

Vorlage Nr. 19/614-S
für die Sitzung der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 20.02.2019

Integriertes Verkehrskonzept Überseestadt

Einführung einer Straßenbahnlinie 5, Anpassung des Busnetzes in der Überseestadt für die Linien 20, 26 und 28

A. Problem

Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist aktuell eines der zentralen Entwicklungsthemen der Überseestadt. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fehlt bislang eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof, die frei von Störungen durch Stauerscheinungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit pünktlich und verlässlich als Mobilitätsfaktor zur Verfügung steht. Deshalb ist neben dem am 05.12.2018 durch die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen beschlossenen Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt bereits im Herbst 2017 durch die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft ein Prüfauftrag an die BSAG ergangen, ob die Einführung einer Straßenbahnlinie mit einer Direktverbindung zum Hauptbahnhof möglich wäre.

B. Lösung

Nachdem im vergangenen Jahr die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 06.12.2018, der Senat am 11.12.2018 und der Haushalt- und Finanzausschuss am 14.12.2018 die Betriebskosten für die Netzanpassungen u.a. in der Überseestadt beschlossen haben, sind nunmehr am 17.01.2019 durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft die erforderlichen Infrastrukturinvestitionskosten in Höhen von 948 T€ brutto zur Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 beschlossen worden.

Die Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 ist zum Sommerfahrplan 2019 vorgesehen. Verbunden mit der Einführung der Straßenbahnlinie 5 ist die Anpassung des Busnetzes in der Überseestadt für die Linien 20, 26 und 28.

Die neue Linie 5 verkehrt wie die frühere 3S ab Gröpelingen. Ab der Haltestelle Hansator führt sie über die Eduard-Schopf-Allee und nimmt dann ab Doventor den direkten Weg zum Hauptbahnhof über die Falkenstraße. Endpunkt ist die Wendeschleife am Bürgerpark. So erhält der bereits heute am stärksten nachgefragte Bereich der Überseestadt im Bereich des Kopf des Europahafens / Speicher I eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof auf besonderem Bahnkörper und damit „am Stau vorbei“. Mit Einführung der Linie 5 wird das Busliniennetz im Bereich Überseestadt und im angrenzenden Utbremen insbesondere mit

den Zielen umgestaltet, eine bessere Vernetzung mit angrenzenden Stadtteilen zu erhalten sowie zukunftsfähige Linienführungen zu schaffen.

Infrastrukturell sind dafür der Neubau von Bushaltestellen in der Überseestadt (Bauherr WFB im Auftrag des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt), der Neubau einer Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße/Doventorsteinweg (Bauherr ASV) und die Anpassung sämtlicher betroffener Lichtsignalanlagen (Bauherr ASV) erforderlich.

Weitergehende Informationen können der als Anlage beigefügten, durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 17.01.2019 beschlossenen Vorlage vom 10.01.2019 entnommen werden.

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Finanzierung der im Zusammenhang mit der Einführung der Straßenbahnlinie 5 sowie der Anpassung des Busliniennetzes verbundenen Infrastrukturinvestitionen in Höhe von insgesamt 948 T€ ist der anliegenden Vorlage zu entnehmen. Die Finanzierung des kommunalen Anteils in Höhe von 14.600 € der erforderlichen Errichtung der sieben Teilhaltestellen Bus erfolgt aus dem Sondervermögen Überseestadt und wurde vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bereits im Rahmen der geltenden Ermächtigungen bereitgestellt.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit der Umsetzung der Maßnahme nicht verbunden.

Genderspezifische Auswirkungen

Eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklung kommt allen Bevölkerungsgruppen zugute. Bei der Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen werden jeweils genderspezifische Aspekte sowie Belange der Barrierefreiheit geprüft und berücksichtigt.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die vorgesehene Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 zum Sommerfahrplan 2019 sowie die damit verbundene Anpassung des Busnetzes in der Überseestadt für die Linien 20, 26 und 28 zur Kenntnis.

Anlage

Deputationsvorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) am 17.01.2019 „Finanzierung der Investitionskosten für Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur für Angebotsverbesserungen im Bus- und Straßenbahnverkehr in 2019“

(<https://www.bauumwelt.bremen.de/deputation/detail.php?gsid=bremen213.c.85878.de&asl=bremen213.c.4691.de>)

Bremen, den 10.01.2019

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Frau Baute
Tel. Nr. 361-15322

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)**

Vorlage Nr. 19/564 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L/S)
am 17.01.2019**

Finanzierung der Investitionskosten

**für Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur für Angebotsverbesserungen im
Bus- und Straßenbahnverkehr in 2019**

Sachdarstellung

In der Deputation am 06.12.2018, im Senat am 11.12.2018 und im Haushalt- und Finanzausschuss am 14.12.2018 sind die Betriebskosten für die Netzanpassungen in der Überseestadt, Obervieland und Hansalinie beschlossen worden. Die erforderlichen Betriebskosten betragen 393,6 T€ in 2020 und 509,4 p.a. in den Folgejahren, Die erforderlichen haushaltsrechtlichen Beschlüsse sind eingeholt.

Mit der Netzoptimierung sind weitere Investitionen in die Infrastruktur zu diesen Linien vorzunehmen. Gemäß der damaligen Vorlage war vorgesehen, dass mit Vorliegen der Kostenberechnungen für die Investitionen, die Beschlüsse zu den erforderlichen Finanzierungen eingeholt werden. Die Finanzierung für die erforderliche Anpassung und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sind im Rahmen der bestehenden Eckwerte von SWAH und SUBV darzustellen.

Die Kostenberechnung der Investitionskosten für die Netzoptimierung Überseestadt liegt nun vor.

Überseestadt: Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 und Neuordnung der Buslinien 20, 26, 28 (Angestrebte Inbetriebnahme 30.3.2019)

Die Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 ist zum Sommerfahrplan 2019 vorgesehen. Verbunden mit der Einführung der Straßenbahnlinie 5 ist die Anpassung des Busnetzes in der Überseestadt für die Linien 20, 26 und 28. Infrastrukturell sind dafür der Neubau von Bushaltestellen in der Überseestadt (Bauherr WFB im Auftrag des Sonstigen Sondervermögens Überseestadt/SVÜSS), der Neubau einer Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße/Doventorsteinweg (Bauherr ASV) und die Anpassung sämtlicher betroffener Lichtsignalanlagen (Bauherr ASV) erforderlich (Anlage 1).

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Maßnahme 1: Haltestellen der Buslinien 20, 26, 28 (Anlage 2)

In der Überseestadt sind sieben Teilhaltestellen für den Bus zu planen und zu bauen:

- Konsul-Smidt-Straße (2 Teilhaltestellen)
- Überseetor (2 Teilhaltestellen in Höhe Franz-Pieper-Karree)
- Schuppen 3 (2 Teilhaltestellen)
- Marcuskaje (1 Teilhaltestelle)

Die Haltestelle Konsul-Smidt-Straße existiert bereits. In Abstimmung mit der Bebauungsplan-Aufstellung Europahafenkopf wird die Lage der einzelnen Haltestellen neu geordnet, da die Buslinien an dieser Stelle einen geänderten Linienweg erhalten. Hierzu ist eine Teilhaltestelle zu verschieben und eine Teilhaltestelle neu anzulegen. Die heutige Haltestelle Überseetor wird in Richtung Franz-Pieper-Karree verschoben, um einerseits Verkehrsraum für Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV aus dem Integrierten Verkehrskonzept Überseestadt im Knotenpunktbereich zu gewinnen und andererseits den zentralen Bereich der Überseestadt mit kürzeren Fußwegen zu den Haltestellen besser zu erschließen.

Die Haltestelle Schuppen 3 wird südlich von Schuppen 3 in Höhe der im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes Überseestadt beschlossenen Fußgänger- und Radwegbrücke über den Europahafen angelegt.

Die Haltestelle Marcuskaje wird in unmittelbarer Nähe zu einem geplanten Supermarkt angeordnet.

Alle Haltestellen werden am Fahrbahnrand vorgesehen. Die Warteflächen werden im vorhandenen Grünstreifen bzw. auf Längsstellplätzen eingerichtet. Der Ausbau ist mit einer Nutzlänge von 20m (Gelenkbus) inklusiv Blindenleitsystem vorgesehen.

Die Kosten betragen gem. vorliegender Kostenberechnung rd. 146 T€.

Maßnahme 2: Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße/Doventorsteinweg (Anlage 3)

In der Daniel-von-Büren-Straße ist zwischen Doventorsteinweg und Falkenstraße eine neue Haltestelle vorzusehen, die von den Straßenbahnlinien 5 und 10 gemeinsam bedient werden kann. Die heutige Haltestelle Doventorsteinweg (Linie 10) wird für Umleitungsfahrten im Störfall erhalten, die Haltestelle Daniel-von-Büren-Straße/Kaufmannsmühlenkamp wird aufgegeben, ein Rückbau kann mit einer späteren Straßenraumanpassung erfolgen.

Der Haltestellenausbau erfolgt nach den aktuellen Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV mit Blindenleitsystem. Die Haltestelle schließt direkt an die nordöstliche Fußgängerfurt im Knotenpunkt Daniel-von-Büren-Straße/Doventorsteinweg an und ist somit auch barrierefrei erreichbar. Die Erschließung des Alten Gymnasiums, der Agentur für Arbeit, des Berufsinformationszentrums, des Technischen Bildungszentrums Mitte sowie des Aus- und Fortbildungszentrums der Senatorin für Finanzen bleibt erhalten und wird durch die Bedienung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie verbessert.

Die vorliegende Kostenberechnung geht von 498 T€ aus.

Maßnahme 3: Anpassung der Ampelanlagen (Lichtsignalanlagen – LSA)

Entlang des Linienweges der neu einzurichtenden Straßenbahnlinie 5 sowie im geänderten Verlauf der Buslinien 20, 26 und 28 sind alle Lichtsignalanlagen (LSA) an-

zupassen. Der Aufgabenumfang reicht vom Neubau einer LSA in der Einmündung Gustav-Deetjen-Allee/Hermann-Böse-Straße bis zur einfachen Umprogrammierung für die neue Linie 5.

An der Einmündung Gustav-Deetjen-Allee/Hermann-Böse-Straße wird infolge der regelmäßigen Befahrung durch Straßenbahnlinien und daraus resultierend regelmäßig kreuzenden Verkehren, eine LSA zur sicheren Verkehrsabwicklung notwendig.

Insgesamt werden Anpassungen mit ÖPNV-Bevorrechtigung an 34 LSA erforderlich, um attraktive ÖPNV-Verbindungen mit zuverlässigem Betrieb und kurzen Reisezeiten zu gewährleisten.

Gem. vorliegender Kostenberechnung betragen die Kosten 304 T€

Zusammenfassend sind mit der Netzoptimierung Investitionskosten von rd. 948 T€ erforderlich:

| | |
|---|----------------------|
| Infrastrukturanpassungen Überseestadt Investitionskosten | |
| <u>Maßnahme 1</u> 7 Teilkhaltstellen Bus (Vorhabenträger WFB/SVÜSS) | 146 T€ brutto |
| <u>Maßnahme 2</u> Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße (Vorhabenträger BgA) | 498 T€ brutto |
| <u>Maßnahme 3</u> LSA-Anpassung (Vorhabenträger ASV) | 304 T€ brutto |
| Summe | 948 T€ brutto |

Finanzielle Auswirkungen / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung

Der investive Finanzbedarf für die Investitionen in der Überseestadt betragen für die Jahre 2019, 2020:

| Überseestadt | 2019 | 2020 | Summe |
|---|----------------------|---------------------|----------------------|
| Maßnahme 1 7 Bushaltestellen | 146 T€ brutto | ./. | 146 T€ brutto |
| Maßnahme 2 Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren- Straße | 399 T€ brutto | 99 T€ brutto | 498 T€ brutto |
| Maßnahme 3 Lichtsignalanlagen | 304 T€ brutto | ./. | 304 T€ brutto |
| Summe | 849 T€ brutto | 99 T€ brutto | 948 T€ brutto |

Die Maßnahmen sind zu 90 % förderfähig aus Regionalisierungsmitteln.

Die Deckung der Eigenmittel für die Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße und für die Lichtsignalanlagen stehen in der Summe von 80.200 € im Wirtschaftsplan des SV Infra auf der Position „Neuordnung von Straßen“ in 2019 zur Verfügung;

Die Finanzierung des kommunalen Anteils in Höhe von 14.600 € der sieben Teilhaltstellen Bus erfolgt aus dem Sondervermögen Überseestadt (SVÜSS) und steht im Wirtschaftsplan bereit.

Die Drittmittel in Höhe von 853.200 € nach dem BremÖPNVG sind bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant.

Die Maßnahmen können mit dem vorhandenen Personal abgearbeitet werden.

Eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklung kommt allen Bevölkerungsgruppen zugute. Bei der Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen werden jeweils genderspezifische Aspekte sowie Belange der Barrierefreiheit geprüft und berücksichtigt.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Kostenberechnung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahmen und der Finanzierung zu.

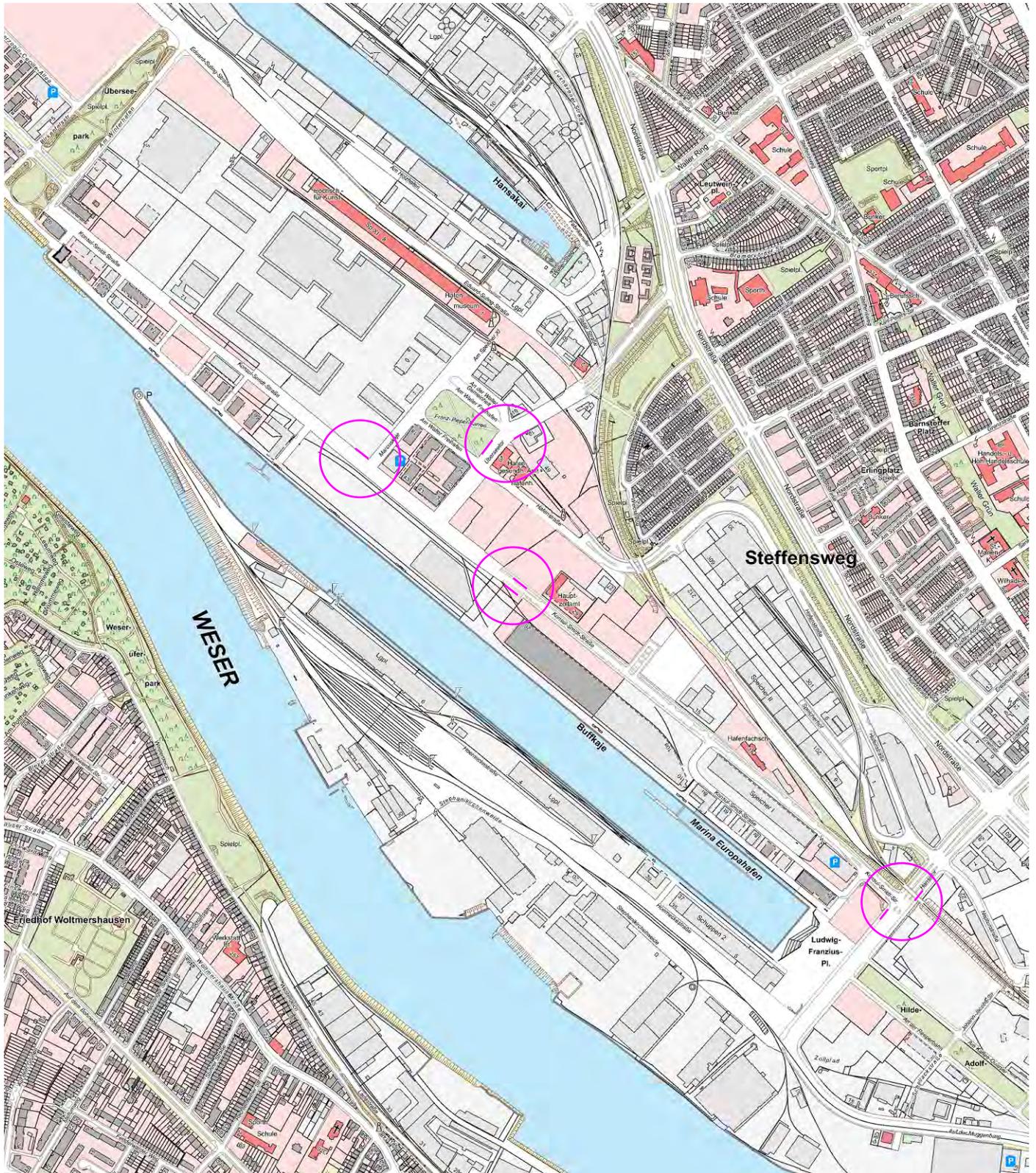
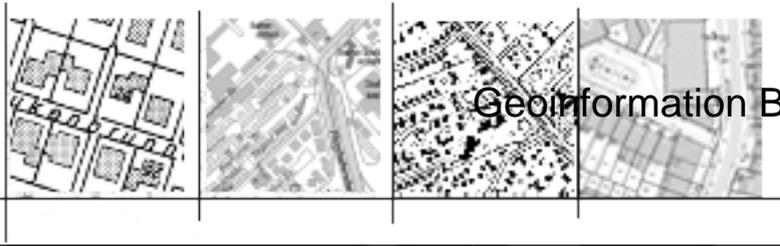
Anlagen

- Anlage 1 Überseestadt, Netzausschnitt der neuen BSAG-Linien
- Anlage 2 Überseestadt, Übersicht Lage der Bushaltstellen
- Anlage 3a Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße, Lage im Umfeld
- Anlage 3b Straßenbahnhaltestelle Daniel-von-Büren-Straße, Luftbild
- Anlage 4 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Überseestadt (Detailplan)

Neue Straßenbahnlinie 5 mit verbessertem Busliniennetz

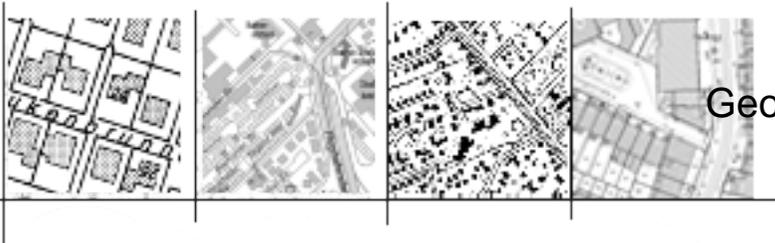




Ausdruck vom 20.12.2018 um 15:01:56

0 100 200 300 400 500m

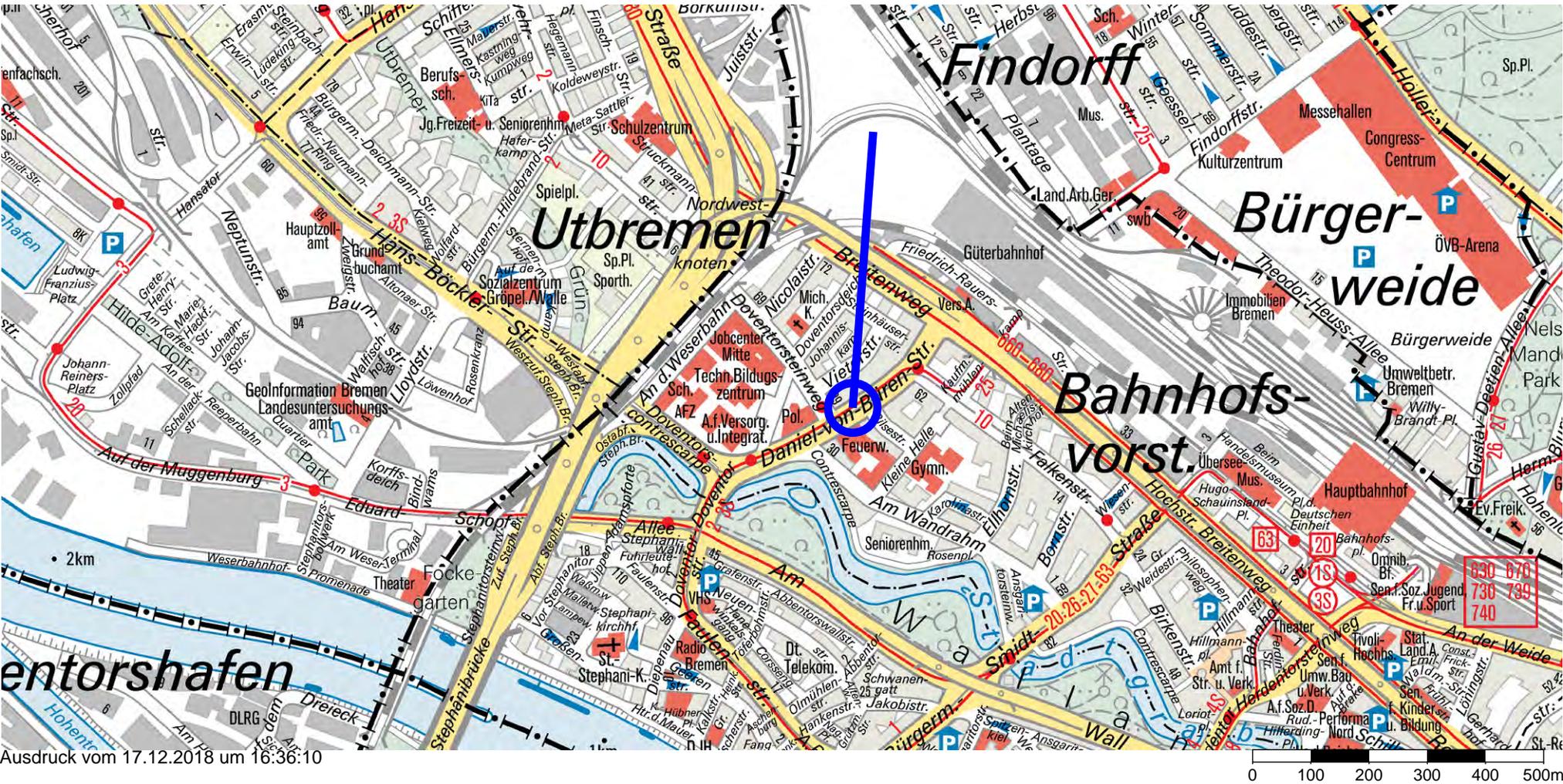
Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung von Geoinformation Bremen vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden. (c) Geobasis-DE/Geoinformation Bremen



Geoinformation Bremen

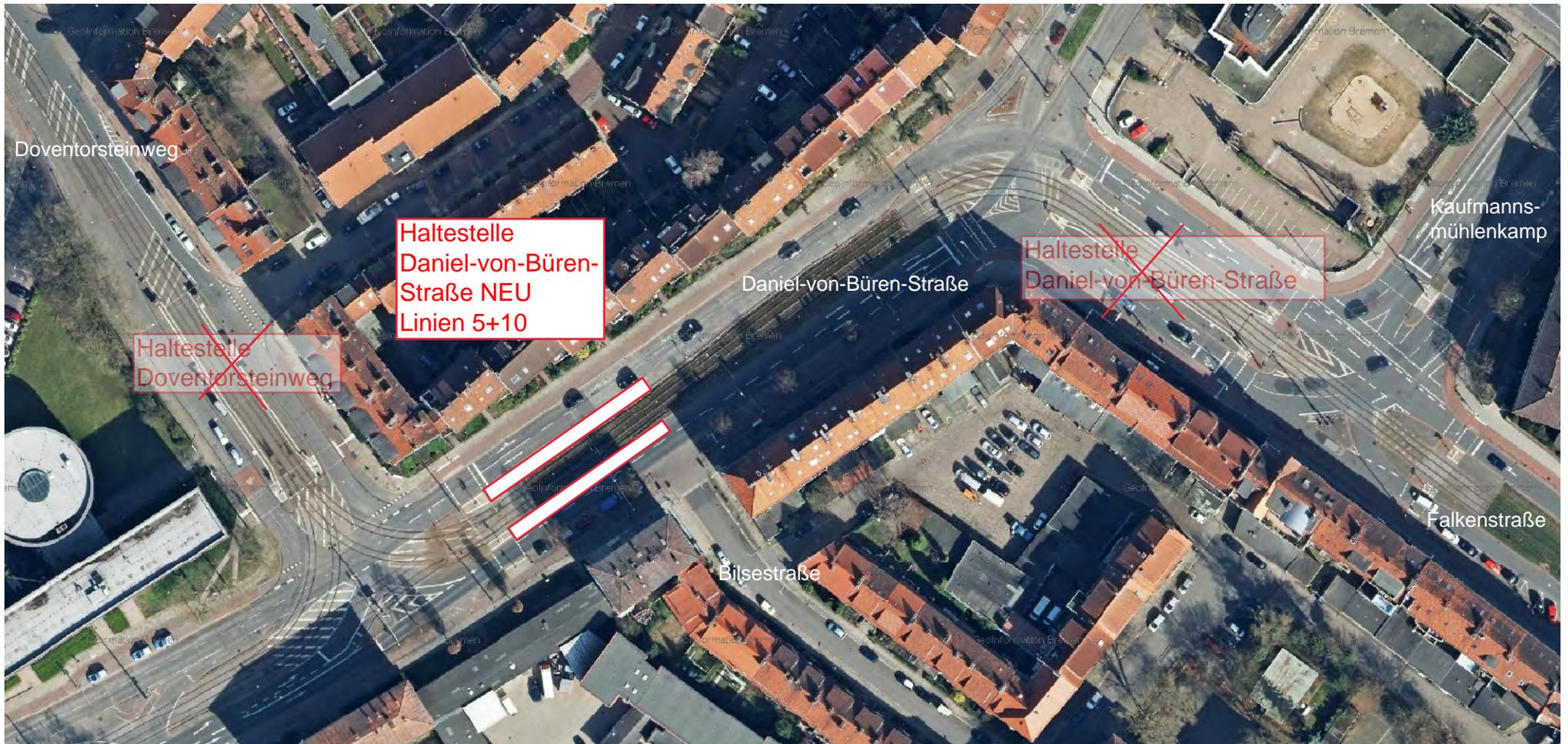
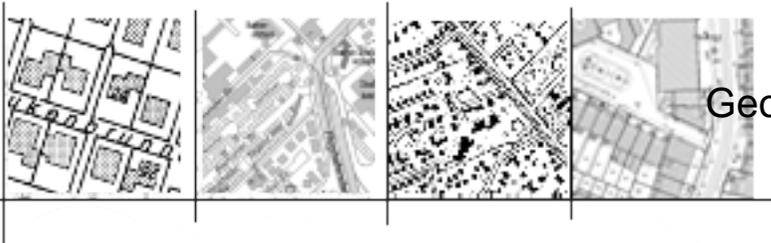
Anlage 3 a
 Straßenbahnhaltestelle
 Daniel-von-Büren-Straße,
 Lage im Umfeld

WWW.GEO.BREMEN.DE

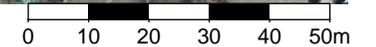


Ausdruck vom 17.12.2018 um 16:36:10

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung von GeolInformation Bremen vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden. (c) Geobasis-DE/GeolInformation Bremen



Ausdruck vom 17.12.2018 um 16:02:40



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Sie darf nur mit Zustimmung von Geoinformation Bremen vervielfältigt, digitalisiert, umgearbeitet, veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben werden. (c) Geobasis-DE/Geoinformation Bremen

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage 4

Anlage zur Vorlage : 19/564-S

Datum : für die Sitzung der Deputation am 17.01.2019

Stand: 07.01.2019

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur für Angebotsverbesserungen im Bus- und Straßenbahnverkehr in 2019
Überseestadt: Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 5 und Neuordnung der Buslinien 20, 26, 28

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 : 2018

Betrachtungszeitraum (Jahre): 2020 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Gepürfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

| Nr. | Benennung der Alternativen | Rang |
|-----|---|------|
| 1 | Umsetzung der vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen (Einführung der neuen Straßenbahnlinie 5 / 7 Teilhaltestellen Bus / Straßenbahnhaltestelle Dan.v.Büren-Str. / LSA-Anpassungen) | 1 |
| 2 | Keine Umsetzung / Beibehaltung des status quo | 2 |
| n | | |

Ergebnis

Es wird die Umsetzung der vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen gem. Vorlage (Variante 1) vorgeschlagen. Entsprechende Kostenberechnungen gemäß Entwurfsplanung liegen vor.

Weitergehende Erläuterungen

Aufgrund der sehr dynamisch fortschreitenden Entwicklung der Überseestadt ist mittelfristig nicht mit einer Verbesserung der Verkehrssituation und damit der Pünktlichkeit der Linie 20 zu rechnen. Eine Führung der Busse auf den Straßenbahngleisen, die aufgrund eines besonderen Bahnkörpers eine weitgehend ungestörte Fahrt ermöglichen, ist aufgrund der Ausbildung als Rasengleis und der Führung der Hafenbahn auf der Trasse derzeit nicht möglich.

Die Haltestellen Eduard-Schopf-Allee und Schuppen I (in fußläufiger Entfernung zur Haltestelle Konsul-Smidt-Str.) weisen die mit Abstand höchste Nachfrage entlang der Buslinie 20 derzeit auf. Mit Entwicklung der Gebäude am Kopf des Europahafens entsteht weiteres Potential im Erschließungsbereich der Straßenbahntrasse. Befragungen des VBN zu den Verkehrsbedürfnissen der Beschäftigten in der südlichen Überseestadt zeigen, dass der Hauptbahnhof ein sehr wichtiges (Zwischen-) Ziel darstellt.

Eine direkte Straßenbahnverbindung aus diesem Bereich an den Hauptbahnhof mit weitgehend störungsfreier Führung ist daher eine sinnvolle und kurzfristig realisierbare Zwischenetappe für den Ausbau des ÖPNV der Überseestadt.

Lösung

Eine neue **Linie 5** verkehrt wie die frühere 3S ab Gröpelingen. Ab der Haltestelle Hansator führt sie über die Eduard-Schopf-Allee und nimmt dann ab Doventor den direkten Weg zum Hauptbahnhof über die Falkenstraße. Endpunkt ist die Wendeschleife am Bürgerpark. So erhält der derzeit am stärksten nachgefragte Bereich der Überseestadt eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof auf besonderem Bahnkörper und damit „am Stau vorbei“. An schwach frequentierten Haltestellen im Bereich Gröpelingen erfolgt keine Bedienung. Die Linie 5 übernimmt die Leistungen der 10E für die Beförderung von Schülern im Bereich Doventorsteinweg / Daniel-von-Büren-Straße, die derzeit mit Bussen durchgeführt werden.

Mit Einführung der Linie 5 wird das Busliniennetz im Bereich Überseestadt und im angrenzenden Utbremen umgestaltet mit den Zielen, eine bessere Vernetzung mit angrenzenden Stadtteilen zu erhalten, zukunftsfähige Linieneinführungen zu schaffen und Aufwand durch die neue Straßenbahnlinie teilweise zu kompensieren.

Die **Linien 20, 26 und 28** werden neu geordnet:

Linie 20 Quartiersbuslinie mit Midibussen: Hohweg – Bf. Walle – Steffensweg – Hansator – Europahafen

Linie 26 verlängert ab Waller Ring über Überseetor zur Hafenkante

Linie 28 ab Findorff (Nürnberger Straße) über Hansator – Konsul-Smidt-Str. – Speicher XI zur Hafenkante

Vorteile des neuen Busnetzes:

- Es entstehen neue Verbindungen aus der Überseestadt heraus in die umliegenden Stadtteile bis hin zur Universität.
- Der Hauptbahnhof und die Innenstadt sind aus der nördlichen Übersee-stadt weiterhin direkt mit dem Hauptbahnhof ganztägig und mit einem attraktiveren Angebot angebunden.
- Es bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Straßenbahnlinien 2, 3, 5 und 10.
- Die Linie 28 ist für optimale Anschlüsse am Europahafen auf den Fahrplan der Linie 5 abgestimmt.
- Die Linien 3, 26 und 28 sichern die Erreichbarkeit der Überseestadt außerhalb der Betriebszeiten der Linie 5.
- Der Bereich Steffensweg hat darüber hinaus eine umsteigefreie Verbindung zum Walle-Center und Bahnhof Walle.
- Die Linie 20 könnte mit Entwicklung der Überseeinsel mit geringem Aufwand dorthin verlängert werden.
- Bei einem mittel- bis langfristigen Bau einer Straßenbahnstrecke in die nördliche Überseestadt kann die Linie 5 die Leistung auf der neuen Strecke übernehmen. Die Buslinien 26 und 28 können je nach Ausbaustand zurückgenommen werden. Das neue Netz der Überseestadt ist daher zukunftsfähig und erfordert aus heutiger Sicht keine weiteren grundlegenden Anpassungen.

Infrastrukturelle Voraussetzungen

Für die neuen Buslinienführungen sind Bushaltestellen bis zum Betriebsstart neu einzurichten: geplant 30.03.2019

Für die Linie 5 ist zeitnah eine neue Haltestelle in der Daniel-von-Büren-Straße zwischen Falkenstraße und Doventorsteinweg einzurichten, um das Berufsschulzentrum mit anzubinden. Die Haltestelle wird von den Linien 5 und 10 gemeinsam bedient.

Für ein pünktliches und sicheres Angebot ist die Anpassung der vom Fahrweg der Linie 5 betroffenen Lichtsignalanlagen (LSA) erforderlich. Hieraus resultieren kurze, regelmäßige und planbare Fahrzeiten für die Fahrgäste sowie der planbare Einsatz der notwendigen Straßenbahn-Fahrzeuganzahl für die BSAG.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

| | | |
|---------|--|--|
| 06/2021 | | |
|---------|--|--|

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

| Nr. | Bezeichnung | Maßeinheit | Zielkennzahl |
|-----|------------------------------------|------------|--------------|
| 1 | Einhalten des Umsetzungszeitplanes | Ja/Nein | Ja |
| 2 | Einhalten des Budgets | T€ | 950 |
| 3 | Pünktlichkeit/Fahrplanstabilität | Ja/Nein | Ja |

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.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

| |
|--|
| |
|--|