

# Was spricht für die KHL Trasse? (Kirchhuchtinger Landstraße)

Kurzvortrag anlässlich des  
„3. Bürgerforums“ zur Verlängerung  
der Straßenbahnlinien 1 und 8  
in und durch Huchting  
-als Gegenrede zur BTE-Trasse  
(Mo, 09.07.12 ab 18 h im bus)  
Rolf Berger - „Huchting Initiative“

# 1. Vorbemerkung

- Im Vorbereitungsgespräch (17 Teilnehmer) am Mi, 04.07.12 hat Herr Senator Dr. Lohse kompromisslos betont, dass zwar über die Trassen BTE und KHL „in Rede-und Gegenrede“ noch einmal kurz vorgetragen werden darf,
- dass aber die Entscheidung für die „Variante 2.2 BTE-Trasse mit Linie 1 und 8“ längst (-wieso eigentlich?) gefallen ist und
- dass die KHL „keine Alternative“ darstellt.

## 2. Vorbemerkung

- KHL-Trasse meint das kleine Teilstück (1,8 km) vom Einbiegen nach der Haltestelle Roland Center in die KHL bis
  - a. zum Abbiegen in die Heinrich-Plett-Allee am Friedhof (Linie 1) = 1,3 km und
  - b. zur BTE-Querung nach der „Haferflocken-Kreuzung“ (Linie 8) = 0,5 km

# 3. Vorbemerkung:

Der Verkehrsplaner Dr. Hüttmann aus HH-Harburg wies 2001 in der „Machbarkeitsstudie“ aus:

- „Wenn man sie Verlängerung will, dann ist die KHL die optimale Lage und machbar.“
- Die KHL hat die nötigen Durchgangsbreiten ... von 22,5 m, ...an 4 - 5 Stellen im Rahmen von 2 - 3 m ist es notwendig, Grund und Boden von Vorgärten aufzukaufen...“

(Bei Nutzung von Eingleisigkeit verringert sich das erheblich! = geringe Eingriffe in Privatgrund)

# Vorteile der KHL gegenüber der BTE

(Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn)

- Durch die KHL verläuft eine der Huchtinger Hauptverkehrsachsen, die die Bewohner gut anbindet. Nur hier wäre der Begriff Straßenbahn stimmig.
- Die Haltestellen sind gut erreichbar: „Sie sind da, wo die Menschen in der Nähe wohnen“.
- Der Fahrgastzuwachs ist höher.
- Die ÖPNV-Erschließung ist deutlich besser.
- Auf „ergänzende Buslinien“ kann verzichtet werden.
- Die Förderfähigkeit ist weitgehend gegeben.  
(mit überwiegend verkehrsunabhängigem Bahnkörper!)

# Was spricht für die KHL ?

- Die KHL ist ökologisch vorteilhafter: Weniger Bäume müssen gefällt werden, weniger Eingriffe in „streng geschützte und geschützte Tierarten“ sind nötig. BUND: „Die KHL ist aus Umweltsicht besser.“
- Der Engpass bei der zweiten Kreuzung in den Willakedamm wird vermieden. (Keine Doppel-Kreuzung der KHL). Überhaupt wird es keine Belastungen im Abschnitt Willakedamm mit der neuen Haltestelle in Höhe Robbenplate geben; Grunderwerb wäre nicht nötig.
- Die KHL-Lösung würde verhindern, dass der Güterverkehr nachts erfolgen müsste ( Zusätzliche optische und akustische Signale würden entfallen.)
- Die Zerschneidung in Huchting-Nord und Huchting-Süd ( Einzäunung mit nur wenigen Durchgängen) würde vermieden werden.

# ? Kostenunterschied von 23 Mio € ?

- Es sind „geschätzte Investitionskosten“ hochgerechnet worden – daher angeblich 23 Mio € Differenz. Zahlen, die von Fr. Pieper (ASV) am 19.09.2008 mitgeteilt wurden:
  - BTE ca. 28 auf 76 Mio € = um 46 Mio € erhöht
  - KHL ca. 40 auf 99 Mio € = um 59 Mio € erhöht !!!
- Angebliche Faktoren für die Kostendifferenz (Depu-Vorlage) seien:
  - KHL 240 m länger ! Falschangabe
  - Ausbauquerschnitt auf KHL ist breiter
  - Ertüchtigung bzw. Neubau der (ersten) Brücke – HPA !
  - „Zusätzliche“ Haltestelle ! (KHL vier – BTE drei )
  - Angeblich höherer Grunderwerb und „Regulierungsmaßnahmen“ auf der KHL?
  - Aufwändige Knotenpunktgestaltung: Stuhler Landstr.?

# ? Kostenunterschied 23 Mio € ?

Sanierung des Schmutzwasserkanals - ca. ? €, und  
„neue Fahrbahndecke“ ( ca. 3 Mio €)

-dann sind es noch 18 - 20 Mio € Unterschied.

Die erste Brücke wurde sicherlich mit mehreren  
Mio € Neubaukosten eingerechnet,

-dann sind es noch 10 – 15 Mio € Unterschied.

Die Kosten für den Buswendeplatz am Friedhof  
wurden bisher nicht berücksichtigt !!!

- Dann sind es noch ...

# Stadtplanerische Vitalisierungseffekte

- Laut Angaben von Frau Urban (Stadtplanerin) sind dringend Aktionen zur Belebung der KHL („zur besseren Stadtteilentwicklung als lebendiger Straßenzug“) erforderlich.
- Selbst der Verkehrsplaner des ASV, Herr Polzin, hat gegenüber Herrn Bries (Beirat) angeboten, zusätzliche Mittel zur Aufwertung des Stadtteils Huchting zur Verfügung zu stellen.

Würde man beides mit der KHL-Trasse kombinieren, wäre der Kostenunterschied noch weitaus geringer.

# Beispiele für Abwägungs- und Berechnungsschwächen

- Die erste Brücke auf der HPA ist im „Blauen Netz für Schwertransporte“ ausgewiesen !!! Sie trägt also ohne Weiteres eine Straßenbahn.
- Die Zusatzkosten für die ergänzenden Buslinien (Linie 58 bis Friedhof und z.T. bis Delfter Str. und Flämische Str.) sind nicht ausgewiesen. Mit Busergänzung bis zum Friedhof ist der Kosten-Nutzen-Indikator nur noch 0,91.
- Laut Intraplan ist der Kosten-Nutzen-Indikator 1,09 im April 2008 (bezogen auf 2006), laut Depu-Vorlage nur noch 0,77 im April 2012.
- Die Fahrgastprognosen( „Verlagerung von 3180 PKW-Fahrten pro Werktag und weitere 740 Personen-Neuverkehrsfahrten auf der Linie 1...“) sind unrealistisch. Gleiches gilt für die Linie 8.
- Nach dem zurückgezogenen Planfeststellungsverfahren vom Juni 2010 waren 920 Bäume ( 190 geschützte Arten) betroffen, laut Depu-Vorlage 2012 sind es bei „Variante 2.2“ noch 615 -720. Die artenschutzrechtliche Beurteilung ist unverändert: ca. 30 Vogelarten, 5 Fledermausarten, 1 Waldohreulenart neben zahlreichen Säugern werden gefährdet ...

# Fazit des „Varianten“-Vergleichs

- Für die KHL wurden alle Hürden hoch aufgeschichtet (= „schlecht rechnen“):  
(z.B.: Neubau einer Brücke, geringer Sanierungsbedarf, ...)
- Für die BTE wurde alles getan, dass die Kosten möglichst gering aussehen (= „schön rechnen“):  
(z.B.: Erwerb an Privatgrund, nicht eingerechnet: Kosten für Rad-und Fußweg, ...)

# Zitate

- „...Pöbeleien haben die Mitarbeiter der Verwaltung nicht verdient... es ist fast gesundheitsschädigend, nach Huchting zu kommen.“ „Die Huchtinger hätten mäßigend eingreifen müssen.“ (Hr. Dr. Lohse)
- „Herr Berger hat vorrangig persönliche Interessen.“ (Hr. Polzin)
- „Jene, die da schreien, werden ohnehin die Straßenbahn nicht nutzen.“ (Hr. Eisenberg)
- „Insgesamt ist der verkehrliche Nutzen der Linie 8 im bremischen Abschnitt gering.“ ( Depu-Vorlage 12.04.12)
- „Die BTE-Trasse ist nicht preiswerter.“ (Carsten Sieling, 2004 - heute MdBundestages).
- „In 20 Jahren wird man sagen, die BTE war ein Fehler.“ ( Hermann Kleen, 2009)

# Zitate und Wirklichkeit

- „... man kann nicht darauf verzichten, nur weil es 200 betroffene Anwohner gibt, die dagegen sind...“ (Hr. Eisenberg – BSAG-Vorstand)
  - „Es gibt eine `stille Mehrheit` - das erinnert an Stuttgart 21: Da hat auch die schweigende Mehrheit für den Bau gestimmt ...“ (Hr. Eisenberg)
- „In kurzer Zeit haben sich rund 250 Anwohner am Roland Center die Verlängerung erklären lassen und waren zum größten Teil positiv gestimmt...“ (Hr. Eisenberg)

=====

- 304 schriftliche Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren von 2010–größtenteils anwältlich eingebracht – führten dazu, das Verfahren einzustellen!!!
- Nahezu 1000 Zeichner der Petition vom Juni 2010 erhielten die Antwort, dass das bisherige Verfahren weder ordnungsgemäß noch ermessensfehlerfrei abgelaufen ist ...

# Ist schon alles entschieden ?

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau und Verkehr wird am Do, 19.07.12 (vor der Sommerpause) tagen und sich zu dem Thema „Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe – Ergebnisse der Variantenuntersuchung“ äußern.

Bisher wurde der Bericht der Verwaltung vom 12.04.12 lediglich zur Kenntnis genommen.

Es ist davon auszugehen, dass die politisch Entscheidenden in der Depu und / oder in der Bremischen Bürgerschaft die „wirtschaftlichste Lösung“ beschließen werden.

Aber, welche ist das? Für Huchting nur die KHL ! Einstimmiger Beschluss des Beirates Huchting vom Di, 17.04.12 – Bestätigung des Mehrheitsbeschlusses vom 15. September 2003.