

Persönlich von Herrn Lange am
ET 26.3.19 abgegeben

- 1 -

Jens Lange, Hudemühler Straße 29, 28329 Bremen

Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
Referat 53 – Verkehrs- und Straßenrecht
**Planfeststellung für den Neubau einer Straßenbahnquerverbindung
zwischen den Straßenbahnlinien 2 und 10 und Straßenbahnlinie 1
über Bennigsenstraße, Stresemannstraße und Steubenstraße (Querverbindung Ost)**
Meine Einwendung vom 9.10.2018

Ergänzender Erörterungstermin
Sitzungssaal 1.07 Contrescarpe 72, 28195 Bremen

Bremen, 26. März 2019

Kontext:

Die Stadtgemeinde Bremen plant, eine Querverbindung zwischen den Straßenbahnlinien 2 und 10 ab der Kreuzung Bei den drei Pfählen / Bennigsenstraße über Bennigsenstraße, Stresemannstraße und Steubenstraße bis zur Straßenbahnlinie 1 an der Kreuzung Steubenstraße / Julius-Brecht-Allee zu realisieren. Mit dieser Querverbindung Ost sollen die Stadteile Osterholz und Vahr direkt mit der Östlichen Vorstadt und der Innenstadt verbunden werden.

Wesentliche Vorteile:

- Eine direkte, schnelle und bequeme Verbindung zwischen Vahr, Blockdiek und Osterholz einerseits sowie zu den Bereichen Ostertor, Steintor, Peterswerder und Hulsberg andererseits.
- Eine direkte und bequeme Erreichbarkeit der Betriebe und der Gewerbetreibenden im Bereich Stresemannstraße / Steubenstraße von der Vahr oder der östlichen Vorstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Eine Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs im Bremer Osten.

Linienführung gemäß Verkehrsentwicklungsplan:
(Wegfall der Linie 2 nach Sebaldsbrück)

Zu meiner Person:

Name Jens Lange, nicht zu verwechseln mit dem Namensvetter aus dem Referat 53.
Seit gut 2 Jahren im Ruhestand,
verheiratet und lebend seit 1981 ohne eigenes Auto – auch nicht beruflich –
in der Gartenstadt Vahr.
Fahrten werden mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt.
Wichtigste Haltestelle ist die Föhrenstraße mit den Straßenbahnlinien 2 und 10.

Einschätzung der Planung:

Die Querspange halte ich für eine sehr sinnvolle Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs.

Denn sie ist die kürzeste und somit natürlichste Verbindung der Stadtteile Vahr, Blockdiek etc. mit dem sogenannten „Viertel“ und der Innenstadt.

Darüber hinaus ermöglicht sie eine wichtige Querverbindung der o. g. Stadtteile mit Sebaldsbrück, Hastedt und – ganz wichtig – auch über die „Erdbeerbrücke“ zu den Stadtteilen „Links der Weser“.

Es ist ein längst überfälliges Projekt, zu dem später die Frage bleiben wird, warum diese Linienführung nicht längst realisiert wurde.

Welche Ziele verfolge ich mit meiner Einwendung?

1. Der Öffentliche Nahverkehr muss weiter verbessert werden.
In diesem Punkt gibt es zweifellos Konsens.
2. Kein Benutzer des Öffentlichen Nahverkehrs darf durch die geplante Lösung benachteiligt werden.
In allen Phasen des Projekts muss jeder Beteiligte Verbesserung für sich erkennen können.

Keiner darf hinterher sagen, die neue Linienführung ist nachteilig für mich.
Es wäre zum Beispiel eine Verschlechterung, wenn jemand die Innenstadt (Domsheide) nicht mehr wie gewohnt umsteigefrei erreichen könnte.
Das würde dazu führen, dass viele Mitbürger schimpfend auf den ÖPNV wieder auf das Auto umsteigen würden.

Wer aus der Region jenseits der Sankt-Jürgen-Straße kennt das nicht, im abendlichen Verkehr aus der Innenstadt kommend, wenn die Bahnen nur noch alle 20 Minuten fahren und es so schön wäre, wenn man von der Linie 3 in die Linie 10 umsteigen könnte, was aber nicht möglich ist, weil die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt sind.
Da graut es so manchem, zu erfahren, zukünftig den ganzen Tag auf eine Umsteigemöglichkeit angewiesen zu sein.

Künstliche neue Barrieren im ÖPNV will niemand.
Und keiner der politisch Verantwortlichen sollte verkünden müssen, die Verbesserungen für die Bürger in der Vahr würden nur erreicht, wenn die Bürger in Sebaldsbrück, Hemelingen und Hastedt auf ihre bisherigen guten Straßenbahnverbindungen in die Innenstadt verzichten.
Das würde auf breite Ablehnung stoßen.
Und die Reaktionen der Beiräte fallen heute schon entsprechend aus.
So ein Zustand würde auch den letzten Zweifler vergrämen.
Es wäre eine bittere Zumutung für die zahlenden ÖPNV-Teilnehmer.
Eine solche Maßnahme stände im eklatanten Widerspruch zu dem gemeinsam erklärten Ziel, den Öffentlichen Nahverkehr für alle zu verbessern.

Erläuterung meiner Einwendung:

Geplant sind zwei Ausbaustufen:

1. Verbindung der Straßenbahnlinie Julius-Brecht- mit Bennigsen-Straße,
2. Verbindung Weserwehr mit Malerstraße.

Wie erreicht man eine Verbesserung für alle ÖPNV-Benutzer mit jeder dieser Entwicklungsstufen?

Meine Einwendung betrifft im Wesentlichen genau diese Frage:
Denn mit einer geschickten Verknüpfung dieser beiden Entwicklungsphasen gibt es eine grundlegende Lösung des oben geschilderten Problems:

In der ersten Ausbaustufe bleiben die Linienführungen der Straßenbahnen 2 und 10 wie bisher bestehen.

Die Linie aus der Vahr wird zunächst über die neue Querverbindung nur bis zur Endhaltestelle Weserwehr geführt.

Allein durch diese Maßnahme werden die wesentlichen Verbesserungen für die Bürger der bisherigen Linie 1 – wie oben beschrieben –, erreicht, wenn auch zunächst vielfach nur mit Umsteigeverbindungen zu den Linien 2, 3, 10, 22, 730 und 740 an den Kreuzungshaltestellen.

Entscheidender Vorteil der 1. Ausbaustufe:
Niemand wird hierdurch in seinen bisherigen ÖPNV-Möglichkeiten eingeschränkt.
Es ist eine Win-Win-Situation für alle Betroffenen!

Die optimale Lösung wird mit der 2. Ausbaustufe erreicht, die es erlaubt, die Straßenbahnlinie 2 direkt über die Querspange in die Vahr zu führen, ohne dass die Fahrgäste in Hastedt und Sebaldsbrück benachteiligt werden, denn sie können nun mit der Linie 3 die Haltestellen von der Malerstraße bis zur Endstation Sebaldsbrück wie bisher benutzen – und vielleicht auch bald weiter gen Osten.
Die Innenstadt bleibt für alle umsteigefrei zu erreichen.

Der Hintergrund der Idee besteht darin, die Vorteile in Raten für alle zu gewähren, ohne dass ganze Stadtteile zwischendurch – wahrscheinlich für unbestimmte Zeit – Nachteile für sich in Kauf nehmen müssen.

Stellungnahme zur Erwiderung 92.1 des Vorhabenträgers

Die Erwiderung stützt sich auf aktuelle Fahrgastzählungen im Streckenabschnitt Bennisenstraße – Sebaldsbrück, der heute von den Linien 2 und 10 bedient wird. Es wird darauf verwiesen, dass die Bahnen dort nicht ausgelastet seien und somit eine Halbierung des Angebots möglich wäre, ohne wesentliche Qualitätsstandards zu verlieren.

Als Fahrgast – insbesondere während des erhöhten Berufsverkehrs – habe ich diesbezüglich ganz andere Erfahrungen und frage mich, gilt eine Straßenbahnfahrt nur dann als ausgelastet, wenn viele Fahrgäste stehen müssen? Haben die Zählungen kurz vor Erreichen der Endstation oder kurz nach dem dortigen Start der Bahnen stattgefunden?

Ohne meinerseits gegenteilige Nachweise erbringen zu können, scheint mir diese Statistik sehr fragwürdig zu sein.

Muss nicht für eine Stärkung des ÖPNV umgekehrt argumentiert werden?
Nur freie Kapazitäten in der Straßenbahn erlauben Steigerungen des ÖPNV und seiner Attraktivität.

Engpass zwischen Sankt-Jürgen-Straße und Domsheide

Es ist damit zu rechnen, dass sehr viele Fahrgäste der heutigen Linie 1, die in die Innenstadt fahren möchten, zukünftig die neue Querverbindung nutzen werden. Denn die Strecke und somit auch die Fahrzeit sind kürzer. Mit diesem Ergebnis wäre das oben genannte Ziel der Maßnahme erreicht.

Aber reicht die Kapazität der Bahnen, die heute schon voll besetzt fahren? Die Linie 2, 3 und 10 fahren nicht selten vollbesetzt zwischen Sankt-Jürgen-Straße und Sielwall. Wie sollen die vielen zusätzlichen Fahrgäste über die Querverbindung noch von diesen drei Linien (vorwiegend Linie 2) aufgenommen werden?

Hier ergibt sich möglicherweise ein Engpass in der Auslastung, der einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV entgegensteht. Ist eine notwendige Verdichtung des Straßenbahntaktes, mit der dieses Problem gelöst würde, im Engpass zwischen Sankt-Jürgen-Straße und Sielwall noch möglich?

Bremen, 26. März 2019

Jens Lange

