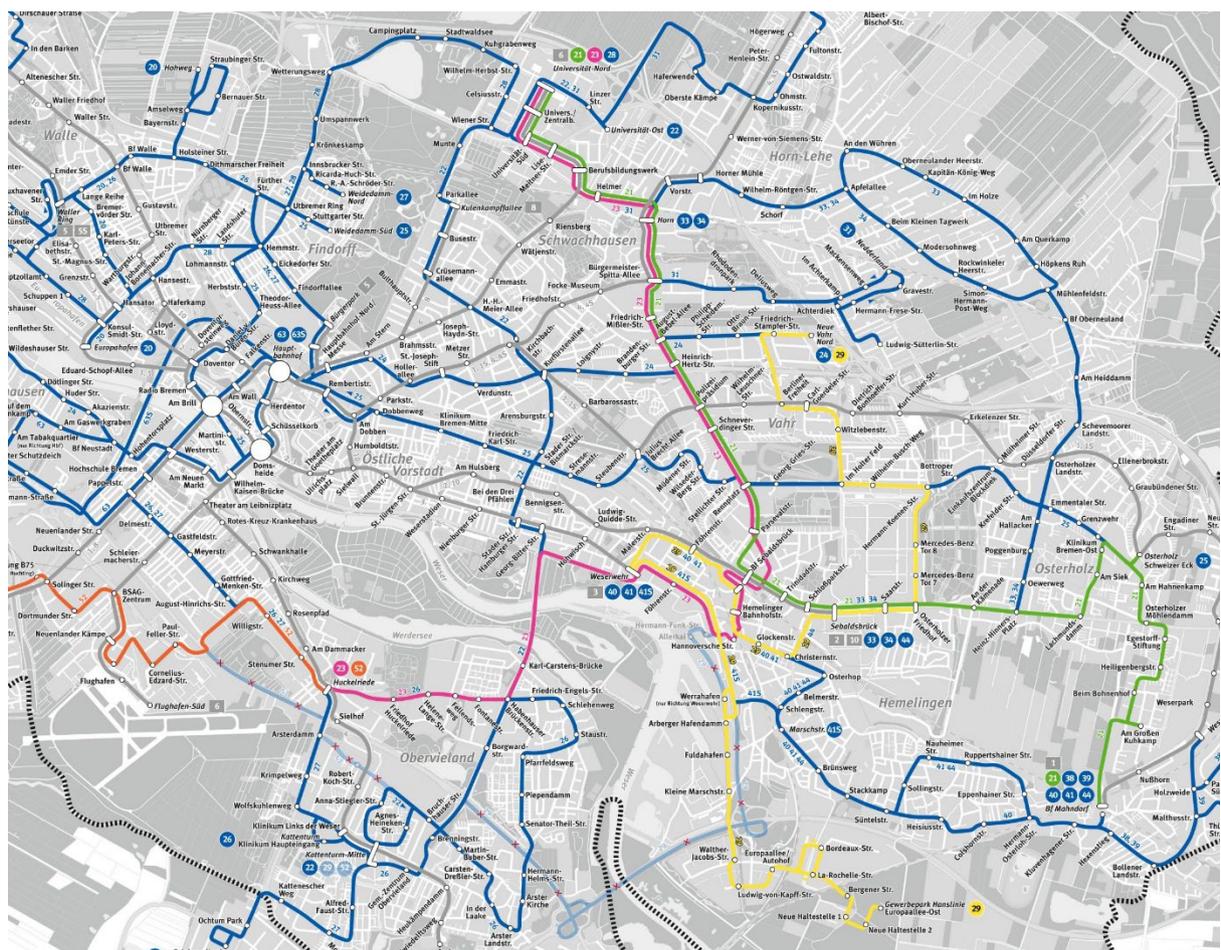


Abb. 1: Neues Liniennetz Bremer Osten

Aufgrund der Verkehrsverlagerungen in Verbindung mit der Sanierung der A 1-Weserstrombrücke sind die daraus resultierenden zeitlich-räumlichen Verkehrsverlagerungen und deren Entwicklung zu beachten, um den Linienbusverkehr sicher und staufrei fahren zu lassen. In der Anfangszeit werden daher zur Minimierung des Verspätungsrisikos aufgrund der Einschränkungen auf der A 1-Weserstrombrücke zwei betriebliche Stabilisierungsmaßnahmen im neuen Netz vorgesehen (siehe Abb. 2). Es wird vorerst auf eine Durchbindung der Linien 21 und 37 tagsüber verzichtet. Somit können Ver-

spätungsübertragungen durch Staus entlang der Sebaldsbrücker Heerstraße vermieden werden. Hier werden Beschleunigungsmöglichkeiten für den Busverkehr geprüft werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, auf der Linie 23 nachmittags ein weiteres Fahrzeug einzuplanen, um einen stabilen Fahrzeugumlauf zu ermöglichen, um einem möglichen Stau im Bereich der Karl-Carstens-Brücke mit Hilfe von zusätzlichen Verspätungspuffern sowie längeren Wendezeiten zu begegnen. Auch hier werden Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr geprüft. Solange die Linien 21 und 37 tagsüber getrennt bleiben, werden zu den Schichtwechselzeiten punktuell Einzelfahrten zwischen Sebaldsbrück, Mercedes und Bottroper Straße angeboten. Diese Anfangsmaßnahmen sollen nach einer Einführungszeit evaluiert werden (voraussichtlich Januar 2026) und nach Möglichkeit zugunsten des oben beschriebene Zielnetzes dann entfallen können.

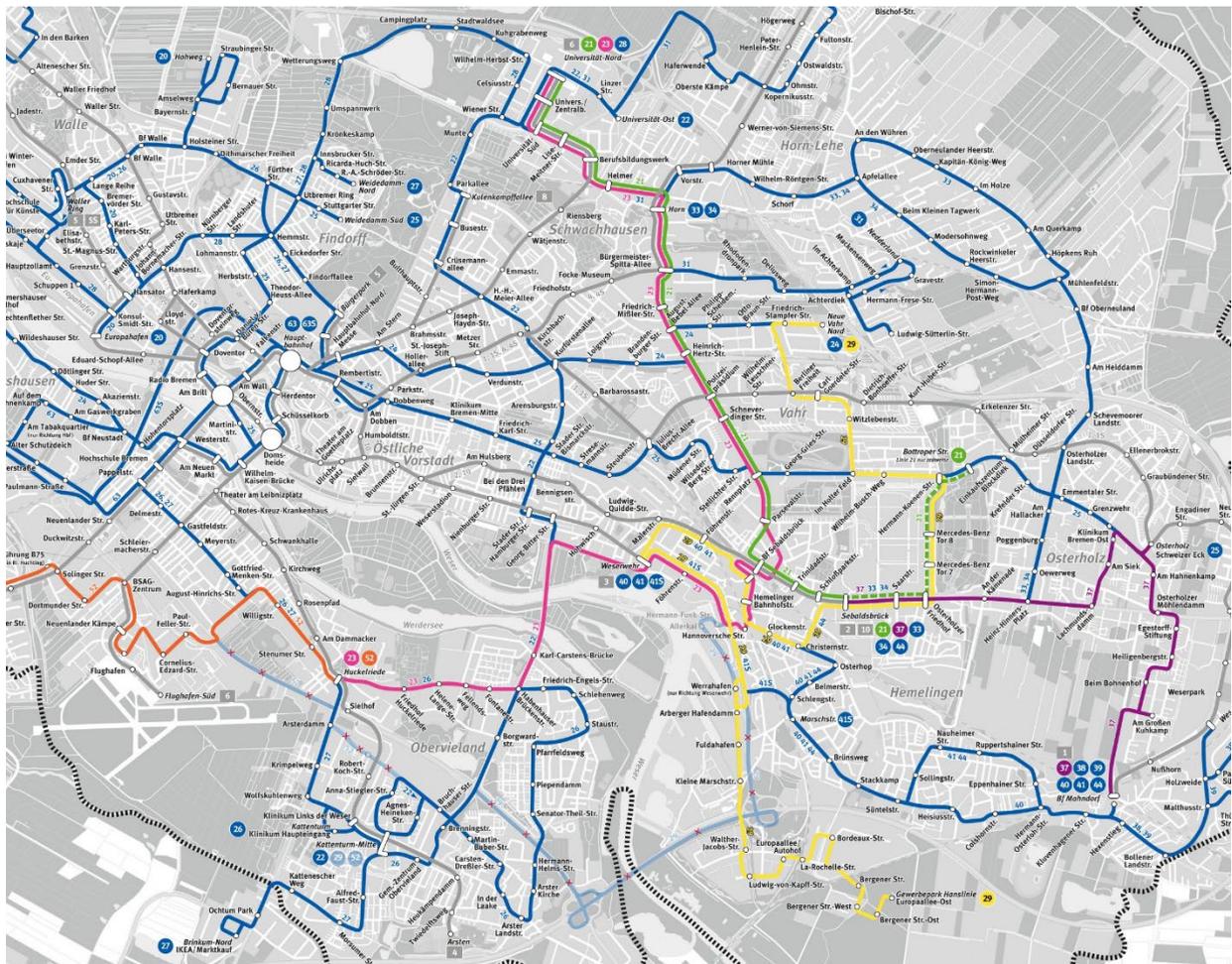


Abb. 2: Übergangnetz Bremer Osten

- Um den Start der Netzanpassungen ab 18.08.2025 und somit mit Beginn der Einschränkungen auf der A1-Weserstrombrücke zu realisieren, ist im April 2025 die verbindliche Beauftragung der BSAG durch den ZVBN mit der Angebotsveränderung (ÖDLA- Änderungsmanagement) erforderlich.

C. Alternativen

Alternativen werden keine vorgeschlagen. Ohne die Finanzierung der beschriebenen Netzanpassungen können die Gewerbegebiete im Bremer Osten derzeit nicht mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot versorgt und die Auswirkungen der Einschränkungen auf der A1-Weserstrombrücke nicht abgedeckt werden.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen

Es handelt sich bei der Maßnahme um konsumtive Kosten, die über den Verlustausgleich bei der BSAG erst im jeweiligen Folgejahr haushaltswirksam werden. Der Start der Maßnahme ist für den 18. August 2025 geplant. Die benötigten Finanzbedarfe sind durch die BSAG ermittelt worden.

Beträge in TEUR, Bremische Mittel	Haushalt 2026 anteiliges Betriebsjahr ab 18.08.25	Haushalt 2027 volles Betriebsjahr
Umsetzung Netzanpassung Bremer Osten	150	400
Summe	150	400

Zur haushaltsmäßigen Absicherung der Mittelbedarfe in den Jahren 2026 und 2027 i.H.v. insgesamt 550 TEUR ist die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung (VE) bei der Hst. 3681.68226-0 Verlust der BSAG (Betriebsergebnis und Kapitaldienst - Zinsen - für Fahrzeuge) in Höhe von 550 TEUR erforderlich mit Abdeckung im Jahr 2026 i.H.v. 150 TEUR und im Jahr 2027 i.H.v. 400 TEUR. In der gleichen Höhe wird bei der Hst. „3681.53100-8 Durchführung von Projekten nachhaltige/umweltfreundliche Mobilität“ eine veranschlagte VE eingespart.

Auf Grund des voraussichtlich besser als geplanten Jahresergebnisses der BSAG 2024 sind die Mittel im Rahmen des bestehenden Verlustausgleichs vorhanden.

Die barmittelmäßige Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung i.H.v. 150 TEUR in 2026 und 400 TEUR in 2027 erfolgt über die innerhalb der beschlossenen Finanzplanung bei der o.g. Haushaltsstelle (3681.68226-0) berücksichtigten Mittel und wird somit innerhalb des PPL 68 sichergestellt.

Finanzierungsmöglichkeiten über alternative Quellen innerhalb und außerhalb des Ressorts auf EU- und Bundesebene wurden recherchiert. Es konnten keine geeigneten Förderprogramme gefunden werden. Dies bedeutet, dass die Finanzierung aus Haushaltsmitteln erfolgen muss.

Genderprüfung

Die hier dargestellten Maßnahmen und Angebote sind für Menschen jeglichen Geschlechts nutzbar. Weibliche Personen nutzen öfter den ÖPNV (für 16 % der Wege gegenüber 13 % bei Männern) und profitieren daher überproportional von den Maßnahmen des Angebotsausbaus im ÖPNV.

Klimacheck

ÖPNV-Angebotsmaßnahmen sind zwingender Teil der Mobilitätswende als Grundlage zur Möglichkeit der Verlagerung von PKW-Fahren auf den ÖPNV und daher unmittelbarer Bestandteil des Klimaschutzes, womit ein Beitrag zur Reduzierung der Klima-

krise geleistet werden kann. Ein gut ausgebauter ÖPNV trägt zur Attraktivitätssteigerung des Angebots und einem möglichen Umstieg von PKW-Nutzern bei wodurch u.a. CO₂-Emissionen reduziert werden.

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage führen voraussichtlich zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂ jährlich und haben daher positive Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Senatsbeschlusses auf die einzelnen Handlungsfelder des Klimaschutzes aufgeschlüsselt:

Auswirkungen ergeben sich im Handlungsfeld Verkehr: Es wurde eine voraussichtliche Abnahme von Treibhausgasemissionen in Höhe von bis zu 50t CO₂ pro Jahr ermittelt.

Im Handlungsfeld Bewusstseinsbildung wurde ermittelt, dass die Beschlüsse voraussichtlich zu einer langfristigen Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung bzw. Zivilgesellschaft führen.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Abstimmung mit der Senatskanzlei und mit dem Senator für Finanzen ist eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der der dargestellten Finanzierung für 2026 in Höhe von 150 TEUR und für 2027 in Höhe von 400 TEUR zu.
2. Der Senat stimmt dem Eingehen einer zusätzlichen Verpflichtung in Höhe von insgesamt 550 TEUR für die o.g. Maßnahmen zu und bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die erforderliche haushaltsrechtliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Vorlage der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Zustimmung vorzulegen und der Deputation für Wirtschaft und Häfen zur Kenntnis zu geben.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, die entsprechenden Änderungen des ÖDLA mit der BSAG durch den ZVBN zu veranlassen.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 28.03.2025

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Angebotsänderung der BSAG zur nachhaltigen Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Bremer Osten ausgelöst durch die sanierungsbedingten Verkehrseinschränkungen auf der A1-Weserstrombrücke

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

- Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

- Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2025

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung der Maßnahme	1
2	Umsetzung einer alternativen Linienführung	2
3	Nichtdurchführung der Maßnahme	3

Ergebnis

Die Sanierung der A1-Weserstrombrücke wird ab August 2025 zu massiven Verdrängungsverkehren im Bremer Osten führen. Einzige Ausweichmöglichkeit ist die Karl-Carstens-Brücke. Die zuführenden Straßen werden erheblich zusätzlich belastet werden. Dies wird ohne Kompensationsmaßnahmen zur massiven Beeinträchtigung der Mobilität der Einwohner im Bremer Osten und der Pendler in den Bremer Osten führen. Ein wichtiger Aspekt ist die Stärkung des ÖPNV in diesem Bereich. Die Planungen der BSAG ergaben zwei alternativ mögliche Linienanpassungen, die danach mit dem Bremer Verkehrserzeugungsmodell bewertet wurden. Die hier vorgeschlagene Variante 2 führt zu deutlichen Fahrgastgewinnen bei Kosten von 400.000 € pro Jahr. Die Fahrgäste kommen zu einem großen Teil vom Kfz-Verkehr. Die Maßnahme erfüllt somit das Ziel der Entlastung des Straßennetzes und soll umgesetzt werden.

Die alternative Variante 1b führt bei ähnlichen Kosten nur zu geringen Fahrgastzuwächsen, ist also vergleichsweise unwirtschaftlicher und erfüllt nicht die Zielvorgaben.

Die Nicht-Umsetzung einer Linienanpassung führt zu keinen höheren Kosten, wird aber zu (geringen) Fahrgastverlusten führen, da die Linien aufgrund der Führung im Straßenraum ebenfalls unter den Beeinträchtigungen leiden. Sie erfüllt daher ebenfalls nicht die Zielvorgaben.

Aus fachlicher und wirtschaftlicher Sicht ist daher Variante 2 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2026		n.
--------------	--	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Fahrgaststeigerungen pro Linie sowie insgesamt	LBF/d	Bestand

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 28.03.2025

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--