

**Mitteilung des Senats vom 15. August 2000****Öffentlicher Nahverkehr für Bremen und die Region**

Auf Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD (Drucksache 15/115) hat die Bürgerschaft (Landtag) in ihrer Sitzung am 18. November 1999 folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, bis zum 31. Juli 2000 die Festsetzungen des Nahverkehrsplanes 1998 bis 2002 zu überprüfen und auf dieser Grundlage ein neues straßen- und schienengebundenes Nahverkehrskonzept für Bremen und Bremerhaven vorzulegen, das das regionale Angebot des Zweckverbandes Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen berücksichtigt und in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes integriert werden kann.

2. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, im Zusammenhang mit der Entwicklung des Konzeptes auch die Wettbewerbsfähigkeit der BSAG sowie die finanziellen Konsequenzen für die Kommune zu berücksichtigen und folgende Fragen zu beantworten:

a) Welche Zielsetzung verfolgt der Senat unter den Bedingungen der Wettbewerbsfähigkeit, um im Rahmen des Zweckverbandes Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur für Bremen, Bremerhaven und für die Region auch in den kommenden Jahren sicherzustellen?

b) Welche Prämissen setzt der Senat für die Weiterentwicklung des straßen- und schienengebundenen Nahverkehrs im Rahmen des Zweckverbandes?

c) Welchen Modal Split strebt der Senat bis zum Jahr 2010 an?

d) Wie bewertet der Senat das Zielnetz 2010 der BSAG, und welche Planungen zur Ausweitung des Straßenbahn- bzw. Stadtbahnnetzes werden vorbereitet?

e) Wie wird die politische Forderung, neue Wohnquartiere, Freizeitanlagen und größere Gewerbegebiete an das Nahverkehrsnetz anzubinden, bei der Fortschreibung des Angebotes berücksichtigt?

f) Welche Initiativen will der Senat ergreifen, um die Erreichbarkeit der Region zu optimieren?

g) Welche Veränderungen schlägt der Senat vor, um die Planungs-, Regie- und Verkehrsunternehmensebene in der Stadt Bremen und in der Region wettbewerbsgerecht zu organisieren?

h) In welcher Form werden die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven (VGB) und die BSAG in Zukunft kooperieren?

Der Senat gibt hierzu folgenden

**Bericht über den Öffentlichen Nahverkehr für Bremen und die Region**

Vorbemerkungen zu 1:

Die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für das Land Bremen und die Region im Rahmen der europäischen und nationalen Rechtssetzung war in der Vergangenheit bereits mehrfach Gegenstand von Mitteilungen und Antworten des Senats an die Bürgerschaft.

In diesem Zusammenhang hat der Senat unter anderem zuletzt über „Veränderungen des EU-Rechts für den Nahverkehr“ (Drs. 14/1171 vom 17. November 1998), „Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen“ (Drs. 14/814 S vom 9. März 1999), „Entwicklung und Perspektiven des ÖPNV in Bremen“ (Drs. 14/815 S vom 9. März 1999) sowie über „Auswirkungen des europäischen Wettbewerbs auf kommunale Verkehrsunternehmen“ (Drs. 14/826 S vom 23. März 1999) berichtet.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) sind die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven Aufgabenträger für den ÖPNV einschließlich des SPNV und zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der jeweils geltenden Fassung.

Das BremÖPNVG ermächtigt die beiden Stadtgemeinden, sich zur Wahrnehmung der ihnen obliegenden Aufgaben gemeinsam mit niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region zu einem Zweckverband zusammenzuschließen. Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven haben von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht und dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV und die Funktion als zuständige Behörde übertragen. Zu einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV ist es bisher noch nicht gekommen. Daher ist das Land Bremen gemäß § 12 Abs. 3 BremÖPNVG Aufgabenträger und zuständige Behörde für den SPNV.

Die Aufgabenträger haben nach dem BremÖPNVG für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan zu beschließen, der den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV bildet. Dieser Gesetzesauftrag ist im Land Bremen durch den vom Zweckverband beschlossenen Nahverkehrsplan für den straßengebundenen ÖPNV und durch den Nahverkehrsplan des Landes für den SPNV erfüllt worden. Beide Nahverkehrspläne sind nach dem BremÖPNVG in regelmäßigen Zeitabständen, spätestens jedoch nach fünf Jahren, zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes ZVBN hat am 24. März 2000 beschlossen, mit der Überprüfung der Festsetzungen des Nahverkehrsplanes 1998 bis 2002 für den straßengebundenen ÖPNV Mitte 2000 zu beginnen und den fortgeschriebenen Nahverkehrsplan spätestens in der zweiten Jahreshälfte 2002 zu beschließen. In diesem Zusammenhang werden die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Verbandsglieder ihre Vorstellungen über den straßengebundenen ÖPNV in den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes ZVBN einbringen. Ein isoliertes Vorgehen der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven ist nicht möglich und wäre auch nicht zu empfehlen.

Das Land Bremen wird zeitgleich die Festsetzungen des Nahverkehrsplans für den SPNV überprüfen und den SPNV-Nahverkehrsplan weiterentwickeln, da nach dem BremÖPNVG das Nahverkehrsangebot für den straßengebundenen ÖPNV an dem Schienenverkehrsangebot ausgerichtet werden soll.

Zu 2 a) Welche Zielsetzung verfolgt der Senat unter den Bedingungen der Wettbewerbsfähigkeit, um im Rahmen des Zweckverbandes Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur für Bremen, Bremerhaven und für die Region auch in den kommenden Jahren sicherzustellen?

und

Zu 2 g) Welche Veränderungen schlägt der Senat vor, um die Planungs-, Regie- und Verkehrsunternehmensebene in der Stadt Bremen und in der Region wettbewerbsgerecht zu organisieren?

Beide Fragen betreffen die Organisation des ÖPNV und den Wettbewerb im ÖPNV und werden daher gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der Regionalisierung des ÖPNV und der am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen ÖPNV-Gesetze der Länder Bremen und Niedersachsen existiert seit dem 1. Januar 1997 in Bremen und in der Region für den straßengebundenen ÖPNV eine dreigliedrige Organisationsstruktur, die sich wie folgt darstellt:

#### 1. Ebene: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Der ZVBN wurde von den Städten Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie den Landkreisen Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch zur gemeinsamen Wahrnehmung ihrer gesetzlich übertragenen Aufgaben im ÖPNV sowie zur weiteren Verbesserung des ÖPNV in der Region im Jahre 1996 gegründet. Die Finanzierung des ZVBN und seiner Aufgaben erfolgt durch die dem Verband angehörenden sowie die assoziierten Gebietskörperschaften.

Der ZVBN ist im Verbandsgebiet für den straßengebundenen ÖPNV Aufgabenträger und zuständige Behörde gemäß EWG-VO Nr.1191/69 in der jeweils geltenden Fassung für den ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes. Der ZVBN setzt den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV im Verbandsgebiet. Er bedient sich dabei des von der Verbandsversammlung beschlossenen Nahverkehrsplans, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist, nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führt und der die von den einzelnen Verbandsmitgliedern aufgestellte ÖPNV-Planungen, in denen diese ihre Ziele für die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet darstellen, berücksichtigt. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf anzupassen und vor Ablauf des Fünfjahresplanes neu aufzustellen und zu beschließen.

Der ZVBN entscheidet über den Ausgleich von verbundbedingten Belastungen, die den Verkehrsunternehmen, die im Verbandsgebiet ÖPNV betreiben, durch die Anwendung des Verbundtarifes entstehen, und leistet den sich daraus ergebenden Ausgleich (Finanzierungsbeitrag).

Als zuständige Behörde gemäß EU-Recht ist der ZVBN ferner bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren für Ausschreibungen (Wettbewerb) und Auferlegungen zuständig.

## 2. Ebene: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)

Die den ÖPNV im Verbandsgebiet durchführenden Verkehrsunternehmen haben sich 1996 per Gesellschaftervertrag zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) als Management-Gesellschaft (Regieebene) zusammengeschlossen. Diese wird von den Verkehrsunternehmen finanziert.

Nach dem Gesellschaftervertrag ist es Gegenstand des Unternehmens, die Marktchancen für den ÖPNV durch gemeinsame Wahrnehmung und Koordination unternehmensbezogener Aufgaben unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze auszuschöpfen, die Verkehrsleistungen zu verbessern und den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen unter Beachtung des von ihm beschlossenen Nahverkehrsplans bei der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr zu unterstützen.

Im Einzelnen nimmt die Gesellschaft u. a. folgende wesentliche Aufgaben wahr:

### — Verkehrsplanung

Unter Berücksichtigung des vom Zweckverband beschlossenen Nahverkehrsplanes plant die Gesellschaft in Abstimmung mit den Gesellschaften die Konzeption des Verbundliniennetzes, Rahmenvorgaben für den Verbundfahrplan sowie Konzeptionen für die Verknüpfung von ÖPNV-Verkehrssystemen (Umsteigeanlagen) und die Verknüpfung mit dem Individualverkehr (P + R, B + R). Die Einrichtung von Haltestellen mit zentraler und überörtlicher Bedeutung hat in Abstimmung mit der Gesellschaft zu erfolgen.

### — Verkehrsangebot

Unter Berücksichtigung des vom Zweckverband beschlossenen Nahverkehrsplans und verkehrsplanerischer Maßnahmen gestalten die Gesellschafter ihr Verkehrsangebot.

### — VBN-Tarif

Die Gesellschaft stellt in Abstimmung mit den Gesellschaftern die Beförderungsentgelte und gemeinsamen Beförderungsbedingungen (VBN-Tarif) auf und entwickelt sie unter Berücksichtigung der Aufwandsentwicklung, der Marktgegebenheiten und des Finanzierungsbeitrages des Zweckverbandes weiter. Zu diesem Zweck betreibt die Gesellschaft Marktforschung und bedient sich dabei, soweit vorhanden, Untersuchungsergebnissen der Gesellschafter.

### — Einnahmearteilung und Aufteilung des Finanzierungsbeitrages

Die von den Gesellschaftern im Rahmen ihres Verbundverkehrs erzielten Einnahmen aus dem VBN-Tarif werden von der Gesellschaft rechnerisch erfasst und nach den Bestimmungen des Rahmenvertrages und des Durchführungsvertrages den Gesellschaften zugewiesen. Die Gesellschaft vereinnahmt weiterhin die Finanzierungsbeiträge des Zweckverbandes und weist diese den Gesellschaftern zu.

#### — Vertriebssystem

Die Gesellschaft erarbeitet in Abstimmung mit den Gesellschaftern Rahmenvorgaben für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem. Diese Rahmenvorgaben umfassen insbesondere die Vertriebsstruktur, die Vertriebswege, die Fahrausgestaltung, eine verbundkompatible technische Ausstattung sowie ein Realisierungs- und Finanzierungskonzept.

Ferner ist die Gesellschaft zuständig für Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Fahrgastinformation.

#### 3. Ebene: Verkehrsunternehmen

Die den ÖPNV im Verbandsgebiet durchführenden Unternehmen sind nach wie vor Eigentümer der Konzessionen. Die Verkehrsunternehmen verkörpern die Durchführungsebene. Sie erbringen die Verkehrsleistungen gemäß Nahverkehrsplan und wirken bei der Vorbereitung des Nahverkehrsplans mit. Die Verkehrsunternehmen übernehmen Servicefunktionen für die Verbundgesellschaft.

Die Zusammenarbeit zwischen dem ZVBN und der VBN GmbH regelt sich durch zwischen dem Zweckverband und der GmbH abgeschlossene Verträge (Rahmenvertrag und Durchführungsvertrag). Ausgeführt wird die Arbeit durch gemeinsame Arbeitskreise.

Sinn der 1996 geschaffenen Organisationsstruktur war es, die bisherige Kooperation im ÖPNV den gewachsenen Aufgaben anzupassen. Gleichzeitig gaben sich damit die dem ZVBN angehörigen Verbandsglieder und die dem VBN angehörigen Verkehrsunternehmen eine dem derzeitigen Rechtsrahmen im ÖPNV adäquate und effektive Organisationsform. Den Zielen des Senats hinsichtlich der Sicherung; der Verbesserung und dem Aufbau des ÖPNV zu einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Gesamtsystem entsprechen die im Rahmenvertrag zwischen ZVBN und VBN festgelegten gemeinsamen Grundsätze, die ihre Begründung und ihren Rahmen u. a. im BremÖPNVG finden:

„Das Verkehrsnetz (im ÖPNV) ist so zu planen und zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrserschließung sichergestellt und der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs Rechnung getragen wird.

Der öffentliche Personennahverkehr soll eine den verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende schnelle, häufige, pünktliche, regelmäßige und bequeme Verkehrsbedienung in allen Teilen des Verbundraumes bieten. Das Verkehrs- und Tarifangebot ist fahrgastfreundlich zu gestalten und verständlich darzustellen.

Der Verbundtarif, der den freizügigen Übergang der Fahrgäste zwischen den Verkehrsmitteln der in der VBN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen gestattet, ist unter Beachtung der Marktlage und unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung weiterzuentwickeln und anzupassen.

Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sind funktionsgerecht aufeinander abzustimmen. Bei Zielkonflikten soll dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt werden.

Die Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und -kooperationen benachbarter Verkehrsräume ist sicherzustellen.“

Die derzeitige Organisationsform für den ÖPNV im Land Bremen und in der Region bildet darüber hinaus eine entwicklungsfähige Basis für potentielle Entwicklungen im Bereich des ÖPNV in der EU.

Zur gegenwärtigen Rechtssituation bezüglich des Wettbewerbs im ÖPNV:

Bereits heute sind nach dem mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) novellierten Personbeförderungsgesetz (PBefG) gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV auszuschreiben oder aufzuerlegen. Bezüglich der Frage, welche Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich sind bzw. durch welche Zahlungsflüsse eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich werden, besteht in der Bundesrepublik Deutschland zurzeit noch Rechtsunsicherheit. Diese drückt sich auch in derzeit rechtsanhängigen Verfahren aus. So hat beispielsweise das OVG Magdeburg wegen der grundsätzlichen Bedeutung dieser Thematik das Bundesverwaltungsgericht angerufen, das seinerseits die Angelegenheit dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg zur Entscheidung vorgelegt hat. Geklärt werden soll konkret durch den EuGH, ob und inwieweit deutsches Recht durch europäisches Recht abgeändert wird.

Seit längerer Zeit befasst sich die EU-Kommission mit einer „Liberalisierung“ des ÖPNV in der EU: Der angekündigte Verordnungsentwurf, der die EG-VO 1169/69 erset-

zen soll, wurde von der Kommission mittlerweile beraten. Dieser Entwurf soll in den nächsten Wochen in das parlamentarische Verfahren gegeben werden. Inwieweit die noch ausstehende Entscheidung des EuGH die Anwendung dieser neuen VO beeinflussen könnte, lässt sich zurzeit nicht beantworten.

Bisher ist es im Verbandsgebiet zu keinen Ausschreibungen und Auferlegungen von Verkehrsleistungen gekommen.

Der ZVBN, der VBN und die dem Verbund angehörenden Verkehrsunternehmen befassen sich dennoch im Rahmen der vorhandenen Organisationsstruktur mit dem Thema „Wettbewerb im ÖPNV“, um den Herausforderungen, die durch das erwartete neue EU-Recht auf Bremen und die Region zukommen können, gerecht werden zu können.

Die Verbandsversammlung des ZVBN hat in diesem Sinne bereits das Thema „Wettbewerb im ÖPNV“ behandelt und die Geschäftsführung beauftragt, gemeinsam mit dem aus Verbandsgliedern gebildeten Arbeitsteam Wettbewerb den sich vor dem Hintergrund der derzeitigen Rechtslage und der sich abzeichnenden Entwicklung für die Gebietskörperschaften und den Zweckverband ergebenden Handlungsbedarf aufzuzeigen und entsprechende Handlungshilfen zu erarbeiten. Hierzu zählt beispielsweise auch die Erarbeitung von Qualitätsstandards für Verkehre im VBN im Rahmen des gemeinsamen Arbeitskreises Qualität als ein wesentliches Element für Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Die Verbandsversammlung lässt sich regelmäßig über das Thema „Wettbewerb im ÖPNV“ berichten. Ferner findet bezüglich dieser Thematik ein ständiger Informationsaustausch zwischen dem ZVBN und dem VBN statt.

Auf die Position der BSAG unter den Bedingungen eines Wettbewerbs ist der Senat bereits in den unter den Vorbemerkungen genannten Berichten des Senats eingegangen, desgleichen auch in dem „Finanzplan 1999 bis 2005 der Freien Hansestadt Bremen“, welcher der Bürgerschaft als Mitteilung des Senats vom 18. April 2000 (Drs. 15/288) vorgelegt worden ist.

Darin wird darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der von der C & L Deutsche Revision aufgezeigten Möglichkeiten zur Rückführung der Verluste bei der BSAG für den Zeitraum von 2000 bis 2005 eine Reduzierung des Verlustausgleichs in gleichmäßigen Raten von insgesamt 32 Mio. DM vorgesehen ist und im Zuge der Weiterentwicklung der Unternehmens- und Konzernstruktur sich die BSAG zum Ziel gesetzt hat, das Unternehmen zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen bei der unter europäischen Rechtsnormen eintretenden Neuordnung des Verkehrsmarktes umzugestalten. Die entsprechenden unternehmerischen Prozesse werden vom Senat begleitet. Die geltende Finanzplanung des Unternehmens befindet sich hinsichtlich der Rückführung und Begrenzung der Verluste in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Senats.

Zu 2 b) Welche Prämissen setzt der Senat für die Weiterentwicklung des straßen- und schienengebundenen Nahverkehrs im Rahmen des Zweckverbandes?

Bremen verfolgt in der Verkehrsplanung einen integrierten Ansatz. Dabei sind Ansprüche und Entwicklungsmöglichkeiten aller Verkehrsarten im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung (IVP) mit den räumlichen Entwicklungspotentialen in Einklang zu bringen und im Konfliktfall gegeneinander abzuwägen. Der ÖPNV einschließlich SPNV ist Bestandteil der IVP.

Die Stadtgemeinde Bremen erarbeitet unter Beachtung der Randbedingungen aus den benachbarten Gebietskörperschaften ein auf kommunaler Ebene politisch und administrativ abgestimmtes Planungs- und Handlungskonzept für den straßengebundenen ÖPNV. Dieses Konzept wird als „ÖPNV-Baustein Bremen“ in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des ZVBN eingebracht, mit den ÖPNV-Planungen der anderen Verbandsglieder zusammengefügt und das Ergebnis von der Verbandsversammlung als Nahverkehrsplan des ZVBN für den straßengebundenen ÖPNV beschlossen. Mit der Fortschreibung des bisherigen ÖPNV-Bausteins der Stadtgemeinde Bremen wurde bereits begonnen. Die Stadtgemeinde Bremerhaven wird ihrerseits den ÖPNV-Baustein für ihr Stadtgebiet entsprechend liefern.

Im Bereich des SPNV liegt die Zuständigkeit für die Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den SPNV im Land Bremen nicht beim ZVBN, sondern beim Land Bremen. Der SPNV-Nahverkehrsplan wird zeitgleich mit dem Nahverkehrsplan des ZVBN weiterentwickelt und fortgeschrieben, wobei eine enge Verzahnung der Planungen für den straßengebundenen ÖPNV und den SPNV erfolgt.

Die Prämissen, die der Senat für die Weiterentwicklung des straßen- und schienen- gebundenen Personennahverkehrs setzt, hat der Senat bereits in seiner Antwort vom 9. März 1999 (Drs. 14/815 S) zur Großen Anfrage der Fraktionen der CDU und der SPD „Entwicklung und Perspektiven des ÖPNV in Bremen“ dargelegt. Sie sind unverändert gültig.

Zu den grundsätzlichen Prämissen der ÖPNV-Planung wird dort unter der Überschrift „Vorbemerkungen“ erklärt:

„Von besonderer Bedeutung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die Anpassung der Verkehrssysteme an die Bedingungen einer wachsenden Wirtschaft. Dazu ist ein Zusammenwirken aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Einsatzmöglichkeiten zwingend erforderlich. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität gehört in diesem Verbund auch ein funktionsge- rechter, leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr (vgl. Sanierungsprogramm für die Freie Hansestadt Bremen vom 16. November 1992).

Besonders in zentralen Lagen können Verkehrsflächen kaum erweitert werden. Hier muss in den Spitzenstunden und vor allem zur besseren Erreichbarkeit des Wirtschafts- standortes Innenstadt der öffentliche Verkehr Kapazitäten im Straßenraum für den Wirtschafts- und Besucherverkehr schaffen, in dem er u. a. mehr Berufspendler auf- nimmt.

Die Bereitstellung eines möglichst schnellen, häufig verkehrenden und hochwertigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sichert und verbessert die Standort- bedingungen für Bewohner und Betriebe und ist so ein wesentlicher Faktor der Stadtent- wicklung für die Gesamtstadt. Diese Notwendigkeit ist auch Grundlage für den Auftrag aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) vom 16. Mai 1995 an Bürgerschaft und Senat, eine ausreichende Bedie- nung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen. Das Instrument für die Umsetzung dieses gesetzlichen Auftrages sind die nach dem BremÖPNVG zu erstellenden Nahverkehrspläne, die den Rahmen für die Weiterentwicklung des straßen- gebundenen ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) setzen.

Die Nahverkehrspläne enthalten die grundsätzlichen Ziele zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV und des SPNV sowie Maßnahmen- kataloge mit Prioritätsstufen.

Für den straßengebundenen ÖPNV haben die grundsätzlichen Ziele des BremÖPNVG Eingang in den Nahverkehrsplan für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Nie- dersachsen (ZVBN) gefunden, der in der Verbandsversammlung am 16. Dezember 1997 beschlossen und in der Geschäftsstelle des ZVBN gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung öffent- lich ausgelegt wurde. Der Zweckverband ist — den Vorgaben des BremÖPNVG entspre- chend — für das am 1. Juli 1996 erweiterte Verkehrsgebiet des Zweckverbandes mit Zustimmung der Stadtbürgerschaft zum 1. Januar 1997 als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, also den Verkehr mit Straßenbahnen und Bussen, gegründet worden. Dem Zweckverband steht dabei als Partnerin die Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN) gegenüber. Ihre Anteilseigner sind die Bremer Straßen- bahn AG (BSAG), die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie alle übrigen im Verbandsgebiet an der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs beteiligten Unternehmen, wobei die unternehmerische Verantwortung in vollem Umfang bei den Unternehmen verbleibt. Die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund sichert die Benutzung aller öffentli- chen Verkehrsmittel, und zwar zu einheitlichen Beförderungstarifen, und sieht die Ab- stimmung von Fahrplänen und die Vereinbarung von Qualitätskriterien als Selbst- verpflichtung vor.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die grundsätzlichen Ziele des BremÖPNVG in den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen eingearbeitet worden, der im Dezember 1997 vom Senat beschlossen worden ist und von dem die Bürgerschaft (Landtag) am 25. März 1998 (Drucksache 14/908) Kennt- nis genommen hat.“

Im Einzelnen führt der Senat zu seinen Prämissen für die Weiterentwicklung des ÖPNV in oben angegebener Drucksache 14/815 S in seiner Antwort zu Frage 1 unter Verweis auf den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bre- men aus:

„Für den straßengebundenen ÖPNV sind die Zielvorstellungen der Stadtgemeinde Bre- men wie folgt Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Zweckverband Verkehrs- verbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) geworden:

— Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei ist die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Bremen in eine zusammenfassende Betrachtung und wechselseitige Abstimmung räumlicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher Entwicklungsaspekte einzubinden.

— Bremen ist als Großstadt mit hoher Wohn- und Arbeitsplatzdichte und daraus resultierenden Flächenkonkurrenzen auf den Einsatz des ÖPNV als flächensparende Verkehrsart angewiesen.

Die vorhandenen Wege-Potentiale für den ÖPNV sollen durch attraktive Angebote und die Information über diese Angebote möglichst ausgeschöpft werden, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich vom Betrieb her rechtfertigt. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag geleistet, die Erreichbarkeit der Wohn- und Wirtschaftsstandorte langfristig zu sichern und die Verkehrssituation insgesamt zu verbessern.

— Bremen ist Oberzentrum. Hieraus ergeben sich hohe Anforderungen an die Erreichbarkeit Bremens mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Umland.

— Zur Abstimmung der Vorhaben im regionalen Verkehr ist im gegenseitigen Interesse eine Kooperation mit den Nachbarn notwendig. Im Hinblick auf den ÖPNV ist die erfolgte Gründung des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen und dessen erfolgreiche Arbeit hierfür die wichtigste Voraussetzung.

— Für die Bewältigung der steigenden Verkehrsmengen wird fahrtzweck- und fahrtzielabhängig eine Verbesserung der Kooperation und Verzahnung der Verkehrsmittel des Individualverkehrs mit dem ÖPNV angestrebt. Insbesondere der Berufspendlerverkehr ist verstärkt auf den ÖPNV zu verlagern.

— Die Eisenbahn- und Straßenbahnlinien stellen das Rückgrat des ÖPNV dar und sollen die Hauptlast des Verkehrsaufkommens zwischen wichtigen Fahrtzielen tragen. Die Buslinien sind stärker mit dem schienengebundenen ÖPNV zu verknüpfen. Hierbei sind kurze Umsteigewege und -zeiten zu ermöglichen. Der ÖPNV soll durch den Ausbau des Netzes mit der Siedlungsentwicklung Schritt halten und mit der Beschleunigung der Fahrzeuge attraktive Reisezeiten insbesondere zur Innenstadt und nach Vegesack gewährleisten.

— Ein modernes Verkehrs-System-Management soll als wichtiges Instrumentarium zur Verbesserung der Kooperation zwischen Individualverkehr und ÖPNV genutzt werden. Ziel ist es, den Verkehrsablauf für beide Verkehrsarten besser zu gestalten und die Information der Verkehrsteilnehmer deutlich zu verbessern.

— Park + Ride sowie Bike + Ride sollen die Wirtschaftlichkeit der Hauptlinien und die Effizienz des ÖPNV-Systems insgesamt verbessern.

— In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage sind differenzierte Bedienungsformen in die Überlegungen zu einer effizienten Gestaltung der ÖPNV-Angebote einzubeziehen und gegebenenfalls zu entwickeln und zum Einsatz zu bringen.

Für den Schienenpersonenahverkehr sind die Zielvorstellungen der Stadtgemeinde Bremen in dem Nahverkehrsplan für den Schienenpersonenahverkehr im Land Bremen enthalten. Im Einzelnen werden danach folgende Zielsetzungen verfolgt:

— Bremen und Bremerhaven sind Oberzentren. Hieraus ergeben sich hohe Anforderungen an die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Umland. Die Förderung des SPNV verbessert die Erreichbarkeit nachhaltig.

— Ein attraktives Angebot im SPNV soll unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit realisiert werden. Mit den verfügbaren Mitteln soll der größtmögliche Nutzen erzielt werden.

— Um einen möglichst hohen Anteil des SPNV am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen, muss ein hohes Qualitätsniveau bei den angebotenen Leistungen erreicht werden. Insbesondere wird Wert auf Pünktlichkeit, Komfort und Sauberkeit gelegt. Die Verkehrsunternehmen sollen moderne und attraktive Fahrzeuge einsetzen.

— Um die Effizienz des öffentlichen Verkehrssystems zu steigern, sollen SPNV und übriger ÖPNV besser miteinander verknüpft werden. Insbesondere soll die Verknüpfung von regionalen und städtischen Verkehren verbessert werden.

— Park + Ride und Bike + Ride sollen die Wirtschaftlichkeit verbessern.

- Die vom SPNV genutzte Eisenbahninfrastruktur befindet sich zum weit überwiegenden Teil im Besitz der DB AG. Sie muss dafür Sorge tragen, dass eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Für die Hauptstrecken wird langfristig ein vom Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr möglichst unabhängiger Schienenpersonennahverkehr angestrebt.
- Die Bahnhöfe, als Zugangsbereich zum SPNV-System von großer Wichtigkeit, sollen attraktiv und zeitgemäß gestaltet werden.
- Der Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern von SPNV-Verkehrsleistungen soll gefördert werden, um den spezifischen Zuschussbedarf zu senken und die Qualität des Angebotes zu steigern.
- Der Achse Vegesack — Hauptbahnhof — Sebaldsbrück — Mahndorf — (Verden) kommt als Hauptachse des innerbremischen SPNV eine besondere Bedeutung zu. Das Angebot auf der Achse soll mit dem Ziel einer besseren Anbindung des Bremer Ostens weiterentwickelt werden.
- Die Strecke Bremerhaven — Bremen ist für die Verbindung innerhalb des Landes Bremen von herausragender Bedeutung. Das Angebot soll mit dem Ziel der Schaffung schneller Verbindungen weiterentwickelt werden.
- Um das SPNV-Angebot im Umland sowie in Bremen und Bremerhaven besser auf die Bedürfnisse der Region zuschneiden zu können, wird die Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den SPNV durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen angestrebt.“

Darüber hinausgehend konkretisiert der Senat in oben angegebener Drucksache 14/815 S in seiner Antwort zu Frage 6 seine Prämissen für die Weiterentwicklung des ÖPNV, wenn er feststellt:

„Besondere Bedeutung misst der Senat dabei der Produktivitätssteigerung und Kostenreduzierung und in diesem Rahmen folgenden Aufgaben zu:

- Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung in Bremen durch
  - Umsetzung und Fortschreibung des ÖPNV-Teiles der Verkehrskonzeption für die Stadtgemeinde Bremen als Baustein für den Nahverkehrsplan des ZVBN,
  - Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes und Anpassung des Busnetzes,
  - Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes Bremen Nord mit gutachterlicher Begleitung im Hinblick auf eine Optimierung der Busangebote und unter Berücksichtigung von Optionen für Schienenverkehre,
  - Förderung des Überganges vom Individualverkehr auf den ÖPNV durch optimierte Angebotsgestaltung, Fahrgastinformation sowie die Einrichtung von Umsteigeanlagen zwischen Individualverkehr und ÖPNV,
  - Kundenorientierte Ausrichtung von Angebot und Service.
- Die Umsetzung der Regionalisierung des ÖPNV über den Zweckverband Verkehrsverbund ZVBN als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bei der
  - Ausführung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den straßengebundenen ÖPNV,
  - Vereinbarung von Qualitätskriterien auf dem Wege der Selbstverpflichtung der Verkehrsunternehmen,
  - Ertüchtigung des ZVBN im Hinblick auf die Entwicklung des Wettbewerbs in der Europäischen Union.
- Die Umsetzung der Regionalisierung des SPNV durch das Land Bremen als Aufgabenträger für den SPNV bei der
  - Umsetzung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den SPNV im Land Bremen,
  - Sicherstellung und Weiterentwicklung des SPNV mit dem Ziel eines regionalen, auf Taktverkehr aufgebauten Systems, insbesondere auf den Strecken zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Mahndorf sowie zwischen Bremen und Bremerhaven einschließlich Bahnhofssanierung und Fahrzeugbeschaffung,
  - Förderung des Wettbewerbsgedankens im SPNV,
  - Verknüpfung des SPNV mit dem übrigen ÖPNV.

Mit den genannten Schwerpunkten soll sowohl die Kontinuität der Verkehrspolitik im ÖPNV und SPNV gewahrt als auch den sich in der Weiterentwicklung befindlichen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden. In diesem Sinne wird der Senat offensiv darauf hinwirken, dass mit planerischen, technischen und organisatorischen Maßnahmen, mit Marketing und mit Rationalisierungsmaßnahmen das Ziel steigender Fahrgastzahlen bei verbessertem Kostendeckungsgrad erreicht wird. Als eine wichtige Entscheidungsgrundlage für ihren Geschäftsbereich entwickelt die BSAG zurzeit eine linien-/relationsbezogene Erfolgsrechnung.

Mit dieser vorgesehenen Weiterentwicklung des ÖPNV wird entsprechend den in den Vorbemerkungen dargestellten Zusammenhängen einem wesentlichen Ziel des Sanierungsprogramms der Freien Hansestadt Bremen Rechnung getragen.“

Zu 2 c) Welchen Modal Split strebt der Senat bis zum Jahr 2010 an?

Vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrsstärken mit zum Teil erheblichen Überlastungen im Straßennetz sowie aus Gründen des Immissionsschutzes sind Strategien zur Effektivierung des Kfz-Verkehrs (Verkehrssystemmanagement, bessere Auslastung von Fahrzeugen) und vor allem zur Verlagerung von Berufsverkehren auf den ÖPNV wichtige Elemente der Verkehrspolitik.

Ausgehend von den Aussagen der Integrativen Verkehrsplanung sowie dem Inhalt der gültigen Nahverkehrspläne und den bis 2005 zu realisierenden Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV ist bis zum Jahr 2005 insgesamt mit einem geringfügigen Anstieg des Modal-Split-Anteils des ÖPNV an allen Wegen der Einwohner zu rechnen. In Teilbereichen, in denen gezielt Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes umgesetzt werden, können jedoch auch deutliche positive Veränderungen auftreten. ÖPNV-Investitionen sollten daher grundsätzlich in solchen Korridoren vorrangig vorgesehen werden, in denen ein verbesserter ÖPNV-Modal-Split-Anteil aufgrund nicht ausgeschöpfter ÖPNV-Potentiale am ehesten erreicht werden kann.

Die bremischen Verkehrsdaten werden zurzeit unter Berücksichtigung derzeitiger und absehbarer Entwicklungen für den Planungshorizont 2015 fortgeschrieben. Für den ÖPNV wird zurzeit eine Prognose erstellt, die die Abhängigkeiten zum Kfz-Verkehr und derzeit absehbare räumliche/städtebauliche Entwicklungen ebenso berücksichtigt wie die Vorstellungen der BSAG zur Entwicklung des Zielnetzes 2010. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden voraussichtlich Ende dieses Jahres vorliegen. Damit werden dann auch Aussagen zum Modal-Split in Bremen für wichtige Relationen über das Jahr 2005 hinaus möglich sein.

Zu 2 d): Wie bewertet der Senat das Zielnetz 2010 der BSAG, und welche Planungen zur Ausweitung des Straßenbahn- bzw. Stadtbahnnetzes werden vorbereitet?

Das erstmals in dem „Konzept für ein Stadtbahn-/Straßenbahnnetz in Bremen und der Region“ von der BSAG Ende 1998 vorgelegte Zielnetz 2010 beinhaltet sowohl die Verlängerung von Straßenbahnlinien innerhalb der Stadtgemeinde Bremen als auch die Stadtgrenzen überschreitende Netzerweiterungen, wobei teilweise die Benutzung von Eisenbahnstrecken vorgeschlagen wird. Der grundsätzliche Vorteil eines solchen Systems liegt in der Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale durch mehr wohngebietsnahe Haltepunkte bei einer ähnlich hohen Reisegeschwindigkeit wie beim herkömmlichen SPNV.

Bewertung

Zur Frage nach der Bewertung des Zielnetzes 2010 verweist der Senat auf seine Antwort vom 9. März 1999 auf die Große Anfrage der Fraktionen der CDU und der SPD „Entwicklung und Perspektiven des ÖPNV in Bremen“ (Drs. 14/815 S).

Darin heißt es:

„Sowohl der Nahverkehrsplan des ZVBN für den straßengebundenen ÖPNV als auch der Nahverkehrsplan des Landes Bremen für den SPNV beinhalten das Ziel, die lokalen Verkehre der Oberzentren enger mit den regionalen Verkehren zu verknüpfen. Diesem Grundgedanken folgt auch ein von der BSAG vorgelegtes Konzept für ein Stadt-/Straßenbahnnetz in Bremen und der Region.

Der Senat steht den Überlegungen der BSAG aufgeschlossen gegenüber. Unabdingbare Voraussetzung für Entscheidungen über die Umsetzung von Vorhaben des Konzeptes der BSAG ist der Nachweis, dass die Vorhaben technisch und betrieblich machbar, verkehrlich und regionalwirtschaftlich sinnvoll sind und sich vorteilhaft auf das Betriebsergebnis auswirken. Dieser Nachweis ist für jedes Vorhaben zu führen. Soweit Planungen der BSAG die Landesgrenze überschreiten, können darüber Entscheidungen nur

im gemeinsamen Konsens der Aufgabenträger und der betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen getroffen werden.

Im Rahmen des dem Aufsichtsrat vorgelegten Konzeptes plant die BSAG auch, gemeinsam mit der DB Regio (vormals DB AG Geschäftsbereich Nahverkehr) den neuen Rechtsrahmen für den ÖPNV/SPNV in Bremen und in der Region mit einem gemeinsamen, attraktiven und für diesen Raum neuartigen Verkehrsangebot auszufüllen. Beide Unternehmen sondieren deshalb zurzeit, wie das Straßenbahnnetz in Bremen und das regionale Nahverkehrsnetz der DB Regio betrieblich und verkehrlich besser miteinander verknüpft werden können. Grundgedanke des Vorhabens ist es, mit Regionalstadtbahnen, die in der Region auf den Gleisanlagen der DB AG und in Bremen auf den Gleisanlagen der BSAG verkehren, neue umsteigefreie Direktverbindungen zu schaffen, ohne dass hierfür in nennenswertem Umfang Verkehrsflächen des Individualverkehrs beansprucht werden. Derartige Angebote sind insbesondere für den Berufsverkehr interessant, da jeder Arbeitstag in Bremen und in der Region morgens und nachmittags zu großen Problemen auf den Straßen führt.

Die Überlegungen von BSAG und DB Regio für eine Regionalstadtbahn beziehen sich auf die Räume Nordenham/Oldenburg — Bremen und Rotenburg — Bremen. Zurzeit wird unter finanzieller Beteiligung Bremens eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die auch Kostenschätzungen enthalten soll. Ergebnisse werden Ende dieses Jahres erwartet.

Mit der Machbarkeitsstudie soll gleichzeitig gewährleistet werden, dass das Vorhaben mit dem Gesamtverkehrssystem Eisenbahn, d. h. dem sonstigen SPNV, dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Schienengüterverkehr kompatibel ist.

Darüber hinaus prüft die BSAG auch die Stadtgrenzen überschreitende Linienverlängerungen in die südliche Region Bremens unter Einbeziehung von Streckenteilen der von der Bremisch-Hannoverschen Eisenbahn betriebenen Nebenbahn in Stuhr und Weyhe. Das Projekt wird durch eine Arbeitsgruppe, in der betroffene Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen sowie ZVBN und VBN vertreten sind, begleitet. Die Machbarkeit soll gutachterlich geprüft werden.

Alle Konzepte sind für eine langfristig stufenweise Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausgelegt.“

#### Machbarkeitsuntersuchungen

Inzwischen liegen die Untersuchungsergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine Regionalstadtbahn mit dem Titel „Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen unter Berücksichtigung einer Regionalstadtbahn Nordenham-Bremen-Rotenburg“ vor. Damit wird der Forderung nach Nachweis der technisch/betrieblichen Machbarkeit Rechnung getragen und darüber hinaus eine erste verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung vorgenommen. Die Ergebnisse wurden der Deputation für Bau im April 2000 vorgestellt. Die Machbarkeitsstudie weist die grundsätzliche betrieblich/technische Realisierbarkeit einer Regionalstadtbahn nach. Die Frage der Abstimmung zwischen Fahrzeug- und Bahnsteiggestaltung in den von der Regionalstadtbahn bedienten vorhandenen Bahnhöfen bedarf noch der abschließenden Klärung. Ein hieraus resultierender Investitionsbedarf konnte daher zurzeit noch nicht ermittelt und bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen berücksichtigt werden. Der untersuchte Regionalstadtbahnbetrieb setzt weiterhin Sanierungs- bzw. Ausbaumaßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur voraus, die auch unabhängig von einer Regionalstadtbahn notwendig sind. Diese Investitionen werden daher bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur Regionalstadtbahn dieser nicht zugerechnet.

Die Machbarkeitsstudie weist auch nach, dass die betrachteten Regionalstadtbahnverkehre mit den übrigen Eisenbahnverkehren verträglich sind und zu keiner Erhöhung des Verspätungsniveaus führen. Allerdings wurde auch deutlich, dass aufgrund vielfältiger betrieblicher Abhängigkeiten im Netz wenig Spielraum für eine flexible Fahrplankonstruktion verbleibt. Die Machbarkeitsstudie zeigt weiterhin ein Stufenkonzept für eine Regionalstadtbahn auf. Als erste Ausbaustufe bietet sich der Streckenast Nordenham/Oldenburg — Bremen-Neustadt — Vorplatz Bremen Hauptbahnhof an. Zurzeit werden in einem ergänzendem Gutachten einzeln Streckenäste im Hinblick auf betriebliche Fragen und Wirtschaftlichkeitsfragen vertieft untersucht. Die Ergebnisse sollen im zweiten Halbjahr 2000 vorgelegt werden.

Die vorliegenden und die noch zu erwartenden Untersuchungsergebnisse bieten eine fachlich fundierte Basis für weitere Schritte zur Entwicklung eines Regionalstadtbahn-Konzeptes. Nach dem für den ÖPNV und SPNV geltenden Rechtsrahmen sind diese Schritte ureigene Aufgabe unternehmerischen Handelns, d. h. es ist nunmehr Angelegen-

heit von BSAG und DB Regio AG, das in der Machbarkeitsstudie skizzierte Regionalstadtbahn-Konzept mit einem unternehmensspezifischen Betriebskonzept auszufüllen, dafür konkrete Kostenkalkulationen und Einnahmeschätzungen vorzunehmen und den Aufgabenträgern auf dieser Basis verbindliche Verkehrs- und Preisangebote unter Berücksichtigung der von BSAG und DB Regio AG zu tragenden Investitionen zu unterbreiten.

Die von der BSAG 1998 in ihrer Studie „Stadtbahn Stuhr — Weyhe“ vorgestellten Überlegungen zur Verlängerung von Straßenbahnstrecken in die südliche Region Bremens beziehen sich auf zwei Liniennäste und zwar die:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 von Bremen-Huchting nach Stuhr-Stuhrbaum und die
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 von Bremen-Huckelriede über Kattenturm nach Stuhr-Brinkum und Weyhe-Leeste.

Die BSAG-Studie wurde zwischenzeitlich in einem projektbegleitenden Arbeitskreis beim VBN erörtert, überarbeitet und unter dem Titel „VBN-Studie Teil A: Stadtbahn Stuhr-Weyhe“ der zuständigen Fachdeputation sowie den beteiligten niedersächsischen Kommunen vorgestellt. Mit der Prüfung der Machbarkeit der vorstehend genannten Studie auf Vorplanungsniveau wurden zwischenzeitlich für die Verlängerung der Linie 8 (Huchting-Stuhrbaum) das Büro BPR und für die Verlängerung der Linie 5 (Kattenturm-Leeste) das Büro TransTeC als Gutachter beauftragt.

Für den Streckenast Huchting — Stuhrbaum liegen die Gutachterergebnisse unter dem Titel „Vorbereitende Planung zur Verlängerung der Straßenbahn von Bremen-Huchting nach Stuhr — Alt-Stuhr“ seit kurzem vor. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass eine Straßenbahnverlängerung auf den Gleisen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) technisch machbar ist. Die Investitionskosten werden auf rund 22,5 Mio. DM (netto) geschätzt.

Die Machbarkeitsstudie für den Streckenast Kattenturm-Brinkum-Leeste wird zurzeit vom Gutachter bearbeitet. Mit Ergebnissen wird Ende dieses Jahres gerechnet.

Da durch das Konzept „Stadtbahn Bremen — Stuhr — Weyhe“ die Buslinienführung in der südlichen Region Bremens erheblich tangiert wird, hat der projektbegleitende Arbeitskreis empfohlen, die bisherigen Untersuchungen durch eine entsprechende Studie „Teil B: Busnetz“ ergänzen zu lassen. Gegenwärtig werden Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten für eine derartige Ergänzungsuntersuchung geprüft.

#### Regionalwirtschaftliche Untersuchungen

Die für Vorhaben des Zeilnetzes 2010 geforderte Untersuchung ihrer regionalwirtschaftlichen Bedeutung hat die BSAG einem Gutachter übertragen. Der Untersuchungsbericht mit dem Titel „Regionalwirtschaftliche Effekte von Straßenbahn- und Regionalstadtbahn-Projekten der BSAG in Bremen und der Region“ soll vom Gutachter bis Ende dieses Jahres vorgelegt werden. Gegenstand der Studie sind ein Regionalstadtbetrieb für eine erste Ausbaustufe Nordenham/Oldenburg — Bremen, die Stadtgrenzen überschreitende Verlängerungen von Straßenbahnlinien in die nördliche und südliche Region Bremens sowie ausgewählte innerbremische Straßenbahnverlängerungen.

Zu 2 e): Wie wird die politische Forderung, neue Wohnquartiere, Freizeitanlagen und größere Gewerbegebiete an das Nahverkehrsnetz anzubinden, bei der Fortschreibung des Angebotes berücksichtigt.

Nach dem BremÖPNVG haben die Aufgabenträger für den ÖPNV bei der Bauleitplanung darauf hinzuwirken, dass die Wohnbereiche an Arbeits- und Ausbildungsstätten und diese Bereiche an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personenpersonennahverkehrs auf kurzen Wegen angebunden werden. In diesem Sinn werden die Aufgabenträger in Bauleitplanungsverfahren als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Der Nahverkehrsplan hat nach dem BremÖPNVG die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Stadtplanung und die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Zu diesem Zweck sind hier die Träger öffentlicher Belange, deren Zuständigkeitsbereich berührt wird, zu beteiligen. Darüber hinaus wirken die vorhandenen Verkehrsunternehmen am Zustandekommen des Nahverkehrsplanes mit.

Das BremÖPNVG weist mit den oben genannten Grundsätzen auf den engen Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hin und soll zu einer besseren

Planungsabstimmung führen mit dem Ziel, die Entfernungen zwischen verschiedenen Daseinsfunktionen gering zu halten und eine wirtschaftlich tragfähige Bedienbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen.

Die Integrative Verkehrsplanung und das Stadtentwicklungskonzept Bremen berücksichtigen die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete an das Netz des ÖPNV. Die Bauleitplanung orientiert sich hierzu weitestgehend an den vorhandenen ÖPNV-Achsen da nur so eine Anbindung mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand zu erreichen ist. Bereits in der jüngsten Vergangenheit wurden Straßenbahnlinien verlängert und damit die Erreichbarkeit neuer bzw. in Entwicklung befindlicher Gebiete wie Universität, Flughafenbereich und Arsten-Südwest verbessert. Mit der Verlängerung der Linie 4 erhalten die geplanten Wohngebiete in Borgfeld eine attraktive leistungsfähige Anbindung an die Innenstadt. Durch den Bau der Linie 4 konnten im Busbereich wesentliche Einsparungen ohne Verschlechterung der Bedienungsfrequenzen und des Platzangebotes erzielt werden. Die Straßenbahn ist deutlich leistungsfähiger als der Bus und damit in der Lage, noch steigende Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen effizient und platzsparend abzuwickeln.

Bei Neubaugebieten für die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit keine direkte Straßenbahn- oder Eisenbahnanbindung möglich ist, wird eine Bedienung durch Buslinien angestrebt. Dabei wird das ergänzende Busnetz konsequent auf die Straßenbahn- und Eisenbahnlinien ausgerichtet.

Der weitaus größte Teil geplanter und in Entwicklung befindlicher Wohn-, Gewerbe- und Geschäftsgebiete liegt an vorhandenen Bahnstrecken und Straßenbahnlinien bzw. an Strecken und Haltepunkten von Bahnlinien, für die zurzeit eine Planung erfolgt:

— Osterholzer Feldmark:

Prüfung zur Einrichtung eines Haltepunktes an der DB-Strecke Bremen-Hannover in Höhe Nauheimer Straße, Prüfung einer ergänzenden Busanbindung

— Brokhuchting:

Prüfung zur Einrichtung eines Haltepunktes an der DB-Strecke Bremen-Oldenburg/Nordenham

— Weserpark/Bremer Kreuz:

Prüfung zur Einrichtung von zwei Haltepunkten am DB-Verbindungsgleis: Sagenhorn-Dreye, Prüfung zur Verlängerung der Linie 1

— Hemelinger Marsch:

Prüfung zur Einrichtung eines Haltepunktes an der DB-Strecke Bremen-Osnabrück, Prüfung einer ergänzenden Busanbindung

— Büropark Oberneuland

Bei entsprechender Nachfrage ist zu prüfen, wie durch angepasste Betriebsformen gleichwohl ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot gemacht werden kann.

Bezüglich der Erschließung neuer Gewerbe-, Wohn- und Freizeitgebiete ist dabei zu prüfen, unter welchen Rahmenbedingungen, mit welchem Aufwand und welchen Finanzierungsträgern solch eine ÖPNV-Anbindung sichergestellt werden kann. Hierbei können auch differenzierte, nachfragegesteuerte Bedienungsformen im ÖPNV in Betracht kommen.

Zu 2 f) Welche Initiativen will der Senat ergreifen, um die Erreichbarkeit der Region zu optimieren?

Der SPNV, der auf dem Schienennetz der DB Netz AG abgewickelt wird, bildet das Rückgrad des ÖPNV zwischen den Orten mit oberzentraler Bedeutung und der Region sowie in der Region selbst. Er wird im Wesentlichen ergänzt durch die regionalen Busverkehre.

Ansatzpunkte für eine Optimierung der Erreichbarkeit der Region sind daher in erster Linie in

— dem Eisenbahnverkehr und Eisenbahninfrastruktur,

— dem Verkehrsangebot des SPNV (Fahrzeugpark, Fahrplanangebot) sowie in

— einem differenzierten Liniennetz von Eisenbahn, Straßenbahn und Bus

zu suchen.

Hinsichtlich der Überlegungen zu einer Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnbetrieb durch eine Regionalstadtbahn wird auf die Antwort zu Frage d) verwiesen.

#### Eisenbahnverkehr und -Eisenbahninfrastruktur

Mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV in der Region Bremen zu sichern und zu fördern und um in diesem Sinne Grundlagen für entsprechende Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu schaffen, haben Bremen und die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1992 gemeinsam das Gutachten zur „Entwicklung des SPNV auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Region Bremen“ — Eisenbahngutachten — vergeben. Der ursprüngliche Untersuchungsgegenstand wurde im Laufe der Bearbeitungszeit mehrfach erweitert, um zwischenzeitliche Entwicklungen zu berücksichtigen. Von besonderer Bedeutung waren dabei die Berücksichtigung der Wechselwirkungen des SPNV mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem Schienengüterverkehr (SGV), da in der Region Bremen der Eisenbahnverkehr auf Gemeinschaftsstrecken im Mischbetrieb abgewickelt wird, so dass alle Eisenbahnverkehre betrieblich aufeinander abgestimmt werden müssen. Dies schränkt die Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Infrastruktur ein. Es war daher folgerichtig, die Studie von einem reinen SPNV-Gutachten zu einem Infrastrukturgutachten für alle Schienenverkehre zu entwickeln, bei dem der SPNV jedoch weiterhin den Schwerpunkt bildet. Mitte 1999 wurde das Eisenbahngutachten abgeschlossen und in die Beratung der Ergebnisse eingetreten. Am 20. Januar 2000 erfolgte eine ausführliche Berichterstattung in der Deputation für Bau.

Gegenstand dieses Eisenbahngutachtens waren die:

- Untersuchung möglicher Angebotsverbesserungen im SPNV auf der vorhandenen Infrastruktur sowie mit ausgebauter Infrastruktur,
- Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage bei entsprechend erweitertem Angebot,
- Prüfung der Wirtschaftlichkeit der entwickelten Konzepte,
- Erarbeiten eines Planes für den stufenweisen Ausbau der Infrastruktur.

Die untersuchten Planfälle ohne Infrastrukturausbau führten zu folgenden Erkenntnissen:

- Die Betriebsqualität auf dem Schienennetz in der Region Bremen ist insgesamt nur knapp befriedigend. Ein Ausweiten des Zugangebotes auf der vorhandenen Infrastruktur über das heute vorhandene Angebot hinaus ist in weiten Netzteilen mit weiteren Einbußen bei der Betriebsqualität verbunden. Die geringe Anzahl freier Fahrplantrassen verhindert zudem die Optimierung von Zuganschlüssen.
- Über das für den Fahrplan 2000/2001 geplante Angebot hinaus (in der Hauptverkehrszeit StadtExpress im 30-Minuten-Takt, InterRegio und RegionalExpress zusammen alle 60 Minuten) sind Angebotsverdichtungen zwischen Bremen und Bremerhaven nicht möglich.
- Ein Verdichten des SPNV-Angebotes nach Bremen-Vegesack auf einen 15-Minuten-Takt ist zwar fahrplantechnisch möglich, wäre jedoch bei den gegenwärtigen Fahrplanlagen des Personenfern- und Güterverkehrs mit nicht vertretbaren Nachteilen verbunden.

Die untersuchten Planfälle mit Infrastrukturausbau führten zu folgenden Ergebnissen:

- Grundvoraussetzung für eine Steigerung der Betriebsqualität, für ein Optimieren der Zuganschlüsse, für ein durchgängiges Vertakten des Personenverkehrs und für Angebotsausweitungen ohne eine Verminderung der Betriebsqualität ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Bremen.
- Dieser Ausbau betrifft insbesondere die Achsen Bremen-Burg — Bremen-Hauptbahnhof — Verden und Bremen-Hauptbahnhof — Twistringen. Der Gutachter schlägt hier abschnittsweise einen drei- bzw. viergleisigen Ausbau vor. Die erforderlichen Flächen müssen gesichert werden, um den vorgeschlagenen Ausbau zukünftig durchführen zu können.
- Von den Gutachtern empfohlen wird darüber hinaus der Bau einer neuen Verbindungskurve (Mahndorfer Kurve), die die Güterumgebungsbahn zwischen Sagehorn und Dreie und die Strecke Bremen — Verden miteinander verknüpft. Dadurch ist es möglich, den StadtExpress-Verkehr von Rotenburg nach Bremen über den dicht besiedelten, arbeitsplatzreichen Bremer Osten zum Hauptbahnhof zu führen

und so neue Fahrgastpotentiale zu erschließen. In diesem Zusammenhang ist auch das Anlegen neuer Haltepunkte z. B. im Bereich Föhrenstraße und Weserpark vertieft zu untersuchen.

- Mit einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur ist, unter Berücksichtigung aller Güter- und Personenverkehre, eine Ausweitung, Vertaktung und Optimierung des SPNV-Angebotes in der Hauptverkehrszeit möglich. (SE-Verkehr im 15- Minuten-Takt nach Vegesack bzw. im 30-Minuten-Takt auf den übrigen Strecken, RE-Verkehr im 60-Minuten-Takt). Für die Region Bremen wird in diesem Fall ein Zuwachs des Verkehrsaufkommens im SPNV von rund 30 % prognostiziert.
- Die überschläglich ermittelten Investitionskosten für den gesamten vom Gutachter vorgeschlagenen Infrastrukturausbau in der Region Bremen betragen rund 600 Mio. DM. Die Überprüfung der Maßnahmen nach einem an die „Standardisierte Bewertung“ angelehnten Verfahren weist die Maßnahmen als volkswirtschaftlich sinnvoll aus.

Die im Eisenbahngutachten vorgeschlagenen Maßnahmen können in Realisierungsstufen umgesetzt werden. Der Gutachter schlägt dazu ein Stufenkonzept vor, bei dem jede einzelne Stufe wiederum in einzelne Bausteine zerlegt werden kann.

Die Entscheidung über die Umsetzung der vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen liegt bei der DB Netz AG als Eigentümerin der beplanten Infrastruktur und DB Station und Service AG als Eigentümerin der Bahnhöfe und Haltepunkte. Darüber hinaus sind das Land Niedersachsen im Rahmen seiner Zuständigkeiten für den Eisenbahnverkehr sowie der Bund einzubeziehen und die derzeitigen Nutzer der Infrastruktur (DB Regio AG, DB Reise & Touristik AG und DB Cargo AG) zu beteiligen. Aus diesem Grunde wurde das Eisenbahngutachten dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG, DB Reise & Touristik AG und DB Cargo AG sowie dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr und dem Bundesminister für Verkehr Bau- und Wohnungswesen vorgestellt. Zurzeit ist es noch völlig offen, ob sich die DB Netz AG die Gutachternvorschläge zu eigen macht, inwieweit die Ergebnisse des Eisenbahngutachtens durch eigene Vorstellungen der DB Netz AG ergänzt oder modifiziert werden und ob die Finanzierung der Maßnahmen dargestellt werden kann.

Ansatzpunkte für einen Einstieg in eine Realisierung könnten nach derzeitigem Diskussionsstand sein:

- Konzept Netz 21

Die DB AG verfolgt mit dem Konzept Netz 21 das Ziel, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken zu steigern, die Kosten zu senken sowie die Reisezeiten zu kürzen.

- Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan wird von der Bundesregierung aufgestellt, um die zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu planen.

Das Land Bremen hat Maßnahmen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur für den nächsten Bundesverkehrswegeplan bei der Bundesregierung angemeldet. Die Anmeldung stützt sich unter anderem auf Ergebnisse des Eisenbahngutachtens.

- Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)

Gemäß § 8 Absatz 2 BSchwAG stellt der Bund der DB AG Mittel für Investitionen in die Schienenwege des Bundes zur Verfügung, die für den SPNV zu verwenden sind.

Das Land Bremen erörtert in diesem Zusammenhang zurzeit mit der DB Regio AG und der DB Netz AG mögliche Maßnahmen im Hauptbahnhof Bremen, welche die Leistungsfähigkeit des Knotens erhöhen sollen. Ziel der Maßnahmen ist es, die Schieneninfrastruktur des Hauptbahnhofs so anzupassen, dass Nahverkehrszüge, die in Bremen eingesetzt werden bzw. enden schneller als bisher bereitgestellt bzw. abgeräumt werden können, um auch auf diese Weise die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs zu steigern und Verspätungsursachen zu minimieren.

Zur weiteren Konkretisierung der letztgenannten Maßnahmen hat Bremen in Ergänzung des Eisenbahngutachtens, dessen Schwerpunkt auf der Entwicklung des SPNV auf den Eisenbahnstrecken in der Region Bremen lag, ein Gutachten vergeben, das speziell den Betriebsablauf des SPNV im Hauptbahnhof Bremen detaillierter untersucht. Dabei werden nach dem Prinzip einer ganzheitlichen Betrachtung neben den Nahverkehrszügen auch alle anderen Eisenbahnverkehre in die Untersuchung einbezogen und betrieblich miteinander abgestimmt.

## Fahrzeugeinsatz im SPNV

Seit nunmehr einem Jahrzehnt kooperieren Bremen und die Bahn in dem Bemühen, für den in Bremen und in der Region im SPNV eingesetzten Fahrzeugpark stufenweise zeitgemäße Fahrzeuge zu beschaffen. Die Zusammenarbeit begann in diesem Bereich mit dem Einsatz von Citybahnwagen auf der Strecke Bremen-Vegesack — Bremen Hauptbahnhof. Sie findet seit dem Jahr 1996 ihre Fortsetzung mit dem Einsatz von Doppelstockwagen, welche die DB AG mit finanzieller Unterstützung des Landes Bremen für den Einsatz auf der Strecke Bremen-Vegesack — Bremen Hauptbahnhof — Bremen-Mahndorf (Verden) beschaffte, um den SPNV durch eine Erhöhung des Platzangebotes und des Fahrkomforts attraktiver zu gestalten. Mittlerweile sind für den Einsatz auf dieser Strecke sieben Doppelstockwagen-Züge vorhanden. Damit wird der Vorgabe des Nahverkehrsplanes für den SPNV im Lande Bremen Rechnung getragen.

Mit den neuen Doppelstockwagen-Zügen erhalten mobilitätsbehinderte Fahrgäste im Rollstuhl erstmals die Möglichkeit, an Bahnhöfen, die mit einer 76 cm hohen Bahnsteigkante ausgerüstet sind, über die Überfahrbrücken des Doppelstock-Steuerwagens direkt in den Zug zu gelangen.

Zurzeit verhandelt Bremen mit der DB AG über den Einsatz weiterer Doppelstockwagen, die auf der Strecke Bremen — Bremerhaven verkehren sollen. Im Übrigen setzt die DB AG unter finanzieller Beteiligung Niedersachsens verstärkt Doppelstockwagen in den RE-Zügen zwischen Bremen und Hamburg bzw. Bremen und Hannover ein.

## Fahrplanangebot im SPNV

Aufgrund der geographischen Lage des Landes Bremen in Niedersachsen können Verbesserungen des Fahrplanangebotes im SPNV nur gemeinsam erreicht werden. Die beiden Länder arbeiten daher im Bereich der Angebotsgestaltung eng zusammen. Auf diesem Wege wurden bereits in den letzten Jahren konzeptionelle Verbesserungen mit deutlich erhöhtem Zugangebot von Bremen nach Bremerhaven und Hamburg erreicht. Weiterhin wurden einzelne Zugleistungen auf den Strecken von Bremen nach Oldenburg und Osnabrück zusätzlich eingeführt. Seit dem letzten Fahrplanwechsel Ende Mai 2000 ist das Angebot nach Bremerhaven durch den Einsatz zusätzlicher schneller Züge weiter verbessert worden. Damit wurde die Vorgabe des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen, eine konsequente Vertaktung des vorhandenen Zugangebotes im Nahverkehr sowie dessen Ergänzung um schnelle Verbindungen in Form von RegionalExpress-Zügen (RE) einzuführen, erfüllt.

Um eine Erfolgskontrolle für die auf der Strecke Bremen — Bremerhaven/Cuxhaven durchgeführten Angebotsverbesserungen vornehmen zu können, und zur Untersuchung von weiteren Angebotsverbesserungen auf der Strecke Bremen-Vegesack — Bremen Hauptbahnhof — Verden werden zurzeit folgende Untersuchungen von der DB-Regio-AG durchgeführt bzw. vorbereitet:

### — Verkehrserhebung

Auf den Strecken Bremen Hbf.- Bremerhaven — Cuxhaven, Hannover — Bremen, Bremen Hbf. — Bremen-Vegesack, um eine aktualisierte Datengrundlage zu erhalten (im Frühjahr 2000 durchgeführt).

### — Abschätzung des Fahrgastpotentials für den SPNV

Auf der Basis der vorgenannten Verkehrserhebung soll für die genannten Strecken eine Abschätzung des künftig erreichbaren Verkehrsaufkommens durchgeführt werden. Diese soll als Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Bedienungskonzepte dienen.

### — Betriebssimulation

Die aus den Ergebnissen des Eisenbahngutachtens und den vorgenannten weiteren Untersuchungsschritten zu entwickelnden Betriebskonzepte für den SPNV sollen unter Berücksichtigung der Personenfern- und Güterverkehre durch ein Simulationsprogramm auf ihre Machbarkeit und Betriebsqualität hin untersucht werden.

## Differenziertes Liniennetz für den VBN

Im Rahmen des für das Gebiet des Zweckverbandes ZVBN am 16. Dezember 1997 verabschiedeten Nahverkehrsplanes wurde die Entwicklung eines mehrstufig differenzierten Liniennetzes für das Gebiet des Verkehrsverbundes VBN als Prüfauftrag des Zweckverbandes definiert.

Hierbei wurden folgende Anforderungen an das differenzierte Liniennetz gestellt:

- Berücksichtigung des zentralörtlichen Systems und der entwickelten Vorstellungen für eine ÖPNV-orientierte Siedlungsstruktur,
- Differenzierung des Angebotes im Hinblick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der vorhandenen und potentiellen Nutzer,
- zentrale Rolle des SPNV als Rückgrat der ÖPNV-Erschließung,
- attraktive Angebote auf wichtigen Buslinien, insbesondere abseits von Schienenstrecken,
- Abstimmung des räumlichen und zeitlichen Angebots der einzelnen Teilverkehrssysteme.

Die unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz sollten durch eine Gliederung der Netzstruktur in Bedienungsebenen mit Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung realisiert werden.

Als Ergebnis des Prüfauftrages wurden nachstehende Bedienungsebenen erarbeitet:

- Bedienungsebene 1
  - regionalbedeutsame Direktverbindungen als Rückgrat des ÖPNV-Systems im Verbundgebiet,
- Bedienungsebene 2
  - Regionale Direktverbindungen sowie ÖPNV-Angebote im lokalen Bereich,
- Bedienungsebene 3
  - Ergänzendes Buslinienetz und Sonderverkehre,
- Bedienungsebene 4
  - Bedarfsorientierte Betriebsformen als Ergänzung oder Ersatz des Linienverkehrs in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage.

Die unterbreiteten Vorschläge für eine Gliederung des Verbundliniennetzes sind als strategischer Ansatz für eine auf die Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtete Neuordnung des ÖPNV-Angebotes zu verstehen. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll nunmehr mit der Detailplanung als Voraussetzung für eine schrittweise Umsetzung der Vorschläge unter Berücksichtigung der Vorstellungen für ein Regionalstraßenbahnnetz begonnen werden.

Zu 2 h) In welcher Form werden die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven(VGB) und die BSAG in Zukunft kooperieren?

BSAG und der VGB kooperieren seit mehreren Jahren im VBN und arbeiten hier insbesondere in den Bereichen Verkehrsplanung, Verbundtarif und Vertriebssystem zusammen. Dabei werden das Verkehrsangebot, die Qualitätsanforderungen und der Tarif einheitlich gestaltet.

Darüber hinaus sind die BSAG und die VGB nach eigenen Angaben gemeinsam mit anderen kommunalen Verkehrsunternehmen der Region im Gespräch, wie die Zusammenarbeit gerade im Hinblick auf die künftige Wettbewerbssituation im ÖPNV verbessert werden kann.