

**PROTOKOLL**

über die 34. Sitzung des **Beirates Huchting**,  
am Montag, **16.02.2026 (19:00 Uhr)**, im Saal des Bürger- und Sozialzentrums Huchting  
Amersfoorter Straße 8 in 28259 Bremen-Huchting

vom Ortsamt:	Herr Schlesselmann, Herr Wiltchko, Herr Homann
vom Beirat:	Herr Bettermann, Herr Decker, Herr Horn, Herr Knuschke, Herr Otten, Frau Radke (via Zoom), Herr Schnaar, Frau Schubert, Frau Seifert, Frau Thasius (via Zoom), Frau Wendt
entschuldigt:	Frau Blunck, Herr Diekmann, Frau Kücük, Herr Pascher
Gäste	Lars Degen (BSAG), Marcel Geißler (BSAG, Fachgruppenleiter Strategisches Betriebsmanagement), Franka von Seck (Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung)

Die Sitzung wird um 19:00 Uhr mit der Begrüßung der Gäste, der Bürgerinnen und Bürger, der Presse und der Mitglieder des Beirates Huchting eröffnet.

Die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit werden einvernehmlich festgestellt.

**Tagesordnung:**

1. Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
2. Mitteilungen
3. ÖPNV - Zuverlässigkeit, Information, Erreichbarkeit Huchtings
4. Verschiedenes

**TOP 1 Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung**

Es wurden keine Anliegen eingebracht.

**TOP 2 Mitteilungen**

Eröffnung „kulabi“ im Roland-Center Huchting

Im 1. Obergeschoss des Roland-Centers wurde das „kulabi“ eröffnet, eine Kooperation von Kulturladen, Medienwerkstatt und Stadtteilbibliothek. Der neue Treffpunkt bietet Raum für Begegnung und Austausch. Es werden zahlreiche Kurse angeboten, u. a. kreatives Basteln, Malen, digitale Hilfen für Senior:innen sowie Angebote Gesundheit. Das Ortsamt ist jeden Freitag von 11 bis 15 Uhr vor Ort, um mit den Bürger:innen ins Gespräch zu kommen. Alle Termine sind im Huchtinger Newsletter oder auf den Aushängen im Schaufenster zu finden.

### Bremer Aufräumtage 2026

Die Bremer Aufräumtage finden am 13. und 14. März 2026 statt. Beirat und Ortsamt Huchting beteiligen sich am 14. März mit einer Sammelaktion.

### **TOP 3 ÖPNV - Zuverlässigkeit, Information, Erreichbarkeit Huchtings**

Herr Degen berichtet über anstehende Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Änderungen im Straßenbahn- und Busverkehr im Stadtteil Huchting.

Ab Mitte März beginnen umfangreiche Bauarbeiten im Bereich Roland-Center sowie der Neuenlander Straße. Aufgrund von Gleisbauarbeiten im Bereich der Wendeschleife kann für zwei Wochen vom 16.03 – 29.03.2026 keine Straßenbahn bis zum Roland-Center verkehren. Für diesen Zeitraum wird ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Die Linien 57 und 58 werden über den Endpunkt Roland-Center hinaus bis zur Haltestelle BSAG-Zentrum (Betriebshof) verlängert. Dort besteht eine Umsteigemöglichkeit zu den Straßenbahnlinien 1, 6 und 14. Alle Fahrten der Linien 57/58 werden bis zum BSAG-Zentrum geführt. Zur besseren Fahrgastinformation erhalten die Fahrten in Richtung Huchting die Bezeichnungen 57E bzw. 58E. In der Gegenrichtung verkehren die Fahrten als Linie 1E, um insbesondere am Roland-Center eine klare Orientierung beim Umstieg zu ermöglichen.

Ab dem 7. April 2026 folgt eine weitere Anpassung im Busnetz Huchting aufgrund einer Einbahnstraßenregelung in der Kirchhuchtinger Landstraße auf Höhe des Roland-Centers. Die Einbahnstraße wird in Richtung Roland-Center eingerichtet, sodass dort nur eine Linienführung möglich ist. Die Linie 57 kann diesen Abschnitt nicht mehr bedienen, die Linie 58 übernimmt den Verkehr im Ring (entgegen dem Uhrzeigersinn) als einzige Linie im Stadtteil in diesem Bereich. In den Hauptverkehrszeiten verkehrt die Linie 58 im 6-Minuten-Takt. Die bereitgestellten Kapazitäten sollen für die Fahrgastnachfrage ausreichend sein.

Zusätzlich wird die Linie 55 ab Roland-Center über die B75 (Heinrich-Plett-Allee) bis zur Haltestelle Friedhof Huchting umgeleitet. Zwischen Roland-Center und Friedhof Huchting werden keine zusätzlichen Haltestellen bedient. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste in Richtung Brinkum möglichst gering zu halten.

Ab Mitte des Jahres ist eine weitere kleinräumige Umleitung der Linie 58 vorgesehen. Grund sind Bauarbeiten im Bereich der Wendeschleife Brüsseler Straße. Die Linie 58 wird dann über die Mittelshuchtinger Dorfstraße und Luxemburger Straße zur Flämischen Straße geführt, die Haltestelle Brüsseler Straße kann in diesem Zeitraum nicht bedient werden. Die Taktung der Linie 58 bleibt unverändert.

Herr Degen geht anschließend auf die allgemeine Betriebslage und die Pünktlichkeit der Linien im Stadtteil ein. Grundsätzlich befindet sich die Pünktlichkeit auf einem guten Niveau. Die Linie 58 ist jedoch etwas verspätungsanfälliger als die Linie 57, da sie mehr Haltestellen bedient und ein höheres Fahrgastaufkommen aufweist. Ein zentrales Problem stellt die täglich wechselnde Verkehrslage im Stadtteil dar. Störungen oder Staulagen wirken sich unmittelbar auf die Buslinien aus und können nur begrenzt in den Fahrplänen berücksichtigt werden.

Zur Stabilisierung des Betriebs wurden Fahrzeitpuffer in der Zufahrt zum Roland-Center eingeplant und ein zusätzlicher Bus im Umlauf der Linien 57/58 eingesetzt, um Verspätungen abzufangen. Bei Verspätungen von mehr als zehn Minuten stößt der Umlauf jedoch an seine Grenzen; in Einzelfällen kann es zu Fahrtausfällen kommen, die statistisch jedoch selten sind. Auffällig ist eher die starke Streuung der Pünktlichkeit, insbesondere bei Staulagen im Bereich der B75.

Regelmäßig erreicht die BSAG Hinweise von Fahrgästen zu vermeintlich unpassenden Anschlüssen am Roland-Center. Herr Degen erläutert, dass viele Anschlüsse planerisch nicht vorgesehen sind. Der Schwerpunkt liegt auf einer stabilen Verbindung zwischen der Straßenbahnlinie 1 und der Buslinie 58 mit Umsteigezeiten von drei bis sechs Minuten.

Bezüglich der Fahrgastinformation erläutert Herr Degen das Pilotprojekt „Axentia“-Anzeiger im Stadtteil Huchting. Insgesamt sind 14 dieser dynamischen Fahrgastinformationstafeln installiert. Aufgrund der aktuellen Baustellensituation sind nicht alle Geräte aktiv, dennoch liegt die Ausstattungsquote über dem stadtweiten Durchschnitt. Die Anzeiger bieten Informationen zu Abfahrtszeiten und Verspätungen, sind jedoch bei größeren Störungen nur eingeschränkt einsetzbar, da Lauftexte manuell gepflegt werden müssen. Eine stärkere Integration in das Leit- und Informationssystem der BSAG wird geprüft, ist jedoch kostenintensiv und derzeit nicht umsetzbar. Bei umfangreichen Störungen werden alternative Kanäle empfohlen, darunter der Störticker auf der Website, die VBN-App, der WhatsApp-Kanal der Fahrgastinformation sowie Instagram. Zur Verbesserung der Anzeiger wurde ein zusätzlicher Mitarbeiter eingestellt, um die Funktionsfähigkeit zu stabilisieren und die Ausfallquote zu senken.

Herr Degen erläutert, dass das Nachtangebot stadtweit einheitlich geregelt wird. Betriebszeiten sind ca. 4:30 Uhr bis 0:30 Uhr; am Wochenende wird ein durchgängiger Nachtverkehr angeboten. Fahrten der Nachtlinien N1 bis N6 bieten Umsteigemöglichkeiten, beispielsweise am Roland-Center. Eine weitergehende Verbesserung des Nachtverkehrs ist im Rahmen der „Angebotsoffensive“ vorgesehen, insbesondere Stufe 5, die unter anderem eine Verdichtung des Abendverkehrs, Neuordnung der Nachtlinien und perspektivisch ein 24/7-Angebot vorsieht. Derzeit befindet man sich in Vorbereitung der Stufe 2. Stufe 5 ist noch nicht finanziert.

Eine konkrete Verbesserung ergibt sich durch die geplante Verlängerung der Linie 8. Künftig soll die Linie 8 auch im Spätverkehr über das Roland-Center hinaus bis Leeste fahren und im 20-Minuten-Takt verkehren, sodass bis zu sechs Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten werden können. Dies stellt eine realistische Angebotsverbesserung dar, während weitergehende 24/7-Nachtangebote derzeit noch Zukunftsperspektive sind.

Frau Wendt verweist auf Erfahrungen aus vergangenen Ersatzverkehren, bei denen in Stoßzeiten Busse überfüllt waren, erhebliche Verspätungen auftraten und teilweise keine direkten Anschlüsse am BSAG-Zentrum bestanden. Herr Degen erläutert, dass die hohe Nachfrage auf der Achse Roland-Center – Innenstadt der Grund für den regulären Einsatz von Straßenbahnen ist und dass Busse die Kapazität einer Straßenbahn nicht erreichen können. Ersatzverkehre werden möglichst in Ferienzeiten und zeitlich kurz gehalten. Die Spitzenstunde dient als Maßstab für die Kapazitätsbemessung, wobei maximal zwei Drittel der rechnerischen Kapazität ausgelastet sein sollen (ca. 69 Fahrgäste pro Gelenkbus). Im Schulverkehr kann es punktuell zu Überlastungen kommen.

Während des Ersatzverkehrs wird zwischen Roland-Center und BSAG-Zentrum im 5-Minuten-Takt gefahren; eine weitere Verdichtung ist aus betrieblichen und personellen Gründen nicht möglich.

Herr Horn berichtet über eine ungeplante abendliche Betriebseinstellung gegen 22 Uhr, bei der weder Anzeigetafeln noch andere Hinweise ausreichend Informationen boten. Herr Degen erläutert, dass bei ungeplanten Störungen Entscheidungen über Umleitungen oder „Umklappen“ von Linien ad hoc in der Leitstelle getroffen werden und bis zur Klärung von Ursache und Dauer Zeit vergeht. Herr Geißler ergänzt, dass ein vorbereiteter „Notfallfahrplan“ nicht existiert und dass Leitstellenpersonale abends nur begrenzt verfügbar sind. Kleinräumige Störungen können punktuell mit Taxis kompensiert werden, großräumige Ereignisse sind organisatorisch kaum umsetzbar.

Herr Horn kritisiert die Einstellung von Busverkehren bei Schneefall, während andere Unternehmen weiterfahren. Herr Degen verweist auf Sicherheitsabwägungen und betont, dass eine Garantie für durchgängigen Betrieb bei extremen Wetterlagen nicht möglich ist. Auch das Problem fehlender Anschlüsse von späten Fernzügen am Hauptbahnhof wird angesprochen. Herr Degen erklärt, dass eine fehlende Abdeckung nach 2 nachts eintreffenden Zügen bekannt ist, eine Lösung bisher jedoch an der Finanzierung scheiterte. Eine Umsetzung würde bei Stufe 5 der Angebotsoffensive erneut geprüft werden.

Die Situation an der Bürgermeister-Smidt-Brücke wird diskutiert. Herr Degen informiert, dass eine Entscheidung über die Befahrbarkeit der Brücke im Frühjahr erwartet wird. Sobald Klarheit besteht, werden Fahr-, Umlauf- und Dienstpläne kurzfristig angepasst, um die Wiederaufnahme des gewohnten Angebots insbesondere auf den Linien 1, 4, 6 und 8 zu ermöglichen. Frau von Seck bestätigt die voraussichtliche Entscheidung innerhalb von vier bis fünf Wochen.

Herr Decker fragt, ob die Linie 52 im Ersatzverkehr am BSAG-Zentrum endet. Herr Degen erklärt, dass die Linie 52 regulär bis Roland-Center fährt, um eine Entlastung der Linien 57 und 58 zu gewährleisten.

Die Reduzierung der Fahrten von aktuell zwölf (Linien 57+58) auf zehn pro Stunde (nur Linie 58) wurde erläutert; rechnerisch ergeben sich 50 Fahrgäste pro Fahrt, sodass Kapazitätsengpässe nicht erwartet werden. Die Nachfrage verteilt sich gleichmäßiger auf die verbleibende Linie 58.

Bezüglich Verspätungswerten erläutert Herr Degen, dass 84,4 % der Fahrten pünktlich sein müssen. Die Linie 58 liegt in dieser Größenordnung, die Linie 57 liegt darüber. Herr Decker greift das Thema einminütiger Umsteigezeiten auf; Herr Degen zeigt Verständnis, erklärt jedoch, dass kurze Übergänge zu bestimmten Zeiten aus Umlaufgründen geplant sind und Fahrpersonale angewiesen werden, Anschlüsse abzuwarten.

Herr Geißler erläutert, dass bei Großstörungen Anzeigen teilweise abgeschaltet wurden, um falsche Informationen zu vermeiden. Lauftexte werden bei großflächigen Ereignissen nur eingeschränkt bereitgestellt, da hunderte Geräte im Stadtgebiet manuell gepflegt werden müssten. Besonders an Wochenendabenden ist dies aufgrund begrenzter Leitstellenbesetzung kaum realisierbar.

Aus dem Zoom-Chat wird gefragt, wie der Nachtverkehr während der Bauarbeiten an der Wendeschleife im Zeitraum vom 16.03. bis 29.03. abgebildet wird. Herr Degen erläutert, dass im Nachtverkehr die Busse bis zum Hauptbahnhof verlängert werden, um zusätzliche

Umsteigevorgänge zu vermeiden. Fahrgäste aus Huchting können somit ohne weiteren Umstieg direkt bis zum Hauptbahnhof fahren.

Es wird nach der Führung der VBN- und Delbus-Linien 227, 113, 204 und 214 gefragt, die regulär über die Kirchhuchtinger Landstraße verkehren. Herr Degen führt aus, dass die Linien über die Kirchhuchtinger Landstraße zum Roland-Center fahren und in der Gegenrichtung voraussichtlich eine Umleitung analog zur Linie 55 über die B75 (Heinrich-Plett-Allee) erfolgen wird. Er weist jedoch darauf hin, dass er nicht verbindlich für andere Verkehrsunternehmen sprechen könne. Die Linien werden nicht eingestellt, sondern umgeleitet. Die konkrete Umsetzung obliegt den jeweiligen Unternehmen, wird jedoch in der Regel abgestimmt.

Aus dem Chat wird angemerkt, dass in einzelnen Stadtteilen (z. B. Neustadt, Bremen-Nord, Walle, Gröpelingen) offenbar Betriebszeiten bis 1:30 Uhr sowie wieder ab 3:45 Uhr angeboten werden und gefragt, ob dies von der dargestellten Systematik abweicht. Herr Degen erklärt, dass es sich hierbei nicht um reguläre Nachtlinienangebote handelt, sondern um betriebsinterne Fahrten, primär zur Beförderung von Fahrpersonal zwischen Betriebshöfen und Einsatzorten. Teilweise werden diese Fahrten als reguläre Linienfahrten mit Fahrgastmitnahme durchgeführt, unter anderem auf den Linien N1, N7 und N10. Es handelt sich jedoch nicht um ein flächendeckendes, eigenständiges Nachtangebot, sondern um einzelne betriebsbedingte Fahrten mit Fahrgastbedienung.

Abschließend wird erneut das Thema Kurzzeitticket angesprochen, insbesondere vor dem Hintergrund früherer Brückensperrungen (u. a. im Bereich Heinrich-Plett-Allee). Herr Degen stellt klar, dass ein spezielles Kurzzeitticket für diese Situation weder damals vorgesehen war noch aktuell geplant ist.

Herr Knuschke stellt grundsätzliche Fragen zur strategischen Ausrichtung von BSAG und senatorischer Behörde und benennt drei wiederkehrende Themenfelder: Fahrgastinformation, Stabilität und Kapazität im Netz sowie Resilienz bei Störungen. Diese Punkte würden den Stadtteil seit Jahren begleiten und seien keine Einzelfälle, sondern strukturelle Themen. Vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende stelle sich die Frage nach der Gesamtstrategie, insbesondere: wie die Qualität langfristig gesichert und verbessert, mit bekannten strukturellen Schwächen umgegangen und verhindert werden kann, dass Fahrgäste dauerhaft den ÖPNV meiden. Herr Knuschke betont, dass ein wachsender Stadtteil wie Huchting auf ein verlässliches ÖPNV-Angebot angewiesen sei.

Frau von Seck führt aus, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag verbindliche Qualitätsstandards enthält, halbjährlich Abstimmungsgespräche mit der BSAG stattfinden und die Behörde über den Vertrag Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich Qualität und Leistung besitzt. Für Huchting sei jedoch zu berücksichtigen, dass die derzeitige Situation stark durch umfangreiche Baustellen geprägt sei und ein Normalbetrieb kaum möglich sei. Grundsätzlich bestehe die klare Erwartung, dass bei regulärem Betrieb – insbesondere mit durchgängiger Bedienung durch die Linie 1 und abgestimmtem Busnetz – ein hohes Qualitätsniveau erreicht werde.

Herr Degen ergänzt, dass die Vielzahl an Baustellen in den letzten Jahren zu einer Verschlechterung der betrieblichen Stabilität geführt habe. Einflussfaktoren seien unter anderem steigende Verkehrsdichte, großräumige Baustellen, Einschränkungen an zentralen Brückenbauwerken, insbesondere der Bürgermeister-Smidt-Brücke, sowie zusätzliche Belastungen durch parallele Infrastrukturmaßnahmen. Als Beispiel für strategische Anpassungen nennt Herr Degen die Neuordnung von Linien im Bremer Osten

im Zusammenhang mit Baustellen auf der A1 und A281. Dort wurden Linienwege verkürzt, um Verspätungsanfälligkeit zu reduzieren und die Resilienz zu erhöhen. Konkret wird die verkürzte Führung der Linie 52 genannt, die zwar einen zusätzlichen Umsteigeaufwand für einzelne Fahrgäste bedeutet, jedoch Stabilität und Verlässlichkeit erhöht. Anpassungen erfolgen im Rahmen detaillierter Einzelprüfungen, eine pauschale Gesamtmaßnahme gebe es nicht. Strukturelle Rahmenbedingungen – insbesondere bei zentraler Infrastruktur wie Weserbrücken – schränken die Handlungsspielräume erheblich ein.

Herr Horn greift das Thema Fahrgastinformation bei Brückensperrungen erneut auf. Er äußert Unverständnis darüber, dass Anzeigen auch an den weiteren Wochenenden nach der ersten Sperrung nicht zuverlässig funktioniert hätten. Er regt an, bei größeren Störungen Personal am Roland-Center einzusetzen, Lautsprecherdurchsagen zu nutzen und bei Sonderverkehren (z. B. Freimarkt) eine klarere Abwicklung zu organisieren.

Herr Degen führt aus, dass beim ersten Brückenwochenende umfangreiches Personal im Einsatz war (u. a. an der Westerstraße mit mehreren Mitarbeitenden pro Haltepunkt in Schichtbetrieb, insgesamt über 100 Mitarbeitende). Eine zusätzliche Besetzung aller Außenstandorte sei aus Ressourcengründen nicht möglich. Zur Betriebsabwicklung bei Zusatzfahrten wird erläutert, dass die Anlage am Roland-Center bereits stark ausgelastet sei und zusätzliche Fahrten zu Unübersichtlichkeit führen könnten.

Herr Otten fragt nach Möglichkeiten, Störungsinformationen automatisiert – etwa über Social Media oder WhatsApp-Kanäle – bereitzustellen, insbesondere wenn der Fahrgastinformationsplatz am Wochenende nicht besetzt ist. Herr Degen erläutert, dass der Fahrgastinformationsplatz regulär werktags besetzt sei, eine dauerhafte Wochenendbesetzung jedoch nicht finanziert ist. Bei besonderen Lagen werde kurzfristig zusätzliche Besetzung organisiert. Herr Geißler ergänzt, dass außerhalb dieser Zeiten die Leitstelle die Information zusätzlich zu ihren operativen Aufgaben übernimmt, jedoch nur mit zwei Personen besetzt ist. Ein automatisiertes System zur Störungsinformation existiere derzeit nicht.

Bezüglich Lautsprecherdurchsagen bestätigt Herr Geißler, dass diese am Roland-Center eingesetzt wurden, etwa mit Hinweisen zur Nutzung alternativer Linien (z. B. Linie 14). Wegen Beschwerden von Anwohnenden seien dann aber wieder eingestellt worden.

Frau Seifert erkundigt sich nach der Entwicklung der Personal- und Fahrzeuglage, nachdem es in der Vergangenheit zu personellen Engpässen und Angebotsreduzierungen gekommen war. Herr Degen bestätigt, dass es zeitweise deutliche Personalengpässe gab, die sich in ungeplanten Ausfällen sowie einer vorübergehenden Reduzierung des Fahrplanangebots niedergeschlagen hätten. Der aktuelle Stand sei wie folgt: Intensive Recruiting-Maßnahmen wurden umgesetzt, der Personalbestand ist inzwischen ausgeglichen, das geplante Angebot kann zuverlässig gefahren werden und mit Blick auf kommende Angebotsausweitungen werde weiterhin aktiv Personal eingestellt. Herr Degen bewertet die aktuelle Entwicklung im Unternehmen als positiv und stabil.

Herr Horn äußert Kritik an der Dauer der statischen Berechnungen zur Bürgermeister-Smidt-Brücke. Ursprünglich seien Ergebnisse für November angekündigt worden, später habe sich der Zeitrahmen weiter nach hinten verschoben. Er bemängelt, dass bei absehbar komplexen Berechnungen realistischere Zeiträume hätten kommuniziert werden müssen. Frau von Seck erläutert hierzu, dass im Rahmen eines Belastungstests über 6 Millionen Messpunkte an der Brücke erfasst wurden, die Daten durch eine Hochschule ausgewertet, katalogisiert und aufbereitet worden seien. Dieser Prozess habe länger

gedauert als ursprünglich angenommen. Erst nach Abschluss dieser Aufbereitung konnten die Ergebnisse an die zuständigen Statiker weitergegeben werden. Die Verzögerung sei somit nicht innerhalb der Behörde oder bei der BSAG entstanden, sondern im Zuge externer Auswertungen. Zugleich betont sie, dass der Belastungstest eine wichtige Grundlage darstelle, da ohne diese zusätzliche Untersuchung die Diskussion möglicherweise bereits mit einem negativen Ergebnis beendet worden wäre. Der Test eröffne die Möglichkeit, weiterhin auf eine Freigabe für den Straßenbahnbetrieb hoffen zu können.

Es wird ausdrücklich betont, dass derzeit kein vollständig ausgearbeitetes Ersatzkonzept „in der Schublade“ liegt. Frühere Planungen hätten sich mehrfach durch neue Rahmenbedingungen verändert und die Situation hänge nicht allein von dieser einen Brücke ab, sondern auch von anderen Bauwerken, etwa den Nutzungsbedingungen weiterer Brücken. Selbst im Falle einer Freigabe bleibe die Frage bestehen, wie lange eine Nutzung möglich wäre, da die Brücke altersbedingt perspektivisch ohnehin ersetzt oder grundlegend ertüchtigt werden müsse. Die Situation werde im Haus sehr ernst genommen; man sei optimistisch, müsse aber im Fall einer dauerhaften Sperrung eine neue Gesamtlage bewerten.

Herr Horn fragt nach einem möglichen Szenario, falls die Brücke dauerhaft nicht für Straßenbahnen freigegeben werden sollte, auch über mehrere Jahre. Herr Degen führt aus, dass in diesem Fall ein alternatives Betriebskonzept entwickelt würde, eine Linie 1 grundsätzlich in Betrieb genommen und eine Abstimmung mit der Linie 8 erfolgen würde. Auswirkungen wären jedoch erheblich und würden eine Neuordnung der Gesamtkonzeption des Netzes erfordern.

Herr Horn spricht einen aus seiner Sicht unzureichend abgestimmten Anschluss zwischen Bus und Straßenbahn im Bereich der Hochschule an, insbesondere bei Fahrten über die Brücke. Seitens der BSAG wird ausgeführt, dass die Taktstrukturen unterschiedlich seien (z. B. 10-Minuten-Takt auf der Linie 1, 7,5-Minuten-Takt auf anderen Linien) und bei Fahrplanabstimmungen größere Knotenpunkte wie das Roland-Center oder zentrale Innenstadtachsen Priorität hätten. Die Hochschule stelle im Gesamtsystem keinen vorrangigen Abstimmungspunkt dar. Einzelne ungünstige Umstiege könnten daher auftreten, ohne dass eine systematische Fehlplanung vorliege.

Herr Schlesselmann fasst zusammen, dass das Verkehrsnetz ein hochkomplexes System sei, in dem Änderungen an einer Stelle vielfältige Auswirkungen an anderer Stelle erzeugen. Baustellen und infrastrukturelle Einschränkungen stellten aktuell eine besondere Belastung dar. Ziel bleibe es, die Qualität des Angebots möglichst stabil zu halten und Einschränkungen zu minimieren. Die Herausforderungen werden anerkannt, ebenso die Notwendigkeit transparenter Kommunikation und kontinuierlicher Anpassung der Konzepte.

Frau von Seck weist darauf hin, dass die SBMS halbjährlich einen Brückenbericht erstellt, welcher der Deputation vorgelegt wird. Der nächste Bericht werde am 5. März veröffentlicht. Aktuell stehen die Ergebnisse des Belastungstests noch aus und werden nicht in diesem Bericht enthalten sein. Sie gehe davon aus, dass die Ergebnisse in den nächsten vier bis fünf Wochen vorliegen werden.

#### **TOP 4 Verschiedenes**

Herr Bettermann berichtet von massiven Frostschäden in der Huchtinger Heerstraße zwischen Carl-Hurtzig-Straße und Zum Huchtinger Bahnhof.  
Auch in der Norderländer Straße und Obervielander Straße sind Schäden entstanden.  
Das Ortsamt gibt die Hinweise an das Amt für Straßen und Verkehr weiter.  
Herr Decker informiert, dass Bürgerhinweise über das ASV-Kontaktformular die Priorisierung unterstützen.

Ende der Sitzung um 20:11 Uhr

Herr Knuschke  
(Beiratssprecher)

Herr Schlesselmann  
(Sitzungsleiter)

Herr Homann  
(Protokoll)