

Niederschrift über die öffentliche Sitzung (Nr. 3/23-27) des Fachausschusses „Verkehr“ am Donnerstag, den 23.05.2024, von 18.00 Uhr bis 20.15 Uhr im Bürgerhaus Obervieland, Alfred-Faust-Str. 4, 28279 Bremen

Anwesende:

FA-Mitglieder: Werner Bohlmann, Stefan Faber, Derya Keyßler, Klaus Sager, Jens Schiermeyer, Ewald Stehmeier, Katja Tuma (i.V.), Roman Fabian (Online-Teilnahme, nicht stimmberechtigt), Frank Seidel (nicht stimmberechtigt)

Fehlend: Stefan Steinmeyer (e)

Gäste: Herr Hoffmann (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung/SBMS), Herr Scherch, Herr Büchel (beide Amt für Straßen und Verkehr/ASV), Herr Degen (Bremer Straßenbahn AG/BSAG)

Sitzungsleitung und Protokoll: Michael Radolla (Ortsamt Obervieland)

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Der Sitzungsleiter bittet darum, den Sachverhalt „Beschilderung im Bereich Zufahrt Recyclinghof Fritz-Thiele-Straße“ auf der Tagesordnung zu ergänzen (neu TOP 5).

Beschluss: Die Tagesordnung wird mit der vorgenannten Ergänzung genehmigt. (Einstimmige Zustimmung, 7 Ja-Stimmen)

TOP 2: Themenblock Bremer Straßenbahn AG/BSAG:

a) Arster Landstraße: Probleme im Begegnungsverkehr der Linienbusse

Der **Sitzungsleiter** teilt einleitend mit, der Ausschuss habe den Sachverhalt bereits in der vergangenen Ausschusssitzung am 01.02.2024 behandeln wollen, allerdings habe dies dann aufgrund einer kurzfristigen Absage der BSAG auf die heutige Sitzung verschoben werden müssen. Dies gelte im Übrigen auch für die anderen beiden Sachverhalte unter diesem Themenblock. Bereits in der vergangenen Sitzung sei jedoch deutlich geworden, dass für die Probleme in der Arster Landstraße (schlechte Fahrbahnbeschaffenheit, Straße zu schmal für Busbegegnungsverkehr, daher regelmäßiges Ausweichen in die Nebenanlagen, Schulwegsicherung) mittlerweile auch ressortseitig akuter Handlungsbedarf gesehen werde. Im Zeitraum zwischen der vergangenen und der heutigen Sitzung seien dort auch bereits erste Lösungsansätze erarbeitet worden.

Anschließend stellen **Herr Scherch** und **Herr Büchel** drei mögliche Varianten für einen veränderten BSAG-Linienverkehr im Abschnitt der Arster Landstraße zwischen Hinter dem Vorwerk und der Arster Heerstraße vor:

- Eine Variante sieht die vollständige Herausnahme des Linienbusverkehrs aus diesem Abschnitt und die alternative Führung über Carsten-Dreßler-Straße und Hermann-Helms-Straße vor. Für den oben benannten Abschnitt der Arster Landstraße würde zudem eine Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Arster Heerstraße eingerichtet.
- Die zweite Variante sieht vor, den Linienverkehr in Fahrtrichtung Huckelriede aus dem Abschnitt der Arster Landstraße herauszunehmen und über Carsten-Dreßler-Straße und Hermann-Helms-Straße zu führen. Die Fahrtrichtung Kattentrum würde bei paralleler Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung weiterhin über die Arster Landstraße geleitet werden.
- Die dritte Variante sieht vergleichbar der zweiten Variante die Herausnahme des Linienverkehrs in Richtung Huckelriede vor. Allerdings wird dessen Führung anders als in der zweiten Variante über den Straßenzug Hinter dem Vorwerk vorgesehen. Dafür würde dann in diesem Straßenzug ebenfalls abschnittsweise eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen. Die Fahrtrichtung

Kattenturm würde dagegen wie in der zweiten Variante mit einer flankierenden Einbahnstraßenregelung weiterhin über die Arster Landstraße geführt.

Herr Stehmeier erklärt, er könne sich sehr gut die Umsetzung der zweiten Variante vorstellen. Die Herausnahme einer Fahrtrichtung bei gleichzeitiger Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung führe zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger. Zudem sei die Verringerung des Angebotes für den unteren Bereich der Arster Landstraße und die Arster Heerstraße aus seiner Sicht vertretbar.

Anschließend gibt **Herr Hoffmann** anhand einer Bildschirmpräsentation (Anlage 1) einige zusätzliche Hinweise aus Ressortsicht zum gegenwärtigen Diskussionsstand. Danach seien im Ressort noch weitere Varianten wie die Verbreiterung des Straßenzuges oder der Umbau zu einem Shared Space-Bereich geprüft, allerdings aufgrund der Realitäten vor Ort wieder verworfen worden. Eine Verringerung des Nahverkehrsangebotes, wie es die o.g. Varianten zwangsläufig mit sich bringen würden, komme allerdings für das Mobilitätsressort ebenfalls nicht in Frage. Daher habe das Ressort zwei weitere Varianten erarbeitet, die sowohl die Problematik des Straßenzuges als auch das Nahverkehrsangebot entsprechend berücksichtigen:

- Die erste der beiden Varianten sieht wie die bereits o.g. Varianten die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im unteren Teil der Arster Landstraße vor. Allerdings würden trotz dieser Regelung nach wie vor beide Fahrtrichtungen des Linienverkehrs diesen Abschnitt befahren. Dies würde darüber erreicht, dass die Busse der Fahrtrichtung Huckelriede zunächst über Carsten-Dreßler-Straße und Hermann-Helms-Straße in die Arster Landstraße und Arster Heerstraße geführt werden und diese mit einer zusätzlichen Ringfahrt bedienen, bevor dann nach einer erneuten Fahrt über Carsten-Dreßler-Straße und Hermann-Helms-Straße der Weg in Richtung Huckelriede fortgesetzt würde.
- Die zweite der beiden Varianten unterscheidet sich lediglich darin, dass die Fahrtrichtung Huckelriede zunächst über den Straßenzug Hinter dem Vorwerk zur Arster Landstraße und Arster Heerstraße geführt wird, zum Abschluss des Ringverkehrs dann aber (wie in der ersten Variante) über Carsten-Dreßler-Straße und Hermann-Helms-Straße weiter in Richtung Huckelriede geleitet wird.

In der anschließenden Diskussion macht **Herr Seidel** deutlich, dass er angesichts der in den kommenden Jahren für Obervieland zu erwartenden verkehrlichen Belastungen eine Einbahnstraßenregelung für den Bereich der Arster Landstraße ablehnt. Die zusätzliche Schleifenfahrt der Linienbusse, um Begegnungsverkehre in der Arster Landstraße zu verhindern, halte er dagegen für einen richtigen Ansatz. Shared Space könne er sich, auch vor dem Hintergrund der Aufgabe von Gehwegen, wiederum nicht vorstellen.

Herr Sager favorisiert im Gegensatz zum Vorredner die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung, da auf diesem Wege auch bisherige Schleichverkehre aus Weyhe unterbunden werden könnten. Auch den vorgesehenen Ringverkehr begrüße er, da somit nach wie vor alle bisherigen Haltestellen angefahren würden. Ansonsten müsste z.B. im Zusammenhang mit der Grundschule Arsten befürchtet werden, dass die Anzahl der Bring- und Holverkehre durch die Eltern in Zukunft noch weiter ansteigen werden.

Herr Degen erklärt, auch aus Sicht der BSAG sei die Variante des Ringverkehrs grundsätzlich umsetzbar. Etwa schwierig stelle sich dar, dass die Haltestellen in der Arster Landstraße dann künftig von beiden Fahrtrichtungen bedient werden würden. Dies führe aus Erfahrung zu Falschfahrten, werde sich aber sicher im Laufe der Zeit dann auch einspielen. Zudem ergebe sich am Sonntagmorgen ein betrieblicher Engpass durch eine zu erwartende Fahrzeitverlängerung durch den Ringverkehr von rund drei Minuten. Hier müsste dann ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie eingesetzt werden, was wiederum mit betrieblichen Mehrkosten verbunden wäre. Man sei dazu aber bereits lösungsorientiert im Austausch mit dem Verkehrsressort als Besteller.

Eine **Anliegerin der Arster Landstraße** beschreibt noch einmal mit deutlichen Worten die aus ihrer Sicht momentan unhaltbare Situation vor Ort. In den vergangenen Tagen habe sie ein privat finanziertes Messgerät im Bereich ihrer Wohnung aufstellen lassen, welches die von der Straße ausgehenden Schwingungen messen sollte. Das Ergebnis habe sehr klar festgestellt, dass durch die erheblichen, insbesondere vom Linienbusverkehr ausgehenden, Schwingungen (auch im Zusammenspiel mit der ohnehin sehr schlechten Fahrbahnbeschaffenheit) eine massive gesundheitliche Beeinträchtigung ausgehe. Auf diese Tatsache würden die Anlieger nun auch ihr weiteres Vorgehen stützen.

Herr Stehmeier sieht im Falle einer Einbahnstraßenregelung nachfolgende Probleme für benachbarte Straßenzüge wie In der Laake oder Hinter dem Vorwerk, die dann zusätzliche Verkehre aufnehmen müssten und aufgrund ihrer derzeitigen Beschaffenheit grundsätzlich nicht dafür geeignet wären. Zudem verwundere ihn der Hinweis zur möglichen Umsetzung einer technischen Lösung zur Verhinderung von Begegnungsverkehren der Linienbusse in der Arster Landstraße. Diesen Ansatz habe der Beirat bereits vor Jahren angeregt, aber damit seinerzeit nicht beim Ressort und der BSAG durchdringen können.

Auch **Herr Schiermeyer** macht noch einmal deutlich, dass Busumleitungen über die Straßenzüge Hinter dem Vorwerk oder In der Laake aus seiner Sicht nicht möglich seien. Stattdessen komme ausnahmslos die Streckenführung über Carsten-Dreßler-Straße und Herman-Helms-Straße in Frage.

Herr Fabian weist auf die seitens der Anliegerin angesprochenen Messungen hin. Sollte es dahingehende Unterlagen geben, würde er sich freuen, wenn diese möglicherweise auch dem Beirat zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt werden könnten. Des Weiteren regt er an, für den Bereich der Arster Landstraße und Arster Heerstraße mit den dazwischenliegenden Quartiersstraßen eine Verkehrssimulation zu erarbeiten, die aufzeigen soll, welche Verdrängungsverkehre bedingt durch eine Einbahnstraßenregelung in der Arster Landstraße zu erwarten wären.

Herr Munier stellt fest, dass die vom Verkehr ausgehenden Erschütterungen erhebliche Auswirkungen auf Bausubstanz und Gesundheit der Anlieger hätten. Mit den jetzt diskutierten Einbahnstraßenvarianten sei allerdings nicht davon auszugehen, dass die derzeitigen Auswirkungen maßgeblich gesenkt werden könnten. Als zulässige Geschwindigkeit sei bereits 30 km/h angeordnet und die Einbahnrichtung ermutige eher noch zu einem etwas zügigeren Fahren. Er wolle daher an dieser Stelle auch noch einmal für eine Shared Space-Ausgestaltung werben, mit der die Geschwindigkeit dann auf 20 km/h abzusenken wäre. Und nur eine weitere Verringerung der Geschwindigkeit könne aus seiner Sicht auch die Erschütterungen weiter absenken. Dieser Zusammenhang sei auch seinerzeit in der Kattenturmer Heerstraße zu beobachten gewesen, wo sich die Gesamtsituation mit Einführung von 30 km/h deutlich verbessert habe.

Eine **Anliegerin des Pfarrfeldsweges** führt aus, dass auch der Pfarrfeldsweg dringend für ein Streckengebot 30 km/h vorgesehen werden müsste. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung und der Tatsache, dass alle umliegenden Straßenzüge bereits in der Geschwindigkeit abgesenkt worden seien.

Der **Sitzungsleiter** erklärt, diese Örtlichkeit stehe nicht in direktem Zusammenhang mit dem behandelten TOP, das Ortsamt werden den Sachverhalt jedoch für die weitere Arbeit des Ausschusses aufnehmen.

Vor dem Hintergrund des aktuellen Diskussionsstandes und der doch aktuell noch stark voneinander abweichenden Positionen zum Bereich Arster Landstraße schlägt der **Sitzungsleiter** vor, über die Sitzung hinaus im gemeinsamen Gespräch mit SBMS, ASV, BSAG, Anlieger und Beirat mit dem Ziel einer gemeinsamen Annäherung zu bleiben.

Dieser Vorschlag wird übereinstimmend unterstützt.

Die Ausschussmitglieder bedanken sich für die Vorstellung und nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

b) BSAG-Linie 29: Mögliche Änderung der Linienführung → neu über Autobahnzubringer Arsten/Arster Heerstraße (anstatt über Autobahnzubringer Arsten/Habenhauser Brückenstraße) und weiter nach Kattenturm-Mitte

Herr Degen zeigt anhand einer Bildschirmpräsentation (Anlage 2) auf, dass die vorgeschlagene alternative Linienführung nahezu keine Verbesserung in der Erschließungsfunktion zur Folge hätte. Allerdings würde sich die Fahrzeit um insgesamt sieben Minuten verlängern und damit ein Risiko für einen finanziellen Mehrbedarf durch einen zusätzlichen Bus darstellen. Zudem konterkariert die Mehrfahrzeit das Ziel der Linie 29, Beschäftigte von Mercedes und Airbus (Hauptnutzende dieser Buslinie) möglichst schnell und zügig an ihr Ziel zu bringen. Stattdessen sei eine Fortentwicklung der Linie (Burg-GVZ-Neustadt-Obervieland-Sebaldsbrück) gemäß Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) geplant.

Die Ausschussmitglieder nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

c) Holzdamm/Fellendsweg: Mögliche Einrichtung eines Quartiersbusses (Bürger:inneneingabe)

Herr Degen führt weiter aus, dass das Gebiet Holzdamm/Fellendsweg bereits heute nahezu vollständig innerhalb der geltenden 600m-Erschließungsradien erschlossen sei. Ein Quartiersbus würde

erfahrungsgemäß nur äußerst gering genutzt und sei auch nicht Bestandteil der Teilfortschreibung des VEP. Stattdessen werde in diesem Rahmen (Finanzierung vorausgesetzt) eine Taktverdichtung (alle 10 Minuten) über die Metrobuslinie D (entspricht der heutigen Linie 26) sowie eine zusätzliche Linie Horn-Weserwehr-Flughafen-Airport-Stadt (alle 20 Minuten) geplant.

Frau Scharff (Vertreterin des Beirates in der Seniorenvertretung) unterstützt noch einmal deutlich die Forderung aus dem dortigen Quartier. Die Linienumlegung habe insbesondere die älteren Anwohner:innen, von denen es in diesem Quartier sehr viele gebe, seinerzeit hart getroffen. Die nun erforderlichen Wege seien für viele zu weit und zum Teil mit Rollatoren auch sehr schwer zu meistern. Sie plädiere daher an die Verantwortlichen, hier trotz der gehörten Hinweise noch eine Lösung im Sinne des Quartiers zu finden.

Die Ausschussmitglieder nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

TOP 3: Arster Heerstraße: Mögliche Einrichtung einer Querungshilfe in Höhe Einmündungsbereich Fahrenhorster Straße (Bürger:inneneingabe)

Der **Sitzungsleiter** weist einleitend darauf hin, dass der Fachausschuss sich bereits in den Jahren 2013, 2018 und zuletzt 2020 mit dem Sachverhalt auseinandergesetzt hatte. In all diesen Befassungen habe er stets die Forderung nach einer Querungshilfe unterstützt - allerdings durchweg ohne Erfolg. Die Ablehnung erfolgte stets vor dem Hintergrund, dass entsprechende Voraussetzungen auf Grundlage der geltenden Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (Begegnungsfälle Fußgänger/Kfz-Verkehr) nicht erreicht würden. Auch eine weitere Beiratsforderung nach einem 30 km/h-Streckengebot für die südliche Arster Heerstraße aus dem vergangenen Jahr war ressortseitig abgelehnt worden.

Der Antragsteller macht deutlich, dass der Sicherheitsaspekt, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, an dieser Stelle prioritär bewertet werden müsse. Er halte hier eine Bedarfsampel für erforderlich und bitte den Beirat, diese Forderung entsprechend zu unterstützen.

Die Fachausschussmitglieder schließen sich dieser Forderung übereinstimmend an und der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Beirat Obervieland fordert die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, in der Arster Heerstraße in Höhe der Einmündung Fahrenhorster Straße eine signalisierte Querungshilfe (Bedarfs-LSA) einzurichten.

Begründung:

Bereits seit 2013 hat der Beirat wiederholt auf die Einmündungssituation an der Fahrenhorster Straße hingewiesen. Dort müssen Anlieger (und insbesondere Schülerinnen und Schüler) zum Erreichen des ÖPNV in Richtung Kattenturm und Innenstadt stets ungesichert die stark befahrene Arster Heerstraße queren.

Auswertungen von Geschwindigkeitsmessungen in der Vergangenheit haben bereits aufgezeigt, dass die dort angeordneten 50 km/h im Schnitt um 7-8 km/h überschritten werden.

Der Beirat Obervieland ist der Überzeugung, dass in dieser Örtlichkeit nicht allein die Anzahl der Begegnungsfälle auf Grundlage der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) maßgeblich sein kann, sondern vielmehr Sicherheitsaspekte ebenso angemessen beurteilt werden sollten.

Vor diesem Hintergrund fordert der Beirat Obervieland die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung auf, in der benannten Örtlichkeit die Planungen für eine signalisierte Querungshilfe (Bedarfs-LSA) aufzunehmen. (Einstimmige Zustimmung, 7 Ja-Stimmen)

TOP 4: Aufstellung eines Bike-Ports im Stadtteil: Erarbeitung von Standortvorschlägen

Der **Sitzungsleiter** teilt einleitend mit, dass die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung jedem Stadtteil die Beschaffung und Aufstellung eines sogenannten Bike-Ports angeboten habe.

Herr Stehmeier schlägt den Marktplatz Heukämpendamm für eine Aufstellung vor.

Die übrigen Ausschussmitglieder halten den dargestellten Bike-Port dagegen im Vergleich zu üblichen Fahrradbügeln aus unterschiedlichen technischen Erwägungen für eher ungeeignet.

Die Ausschussmitglieder kommen abschließend überein, auf die Aufstellung eines Bike-Ports im Stadtteil zu verzichten.

TOP 5: Haltverbotsbeschilderung in der Fritz-Thiele-Straße im Bereich Recyclinghof

Der Sitzungsleiter berichtet, mit Umwandlung der Recyclingstation in eine sogenannte Grünstation mit angepassten Öffnungszeiten habe die Stadtreinigung für den Einwurf außerhalb der Öffnung weitere Container im Außenbereich des Geländes aufgestellt. Diese liegen allerdings nach Aufstellung innerhalb einer auf Forderung des Beirates eingerichteten absoluten Haltverbotszone und können somit nicht mit dem Kfz angefahren werden. Der Wunsch des Beirates sei zunächst gewesen, während der Öffnungszeiten der Station das absolute Haltverbot aufrechtzuerhalten und während der Schließzeit ausschließlich im Bereich der Container ein eingeschränktes Haltverbot gelten zu lassen. Zwischen den Containern und dem Kurvenbereich der Fritz-Thiele-Straße verbliebe dann ein absolutes Haltverbot. Im Zuge der Erarbeitung beim Amt für Straßen und Verkehr sei dann aber deutlich geworden, dass eine solche Regelung beschilderungstechnisch praktisch nicht zu bewältigen und für Autofahrer nicht verständlich darzustellen sei. Daher gebe es nun den Vorschlag, im Bereich der Container ein eingeschränktes Haltverbot und anschließend bis zum Kurvenbereich ein absolutes Haltverbot ohne zeitliche Begrenzung vorzusehen.

Die Ausschussmitglieder unterstützen diesen Vorschlag übereinstimmend und der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Beirat Obervieland stimmt zu, die Haltverbotsbeschilderung im Bereich Recyclingstation in der Fritz-Thiele-Straße wie folgt vorzusehen:

- **Entlang des Containerplatzes im Außenbereich: Eingeschränktes Haltverbot (Z 286)**
- **Von Ende Containerplatz bis Kurvenbereich: Absolutes Haltverbot (Z 283)**

Bei Haltverbotsbereiche sollen ohne zeitliche Einschränkungen gelten.

(Einstimmige Zustimmung, 7 Ja-Stimmen)

TOP 10: Verschiedenes ./.

Herr Bohlmann teilt mit, viele Wahlplakate für die anstehende Europawahl seien so angebracht, dass sie in Radwege hineinragen und hier eine Unfallgefahr für Radfahrer darstellen. Er bitte die im Beirat vertretenen Parteien daher, ihre jeweiligen Plakate daraufhin zu überprüfen.

gez. Radolla
Sitzungsleitung und Protokoll

gez. Stehmeier
Ausschusssprecher

Arster Landstraße

Vorstellung möglicher Varianten der Führung der Linie 26

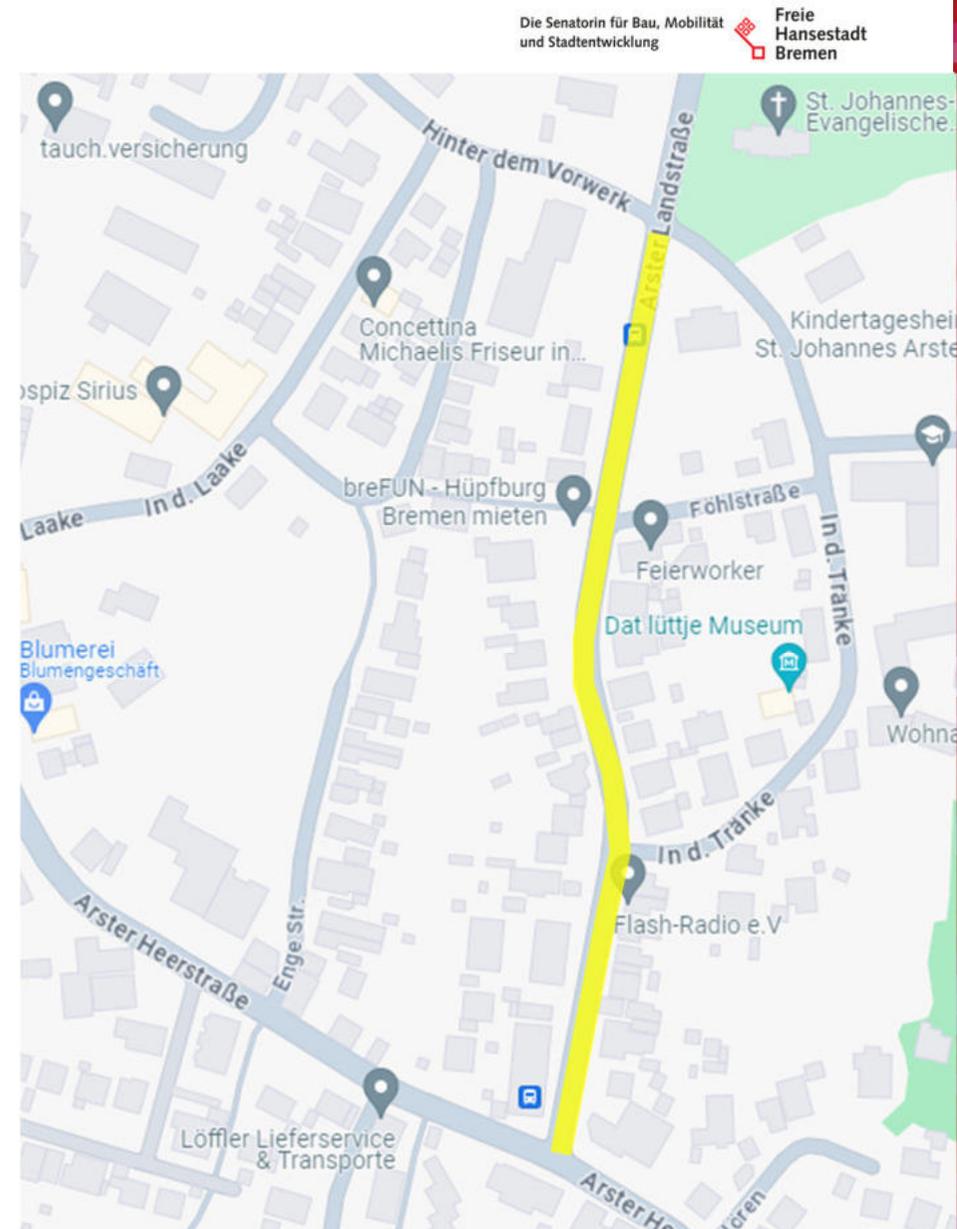
23. Mai 2024



Arster Landstraße – Linie 26

Problematik

- **Betroffen insbesondere der Abschnitt zwischen den Einmündungen Hinter dem Vorwerk und Arster Heerstraße**
- **Unzureichende Fahrbahnbreite für Begegnungsverkehr Bus/Bus und Bus/Lkw (teils unter 5m)**
- **Busse und Lkw nutzen im Begegnungsfall die Gehwege**
- **Gefährdung von Fußgängern**



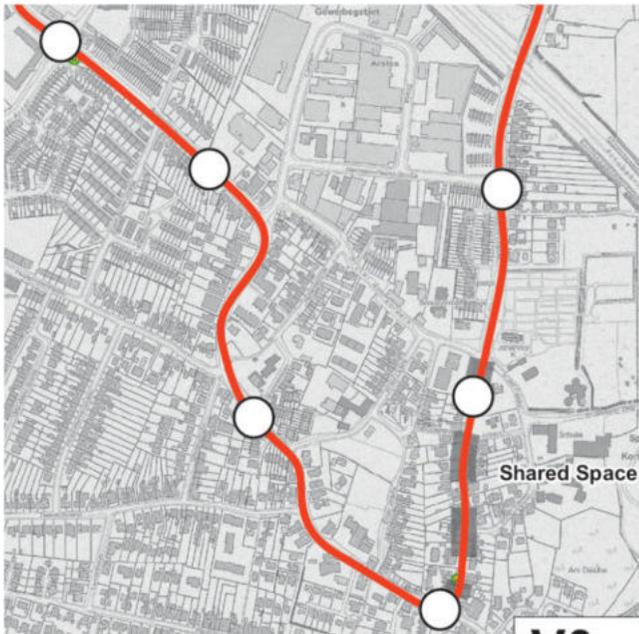
Bisher passiert

- **Seit langem Beschwerden aus der Anwohnerschaft über regelwidrige Nutzung der Gehwege bei Begegnungsfällen zwischen Bussen und/oder Lkws, hierdurch Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit**
- **Mehrere Gespräche und Termine unter Beteiligung Ortsamt, Beirat, BSAG und ASV, bisher keine Lösung gefunden**
- **Erarbeitung von vier Varianten durch ASV und Bewertung aus Sicht des ASV → Darlegung der Ergebnisse gegenüber Ortsamt**
- **Weitere drei Varianten in der Diskussion SBMS <> ASV <> BSAG entstanden, interne Bewertung unter angepassten Maßstäben**

Arster Landstraße – Linie 26

Linie 26

- Linie 26 erschließt zentralen Bereich von Arsten
- Anbindung an Linie 4 in Huckelriede und Kattenturm



Arster Landstraße – Linie 26 Lösungsmöglichkeiten

1. Verbreiterung der Fahrbahn

- Wurde mehrfach geprüft
- Keine Chance wegen insgesamt zu geringer Straßenbreite
- Auch Anklagen von Ausweichstellen etc. nicht möglich

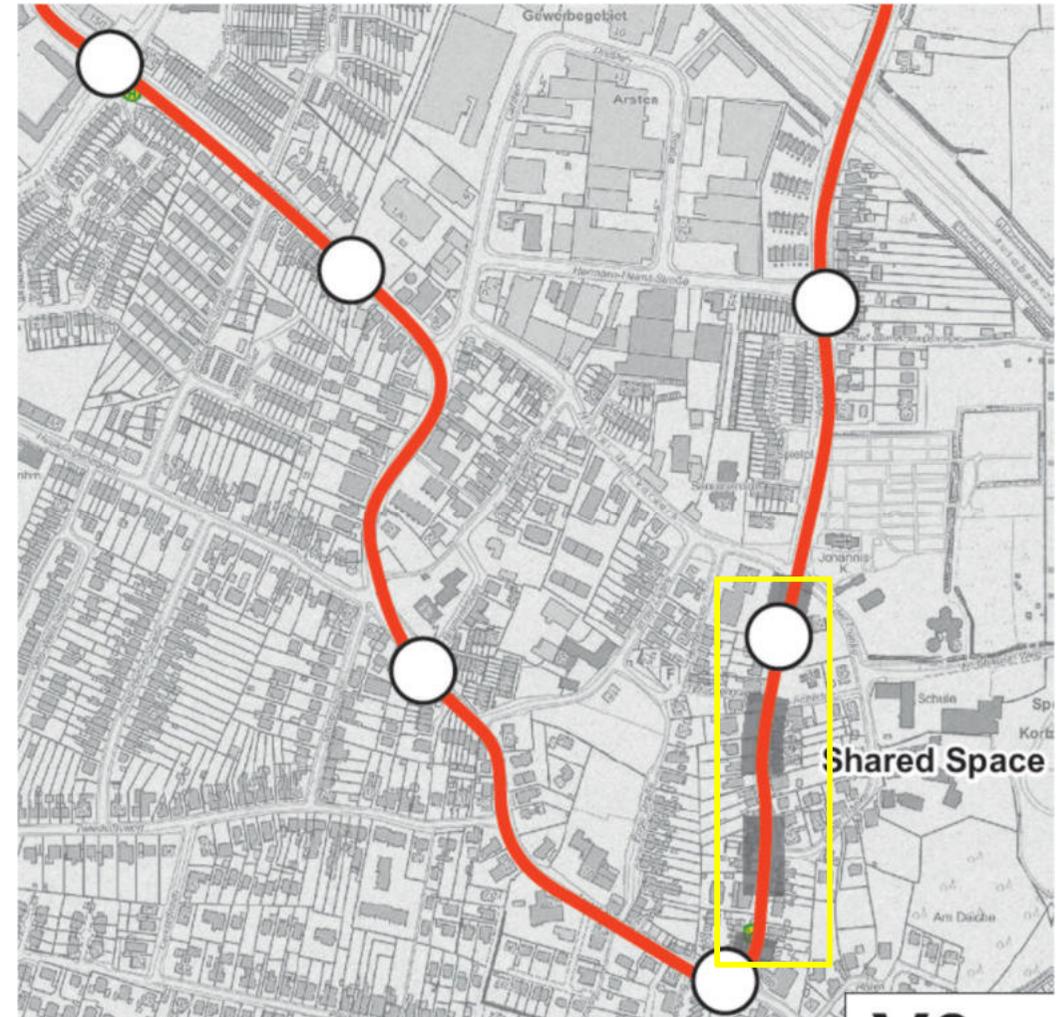
➔ Wird nicht weiter verfolgt



Arster Landstraße – Linie 26 Lösungsmöglichkeiten

2. Einheitliche Verkehrsfläche – „Shared Space“

- **Idee: Abschnitt wird ohne Bordkanten ausgeführt zur gemeinsamen Nutzung aller Verkehrsteilnehmer:innen**
 - **Ablehnung durch Straßenbaulastträger aufgrund belange Verkehrssicherheit und untypischer und ungeeigneter Anwendungsfall von shared space**
- ➔ **Wird nicht weiter verfolgt**



Arster Landstraße – Linie 26

Lösungsmöglichkeiten

3. Einrichtung einer Einbahnstraße im betroffenen Abschnitt

- **Einbahnstraße in Richtung Süden**
- **Keine Probleme mit Begegnungsverkehr**
- **Keine baulichen Maßnahmen erforderlich**
- **Sicherheitsproblematik wäre gelöst**

- **Veränderte Linienführung der Linie 26 in Richtung Huckelriede –
Überseestadt erforderlich**

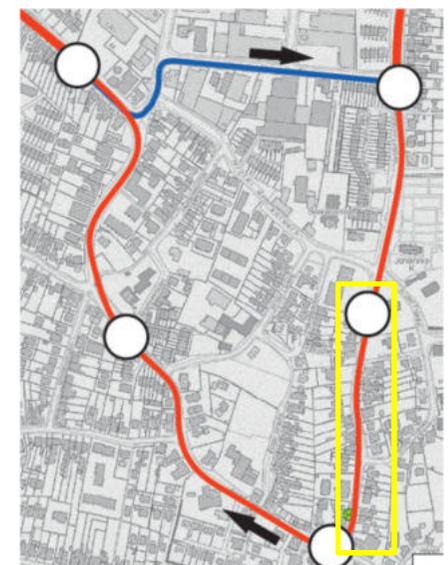
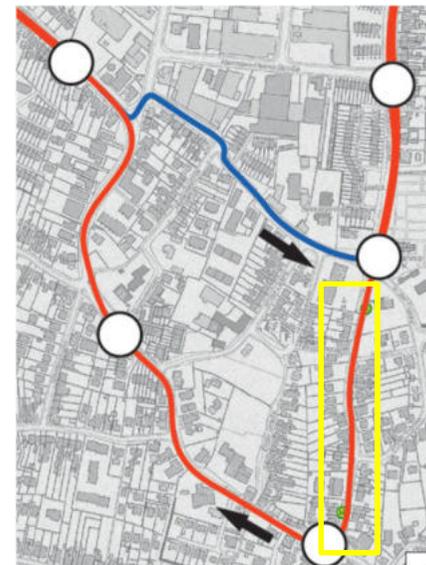
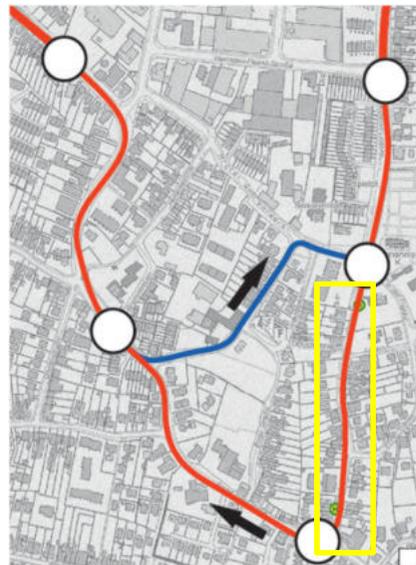
- **Mehrere mögliche Varianten ...**

Arster Landstraße – Linie 26 Lösungsmöglichkeiten

3. Einrichtung einer Einbahnstraße im betroffenen Abschnitt

A) Umleitung Linie 26 in Richtung Huckelriede über In der Laake, Hinter dem Vorwerk oder Hermann-Helms-Straße

- Wird von Seiten SBMS abgelehnt, da Erschließung im südlichen Bereich nicht mehr gegeben, Widerspruch zu verkehrspolitischen Leitlinien und zur ÖPNV-Strategie



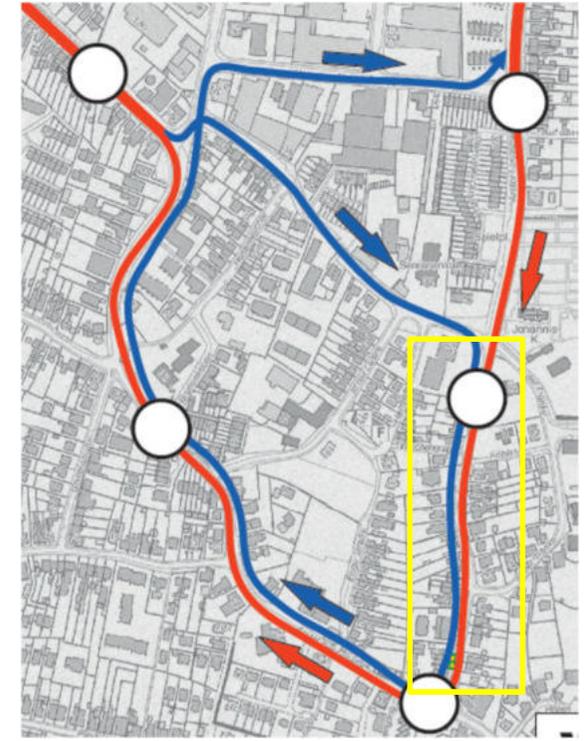
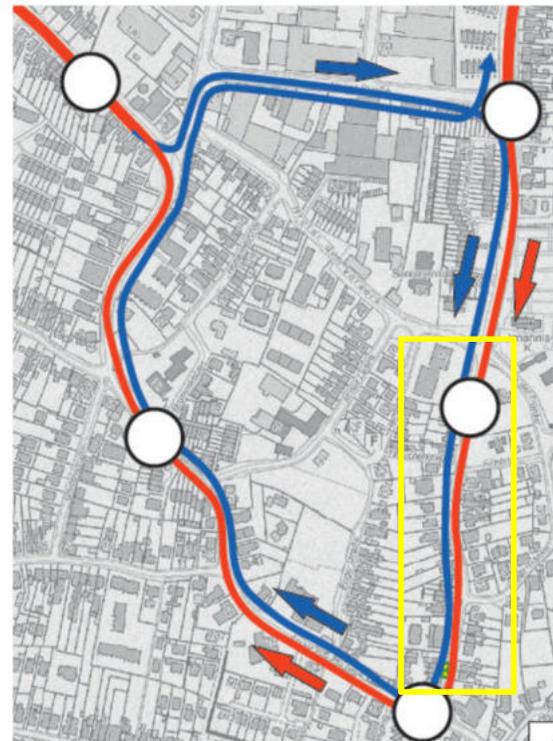
Arster Landstraße – Linie 26

Lösungsmöglichkeiten

3. Einrichtung einer Einbahnstraße im betroffenen Abschnitt

B) Umleitung Linie 26 in Richtung Huckelriede mittels Schleifenfahrt über Hinter dem Vorwerk oder Hermann-Helms-Straße

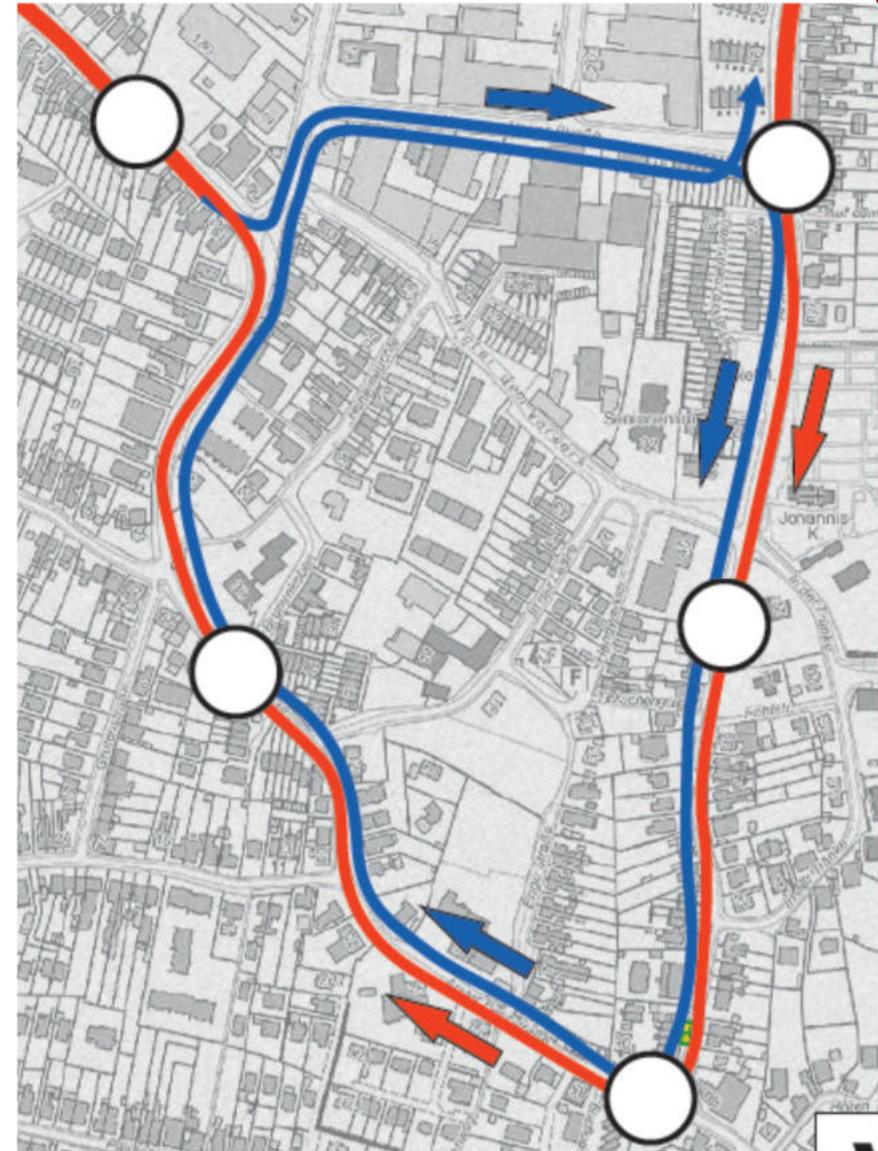
- **Zu klären:**
 - Haltestellenlage Hermann-Helms-Straße (bei Var. „Hinter dem Vorwerk“)
 - Auswirkungen auf Betrieb, Anschlüsse etc.
- **Einzig weiter zu verfolgende Varianten**



Arster Landstraße – Linie 26

Resümee

1. Das Problem ist lösbar
2. Lösung: Einbahnstraße in Richtung Süden zwischen Hinter dem Vorwerk und Arster Heerstraße
3. Erforderlich: Umleitung der Linie 26 in Richtung Huckelriede mittels Schleifenfahrt über Hinter dem Vorwerk oder Hermann-Helms-Straße
4. Weitere Detailprüfungen durch BSAG (Fahrweg, Haltestellen, Betrieb)



Bremer Straßenbahn AG

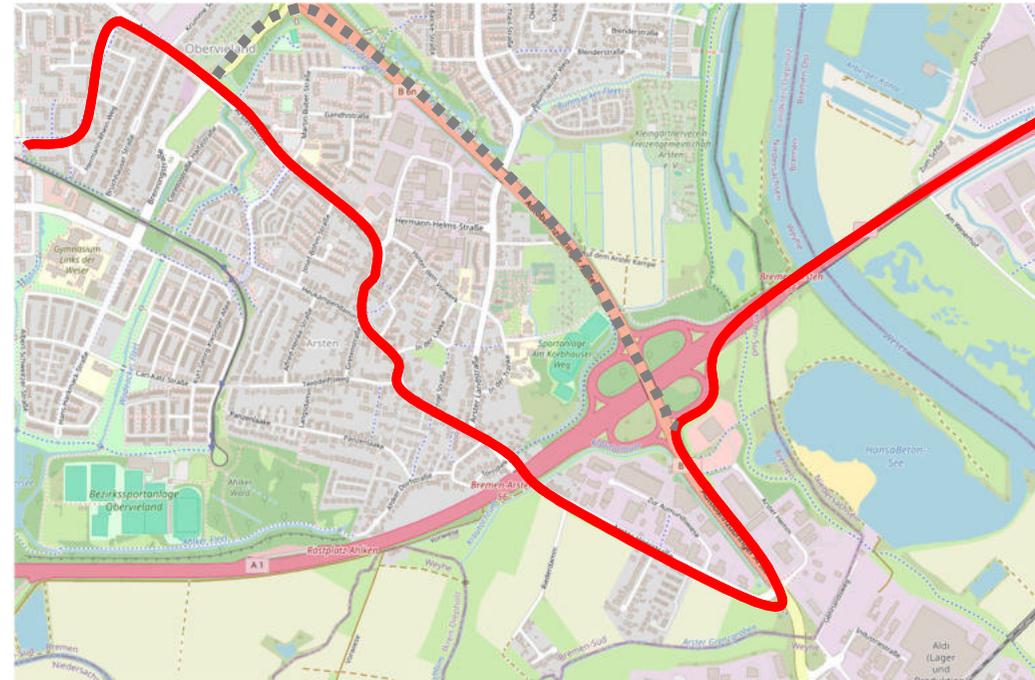
Bremen bewegen.



Vortrag im Fachausschuss Verkehr des Beirates Obervieland 23.05.2024
Lars Degen, Verkehrs- und Angebotsplanung BSAG

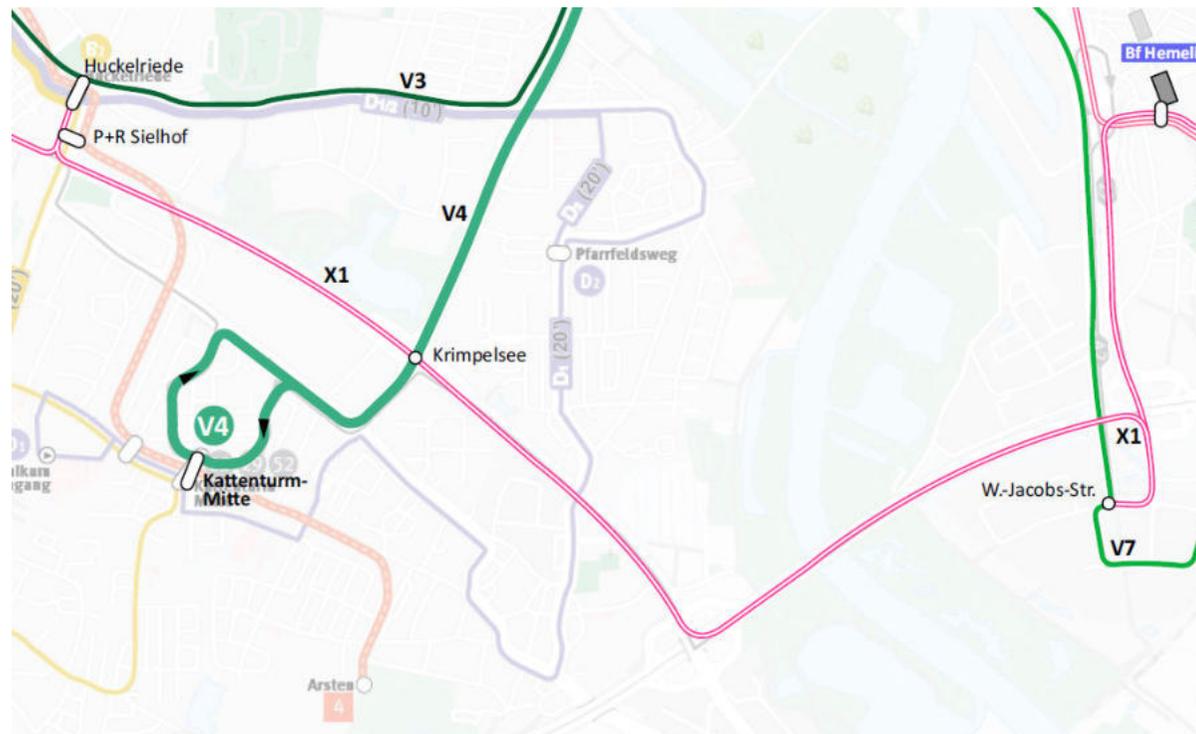
Linie 29 via Arster Hemm / Arster Heerstraße

- Die Linie 29 stellt eine schnelle Verbindung zwischen den Stadtteilen Obervieland, Hemelingen und Vahr für die Autobahn 1 her, vergleichbar einer Expressbuslinie
- Eine Führung der Linie 29 via Arster Hemm/Arster Heerstraße löst eine Mehrfahrzeit von sieben Minuten pro Richtung aus
- Diese Mehrfahrzeit konterkariert das Ziel das Linie 29 und benachteiligt fahrzeitsensitive Fahrgäste (Arbeitnehmende bei Mercedes, Airbus)
- Die o.g. Linienführung hätte nahezu keine Verbesserungen in der Erschließungsfunktion zur Folge
- Gleichzeitig besteht ein Risiko für einen finanziellen Mehrbedarf durch einen zusätzlichen Bus



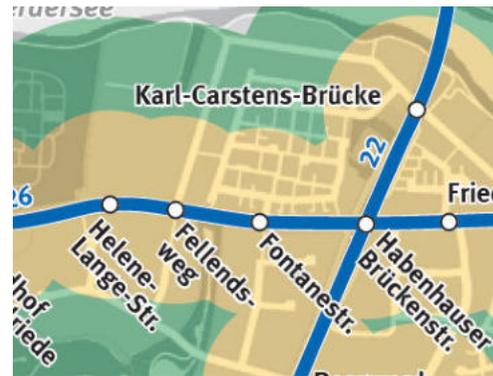
Linie X1 gemäß der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

- Stattdessen wird eine weitere Beschleunigung der Linie 29 in der Teilfortschreibung des VEPs vorgeschlagen, indem die Linie X1 diese Leistung übernimmt
- Geplant ist ein neuer Laufweg Burg - GVZ - Neustadt - Obervieland - Sebaldsbrück



Erschließung Holzdammm

- Das Gebiet Holzdammm/Fellendsweg ist nahezu vollständig innerhalb der geltenden 600m-Erschließungsradien erschlossen



- Ein Quartiersbus würde erfahrungsgemäß nur äußerst gering genutzt und ist auch nicht Bestandteil der Teilfortschreibung des VEP
- Stattdessen werden Taktverdichtungen auf den Nord-Süd- sowie Ost-West-Achsen geplant (Finanzierung vorausgesetzt)
 - Durchgehender 10-Minuten-Takt tagsüber entlang der Habenhauser Landstraße (Metrobuslinie D) sowie der Karl-Carstens-Brücke (Verbindungsline V4)
 - Zusätzlich Verbindungsline V3 (Horn - Weserwehr – Flughafen – Airport-Stadt) im 20-Minuten-Takt

Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit.

