

Vorlage für die Sitzung des Senats am 16.12.2025

**Schrittweise Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive BSAG –
Modul1: Angebotsausweitungen Linie 63 GVZ/Tabakquartier**

A. Problem

Kerngedanken der Angebotsstufe 2 der Teilfortschreibung des VEP Bremen 2025

Die Stufe 2 der Angebotsoffensive der BSAG ist eine Maßnahme (4.1.2) der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen (VEP) 2025, welcher am 20. September 2022 durch den Senat und am 29.09.2022 durch die Städtische Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung ([Vorgang VL 20/7007 - Bremische Bürgerschaft](#)) beschlossen wurde.

Die Angebotsstufe 2 umfasst die Einführung eines Prioritätsnetzes für Straßenbahn- und Buslinien, welches 85 % aller Bremer:innen in einem verlässlichen, dichten Takt mit der Innenstadt und den wichtigsten Zielen Bremens verbindet. Städtebauliche Entwicklungsgebiete sollen beim Aufbau des Netzes berücksichtigt werden.

Bei vollständiger Umsetzung der Stufe 2 wird auf den meisten Straßenbahnlinien und auf den wichtigsten und nachfragestärksten Buslinien werktäglich mindestens ein 10-Minuten-Takt tagsüber angeboten, wobei durch entsprechende Linienführung sichergestellt wird, dass auf stark nachgefragten Streckenabschnitten künftig zwei Linien verkehren, die sich zu einem 5-Minuten-Takt ergänzen. Neben dem Taktversprechen sollen möglichst kurze Reisezeiten umgesetzt werden, was u.a. durch umsteigefreie Direktverbindungen auf den nachfragestarken Relationen erreicht werden soll. Abbildung 1 gibt einen Überblick über das Prioritätsnetz im Zustand einer vollständigen Umsetzung für Straßenbahn und Bus.

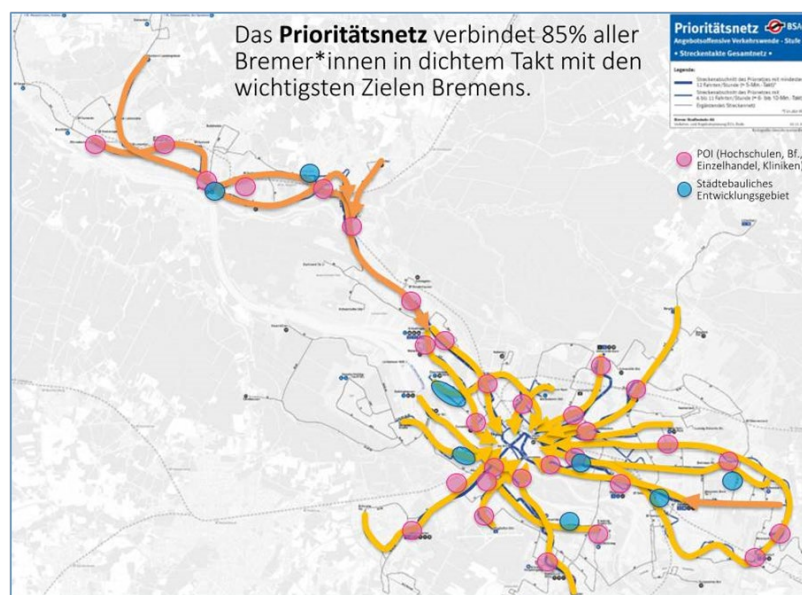


Abb.1: Prioritätsnetz (Straßenbahn und Bus) entsprechend der im Jahr 2022 beschlossenen Teilfortschreibung des VEP 2025

Diese Buslinien im Prioritätsnetz sollen zukünftig unter dem Produktnamen „Metrobus“ vermarktet werden und so verdeutlichen, dass sie ein ähnliches Angebots- und Qualitätsniveau wie Straßenbahnen anbieten.

Anpassung der Angebotsstufe 2 auf aktuelle Entwicklungen

Seit Beschlussfassung der Teilfortschreibung des VEP Bremen im Jahr 2022 haben sich finanzielle Rahmenbedingungen geändert und die Brückeninfrastruktur in Bremen unterliegt zunehmenden Nutzungsbeschränkungen auch für den ÖPNV, woraus konzeptionelle Anpassungen der Stufe 2 resultieren. Die vorgezogenen Angebotsänderungen aus der Stufe 3 im Bremer Osten und Süden im Zuge der Sanierung der A1-Weserstrombrücke umgesetzt zum 18.08.25 (Senatsbeschluss vom 22.04.2025 [20250422 top 16 BSAG Verbesserung Erreichbarkeit Gewerbegebiete.pdf](#)) bedingen ebenfalls konzeptionelle Prüfungen der Stufe 2. Daher wurde das Prioritätsnetz in fünf sinnvoll zusammenhängend und schrittweise umsetzbare Netzbereiche (Module) unterteilt. Diese fünf Module sind: Straßenbahn, Bus GVZ/Tabakquartier, Bus Bremen Ost, Bus Bremen Mitte, Bus Bremen Nord. Die Module sind in Abb. 2 dargestellt.

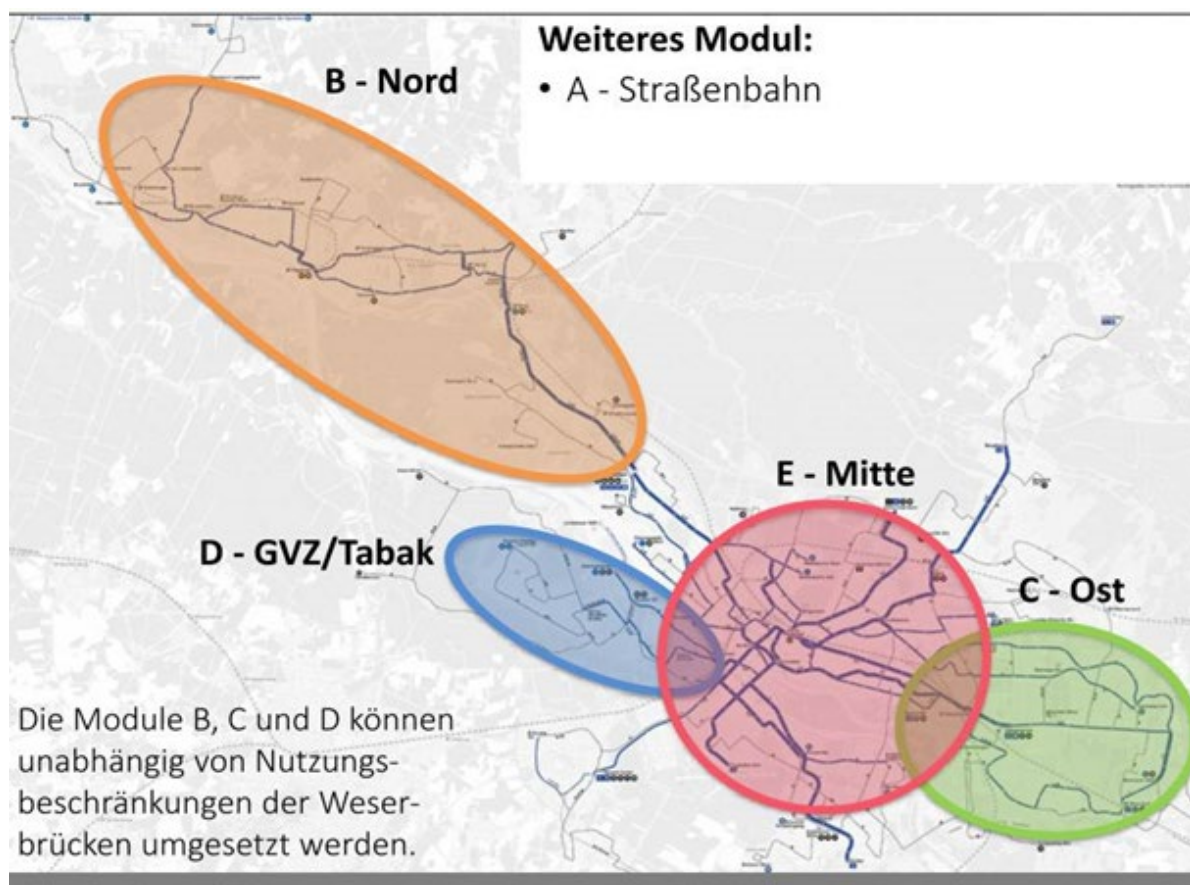


Abb2: Darstellung räumlicher Module für das Prioritätsnetz Bus der Stufe 2 der Angebotsoffensive

So wird aufgrund der bestehenden Nutzungsbeschränkungen für den ÖPNV sowohl auf der Bürgermeister-Smidt-Brücke als auch auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, der Aufbau des Prioritätsnetzes in einem ersten Schritt auf die von diesen Nutzungsbeschränkungen unabhängigen Netzbereiche und Strecken beschränkt. Grundsätzlich umsetzbar sind die Module: Bus GVZ/Tabakquartier, Bus Bremen Ost, Bus Nord und bedingt umsetzbar Bus Bremen Mitte. Aktuell nicht umsetzbar ist das Modul Straßenbahn der Stufe 2, ebenso wie Teile der Module Bus. Dieses betrifft z.B. das Busangebot in Bereich Mitte bei Nutzung der Wilhelm-Kaisen-Brücke (heutige Linie 24).

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen Überblick über die im Zusammenhang mit dem Aufbau des Prioritätsnetzes hinsichtlich Betriebszeiten, Takt und Linienweg zu prüfenden und überplanenden Buslinien.

Aktuelle Buslinien mit Überplanungsbedarf im Rahmen der Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive zum Aufbau von Metrobuslinien	
Räumliche Zuordnung	
GVZ/Tabakquartier	63 (26 im Bereich Findorff-Überseestadt)
Ost	21, 25, 33,24, 37, 38, 39, 40, 41, 41S, 44
Mitte	26, 27, derzeit nicht möglich:24
Nord	80, 81, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98

Tabelle1: Buslinien mit Überplanungsbedarf im Rahmen des Aufbaus des Prioritätsnetzes der Stufe 2 der Angebotsoffensive

Die Umsetzung des Prioritätsnetzes unter Berücksichtigung der oben dargestellten Rahmenbedingungen erfordert bei der BSAG nach aktuellen Berechnungen einen zusätzlichen Bedarf an etwa 100 Fahrenden, welche zusätzlich eingestellt bzw. ausgebildet werden müssen. Dies ist selbst bei Nutzung externer Fahrschulen nur nach und nach möglich und hat Auswirkungen auf den Umsetzungszeitpunkt der Module.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Prioritätsnetzes sind ebenfalls Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wie z.B. die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen, die Errichtung neuer Haltestellen, die Einrichtung von Busspuren oder die Bevorrechtigung an Ampeln umzusetzen. Diese bilden teilweise eine notwendige Voraussetzung für die Umsetzung des Prioritätsnetzes und haben somit ebenfalls Einfluss auf den möglichen Umsetzungszeitpunkt, und zwar dann, wenn z.B. neue Linienwege etabliert werden, welche heute über noch keine Haltestelleninfrastruktur verfügen (z.B. Bremen Nord) oder neue Wendeanlagen benötigt werden.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Rahmenbedingungen wurde ein schrittweiser Aufbau des Prioritätsnetzes Bus entwickelt. Ziel ist es, beginnend mit dem Sommer 2026 sukzessive Angebotsausweitungen umzusetzen. Im ersten Schritt soll die Umsetzung von Angebotsausweitungen entsprechend der Stufe 2 der Angebotsoffensive auf der Linie 63 im GVZ/Tabakquartier erfolgen. Weitere Angebotsanpassungen im Bremer Osten, Mitte und Norden folgen. Aufgrund der insbesondere für Bremen Nord erforderlichen Infrastrukturanpassungen ist vorgesehen, dass die Angebotsstufe 2 hier in modifizierter Form zunächst ohne umfassende Anpassung der Infrastruktur in Betrieb gehen soll.

Die schrittweise Umsetzung führt auch zu schrittweisen, zeitlich versetzten Finanzierungsvorlagen mit dem jeweils für die BSAG erforderlichen Vorlauf. Die Finanzierung ist im Rahmen der Haushaltsaufstellung bereits in den aufgestockten Eckwerten für den Verlustausgleich der BSAG berücksichtigt. Ein formaler Beschluss zur Beauftragung der BSAG im Rahmen des ÖDLA ist mit Blick auf die vorangehenden Vorbereitungsarbeiten für den Start in 2026 erforderlich.

B. Lösung

Schritt1: Umsetzung Stufe 2 der Angebotsoffensive auf der Linie 63 im Modul GVZ/Tabakquartier im August 2026

Zum Ende der Sommerferien 2026 sollen die Angebotsausweitungen der Linie 63 entsprechend den Anforderungen der Stufe 2 der Angebotsoffensive BSAG auf dem Abschnitt Bremen, Hauptbahnhof – Tabakquartier – GVZ umgesetzt werden.

Das Verkehrsangebot auf der Linie 63 wird entsprechend des Taktversprechend auf einen 10-Minuten-Takt tagsüber Montag-Samstag zwischen Hauptbahnhof und Tabakquartier (Haltestelle Reedeich-Nord) verdichtet. In den Hauptverkehrszeiten werden die Fahrten bis zum GVZ weitergeführt. Auch am Wochenende erhält das Tabakquartier erstmals eine attraktive Verkehrsanbindung auf dem Niveau anderer Hauptlinien. Die nachfolgende Tabelle 2 gibt einen Überblick über die vorgesehenen Taktzeiten ab vsl. 17.08.2026 im Vergleich zum aktuellen Fahrplan für Montag-Freitag sowie Samstag und Sonntag.

Streckenführung der Linie 63	Montag-Freitag						
	5:00-6:10	6:10-9:00	09:00-12:30	12:30-15:00	15:00-18:45	18:45-20:30	20:30-23:45
Aktuelles Taktangebot in min							
Bremen Hbf > GVZ	15	15	30	15	15	30	30
Neues Taktangebot ab vsl. 17.08.2026 in min							
Bremen Hbf > Reedeich-Nord (Tabakquartier)	15	10	10	10	10	10	20
Reedeich-Nord (Tabakquartier) > GVZ	15	10	10/20	10	10	10/20	20

Streckenführung der Linie 63	Samstag				Sonntag			
	5:00-9:30	9:30-18:00	18:00-19:30	19:30-23:45	7:00-10:00	10:00-12:00	12:00-19:00	19:00-23:45
Aktuelles Taktangebot in min								
Bremen Hbf > GVZ	EF	EF	-	-	-	-	-	EF
Neues Taktangebot ab vsl. 17.08.2026 in min								
Bremen Hbf > Reedeich-Nord (Tabakquartier)	20	10	10	20	30	20	15	20
Reedeich-Nord (Tabakquartier) > GVZ	EF	EF	-	EF	EF	-	EF	EF

EF: Einzelfahrten zu Schichtbeginn- und ende
Zusätzlich verkehren Mo-Fr gegen 06:00/14:00/22:00 Uhr Verstärkerfahrten zusätzlich zum regulären Taktangebot.

Tab.2: Taktschema der Linie 63 nach Umsetzung der Stufe der Angebotsoffensive in 2026

Der Linienvverlauf, der zum Metrobus mit Taktversprechen aufgewerteten Linie 63 bleibt gegenüber dem Status quo unverändert. Damit bleibt auch der Ringverkehr im GVZ erhalten (siehe Abb.3) und somit werden im GVZ keine neuen Haltestellen und kein Endpunkt benötigt, was die schnelle Umsetzung ab Sommer 2026 ermöglicht. Lediglich der stadteinwärtige Endpunkt der Linie 63 wird voraussichtlich vom Hauptbahnhof zum Bürgerpark verlagert, sodass der ZOB entlastet werden und die Abfahrt in der Umsteiganlage der städtischen Bus- und Straßenbahnlinien stattfinden kann.



Abb.3: Linienvverlauf der Linie 63 nach Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive in 2026 (mgl. Verlängerung Bürgerpark nicht dargestellt)

Durch die Angebotsausweitung auf der Linie 63 steigt die Fahrgastnachfrage um bis zu 90.000 Fahrgästen pro Jahr.

Weiteres Vorgehen

Wie Tabelle 1 der Vorlage zu entnehmen ist, erfordert die Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive Bus die Überplanung einer Vielzahl von Buslinien sowie die Schaffung neuer Haltestellen. Die entsprechenden Vorplanungen für die Module Ost, Teile des Moduls Mitte sowie Nord dauern noch an und sollen unter anderem den jeweiligen Verkehrsausschüssen der Beiräte und in den Beiräten vor der Gremienbefassung zu Beginn des Jahres 2026 vorgestellt und erörtert werden. Nach Vorlage und Prüfung der Kalkulationsblätter für diese Module durch den ZVBN sollen die Angebotsänderungen der genannten drei Module im 1. Halbjahr des Jahres 2026 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen. Ohne die Finanzierung der beschriebenen Angebotsausweitungen kann die Linie 63 nicht auf das Angebotsniveau der Stufe 2 angehoben werden.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Die Maßnahme verursacht konsumtive Kosten, die über den Verlustausgleich bei der BSAG im jeweiligen Folgejahr haushaltswirksam werden. Der Start der Maßnahme ist

für den 17. August 2026 geplant. Die benötigten Finanzbedarfe sind durch die BSAG ermittelt worden.

Beträge in TEUR, Bremische Mittel	Haushalt 2027 Anteiliges Betriebsjahr ab 17.08.2026	Haushaltsjahr 2028ff Volles Betriebsjahr
Umsetzung Stufe 2 der Angebotsoffensive für die Linie 63	441	1.145
Summe	441	1.145
Verpflichtungsermächtigung	441	2,290

Die Mittel stehen auf der Haushaltsstelle 3681.68226-0 Verlust der BSAG (Betriebsergebnis und Kapitaldienst-Zinsen-für Fahrzeuge) in Höhe von 441 TEUR in 2027 und 1.145 TEUR in 2028ff gemäß Entwurf des Doppelhaushaltes 2026/27 sowie der Finanzplanungsdaten zur Verfügung.

Bei Verpflichtungen auf unbestimmte Zeit ist die Verpflichtungsermächtigung für die Zeit bis zum Ende des Finanzplanungszeitraums (aktuell bis 2029) zu bemessen. Zur haushaltsrechtlichen Absicherung ist daher die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3681.68226-0 "Verlust der BSAG (Betriebsergebnis und Kapitaldienst - Zinsen - für Fahrzeuge)" i.H.v. 2.731 TEUR mit Abdeckung in 2027 (441 TEUR), 2028 (1.145 TEUR) und 2029 (1.145 TEUR) erforderlich. Zum Ausgleich wird die bei der HH-Stelle 3687.88410-7 (Zuweisungen für Investitionen an SV Infra/Verkehr) veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe nicht in Anspruch genommen. Die Abdeckung mit Barmitteln erfolgt wie oben dargelegt innerhalb der im Haushaltsentwurf 2026/27 eingeplanten Mitteln bzw. innerhalb der beschlossenen Orientierungswerte und deren Fortschreibung. Diese wurden im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2026/2027 aufgrund des geplanten Ausbaus der Angebotsstufe 2 ÖPNV aufgestockt, um u.a. die hier dargestellte Finanzierung zu gewährleisten.

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 Klimakrise 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 schrittweisen Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive der Teilfortschreibung des VEP zu.
2. Der Senat stimmt der dargestellten Finanzierung für 2027 in Höhe von 441 TEUR und ab 2028 in Höhe von 1.145 TEUR p.a. sowie dem Eingehen einer Verpflichtung i.H.v. 2.731 TEUR für den Finanzplanungszeitraum von 2027 bis 2029 zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Vorlage der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (und dem Haushalts- und Finanzausschuss über den Senator für Finanzen) zur Zustimmung vorzulegen.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum : 09.12.2025

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Schrittweise Umsetzung der Stufe 2 der Angebotsoffensive BSAG – Modul1: Angebotsausweitungen Linie 63 GVZ/Tabakquartier

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 x Sensitivitätsanalyse ☐ Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2026

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 Angebotsstufe 2 umfasst die Einführung eines Prioritätsnetzes für Straßenbahn- und Buslinien, welches 85 % aller Bremer:innen in einem verlässlichen, dichten Takt mit der Innenstadt und den wichtigsten Zielen Bremens verbindet. Städtebauliche Entwicklungsgebiete sollen beim Aufbau des Netzes berücksichtigt werden.

Aufgrund der bestehenden Nutzungsbeschränkungen für den ÖPNV sowohl auf der Bürgermeister-Smidt-Brücke als auch auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke, wird der Aufbau des Prioritätsnetzes in einem ersten Schritt auf die von diesen Nutzungsbeschränkungen unabhängigen Netzbereiche und Strecken beschränkt. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Prioritätsnetzes sind ebenfalls Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wie z.B. die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen, die Errichtung neuer Haltestellen, die Einrichtung von Busspuren oder die Bevorrechtigung an Ampeln umzusetzen. Unter Berücksichtigung der genannten Rahmenbedingungen wurde ein Zeitplan zum schrittweisen Aufbau des Prioritätsnetzes Bus entwickelt. Ziel ist es, beginnend mit dem Sommer 2026 sukzessive Angebotsausweitungen um-zusetzen. Im ersten Schritt soll die Umsetzung von Angebotsausweitungen entsprechend der Stufe 2 der Angebotsoffensive auf der Linie 63 im GVZ/Tabakquartier erfolgen. Die Angebotsausweitung führt zu Kosten von 1,15 Mio. EUR/Jahr und einem Fahrgastzuwachs von 90.000 Fahrgästen pro Jahr. Die Fahrgäste kommen zu einem großen Teil vom Kfz-Verkehr. Die Maßnahme erfüllt somit das Ziel der Nachfrageverlagerung auf den ÖPNV.

Die Planungen der BSAG ergaben zwei alternativ mögliche Linienwege für die Linie 63 im GVZ. Die hier gewählte Linienführung benötigt keine neue Haltestelleninfrastruktur und keinen Endpunkt im GVZ, was die schnelle Umsetzung ab Sommer 2026 ermöglicht. Die alternative Variante führt zu vergleichbaren Fahrgastgewinnen, benötigt jedoch zusätzliche investiven Kosten. Die alternative Variante ist somit unwirtschaftlicher und erfüllt nicht die Zielvorgaben.

Die Nicht-Umsetzung der Angebotsausweitung auf der Linie 63 führt zu keinen höheren Kosten, gleichzeitig wird der ÖPNV nicht gestärkt und daher ebenfalls die Zielvorgaben nicht erfüllt.

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

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Ende 2027	n.
--------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

