

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
am 08. Januar 2015

Querverbindung Ost

Straßenbahnquerverbindung Bennigsenstraße – Stresemannstraße - Steubenstraße

Der Deputierte Andreas Hipp (CDU) hat um einen Bericht verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit einer Straßenbahnquerverbindung Ost gebeten.

Frage 1:

Die Straßenbahnquerverbindung Ost wurde der Deputation als mögliche Ersatzmaßnahme für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 2 und 10 über Sebaldsbrück hinaus nach Osterholz vorgestellt. Welche Alternativen wurden innerhalb des gesamtbremsischen Straßennetzes außerdem betrachtet und wie haben diese bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abgeschnitten? Kann der Deputation eine nach den VV zu § 7 LHO erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungsübersicht vorgelegt werden?

Die Maßnahme Gleisverbindung Bennigsenstraße – Stresemannstraße – Steubenstraße – Julius-Brecht-Allee war bereits in dem von der Verbandsversammlung des ZVBN beschlossenen Nahverkehrsplan 3 für den Zeitraum 2008 bis 2012 als Maßnahme mit unbestimmter zeitlicher Priorität enthalten. Als weitere Maßnahmen im Streckennetz der Straßenbahn waren die Gleisverbindungen Malerstraße – Weserwehr und Oberneuland - Delmenhorst / Linie 11 als Prüfaufträge enthalten.

Letztere wurde im Rahmen der ÖPNV/SPNV-Programmplanung nach den Regularien der standardisierten Bewertung als sogenannter Mitfall 6a untersucht. Die Nutzen-Kosten-Relationen bewegen sich in Abhängigkeit von den zwischen 44 Mio. € und 48 Mio. € anzunehmenden Investitionen zwischen 0,97 und 1,10, also nahe des für eine Förderung durch Bundesmittel kritischen Wertes von 1. Da das Risiko einer möglichen Baukostensteigerung von Bremen nicht hätte aufgefangen werden können, wurde diese Maßnahme nicht weiter verfolgt.

Die Maßnahme einer Gleisverbindung zwischen Malerstraße und Weserwehr wurde als Einzelmaßnahme nicht untersucht, da unabhängig von der Höhe der erforderlichen Investition die Weiterführung einer Straßenbahnlinie vom Weserwehr in Richtung Sebaldsbrück als Einzelmaßnahme nicht zu einer Verbesserung des Betriebsergebnisses der BSAG geführt hätte, die neben einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis Voraussetzung für Ausbaumaßnahmen ist. Gleichwohl ist sie im Zielszenario des VEP nach wie vor enthalten.

Obwohl nicht im seinerzeit gültigen Nahverkehrsplan enthalten, wurde eine Straßenbahnanbindung der Überseestadt, abzweigend von der Linie 3 über die Konsul-Smidt-Straße bis in den Bereich Überseepark, nach den Regularien der Standardisierten Bewertung untersucht. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis lag bei 0,17. Nach Aussage des Gutachters weist die Überseestadt für eine Straßenbahnanbindung ein zu geringes Verkehrsaufkommen aus. Aus

der Nutzen-Kosten Betrachtung heraus wurde der Bus als das geeignetere Verkehrsmittel zur Erschließung der Überseestadt empfohlen.

Die Straßenbahnquerverbindung Ost wurde nach genauer Prüfung und Voruntersuchung der Deputation im Februar 2012 als mögliches Projekt anstelle der Maßnahme „Verlängerung der Straßenbahnlinien 2 und 10“ im Rahmen des Großvorhabenprogramms des Bundes „04 G 26T Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV)“ vorgestellt. Hintergrund war, dass die Verlängerung der Linien 2 und 10 aufgrund geänderter Rahmenbedingungen den für eine Förderung nach GVFG-Großvorhabenprogramm erforderlichen Nutzen-Kosten-Faktor nicht mehr erreicht hätte.

In einer Analyse von Verkehrsbeziehungen hat sich herausgestellt, dass zwischen der Vahr und Tenever einerseits sowie zwischen Hulsberg, Peterswerder, Steintor und Ostertor andererseits viele Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und vergleichsweise wenig Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Daher wurde geprüft, ob hier eine Straßenbahnverbindung zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, zu einer Fahrgaststeigerung im ÖPNV und zu einer Entlastung vom Kfz-Verkehr beitragen könnte.

Osterholz und die neue Vahr könnten durch die Neubaustrecke über die Steubenstraße, Stresemannstraße und Bennigsenstraße auf kurzem Wege umsteigefrei mit der östlichen Vorstadt verbunden werden. Auf der Basis eines qualitativ aussagekräftigen Vorentwurfs und weiterer Prüfungen des ASV ist eine Kostenschätzung vorgenommen worden, um eine Nutzen-Kosten-Untersuchung vornehmen zu können.

Basierend auf dem Verfahren zur Standardisierten Bewertung wurde durch das Büro Intraplan diese Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Sie zeigte einen Nutzen-Kosten-Faktor sehr deutlich über 1 und das Projekt wird somit vom BMVI grundsätzlich als förderfähig angesehen. Wesentliche Gründe für den im Vergleich zu anderen Straßenbahnvorhaben hohen Nutzen-Kosten-Faktor waren die perspektivisch sehr gute Annahme der Verbindung unter Beibehaltung des Straßenbahn-Fahrzeugbedarfs, ein Mehrverkehr von ca. 1.400 Fahrten täglich im ÖPNV sowie, aufgrund von Verlagerungen vom Bus zur Straßenbahn, mögliche Betriebskosteneinsparungen im Busbereich. Durch das positive Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit auch für die Förderung aus bremischen Mitteln nach § 7 LHO gegeben.

Die Untersuchungen weiterer Straßenbahnverbindungen – wie sie im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) erfolgt sind – stehen nicht im Zusammenhang mit dem aktuellen Großvorhaben des Bundes. Die Maßnahme Steubenstraße (aktuelle Bezeichnung Straßenbahnquerverbindung Ost) hat daher (ebenso wie Huchting und Leeste) auch Eingang in das Basisszenario des VEP gefunden, während die zusätzlichen Straßenbahnmaßnahmen erst Gegenstand des Zielszenarios wurden. Das Handlungskonzept des VEP ist von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 29.07.2014 und der Stadtbürgerschaft am 23.09.2014 beschlossen worden.

Frage 2:

Die Querverbindung Ost ist im VEP enthalten. Wie viele Anregungen und Anmerkungen hat es im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum VEP zu dieser Maßnahme gegeben?

Die Querverbindung Ost ist als Maßnahme des Basisszenario im VEP enthalten und wurde hier auch so vorgestellt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Internet auf bremen-bewegen.de wurden hierzu 7 Anmerkungen gepostet, die dieser Maßnahme direkt zugeordnet werden können. Ebenfalls diskutiert wurde die Maßnahme im Rahmen der regionalen Bürgerforen. Hier vornehmlich in den Bürgerforen für den Bereich Nordost, die jeweils im Bürgerzentrum Neue

Vahr durchgeführt wurden. Eine einzelfallbezogene Quantifizierung der hier mit den Gutachtern an einzelnen Themenstellwänden diskutierten Beiträge hat nicht stattgefunden, so dass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

Frage 3:

Wie schätzt der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr nach der Einwohnerversammlung am 7. Oktober und der Beteiligung der Gewerbetreibenden am 13. Oktober den Grad der Zustimmung zu der Maßnahme ein?

Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Grad der Zustimmung nicht abschätzbar.

Die Intention der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit ist, die Anregungen der Bürgerinnen Bürger aufzunehmen, zu prüfen und in die weitere Planung mit einfließen zu lassen. Ebenso dienten die Termine der frühzeitigen Aufklärung. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, ihre Fragen an den Auftraggeber, den Vorhabenträger, den Betreiber der Straßenbahn, das Projektmanagement und die Verkehrsplaner zu richten. Die zum Teil kritischen Äußerungen sind keine unerwartete Reaktion. Es ist nachvollziehbar, dass Bürgerinnen und Bürger auf Änderungen in ihrem unmittelbaren Umfeld zunächst mit Skepsis reagieren.

Frage 4:

Im Zuge der Baumaßnahme sollen rd. 150 Straßenbäume, insbesondere entlang der Bennigsenstraße und der Stresemannstraße, gefällt werden. Wo sollen die Ersatzpflanzungen erfolgen? Kann sichergestellt werden, dass die Ersatzpflanzungen ebenfalls in dem betroffenen Ortsteil Hastedt durchgeführt werden?

Ein Teil der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen kann direkt an der Strecke, u. a. in der Bennigsenstraße, durchgeführt werden. Für den darüber hinaus erforderlichen restlichen Anteil sind weitere mögliche Flächen im Ortsamtsbereich zu prüfen.

Frage 5:

Durch den geplanten Wegfall der Straßenbahnlinie 2 nach Sebaldsbrück ist für das Erreichen der Domsheide und der Innenstadt aus Teilen Hemelingens, aus Sebaldsbrück und aus Teilen Hastedts zukünftig ein Umsteigen erforderlich, während ein Vorteil der Verbindung eine „schnelle und bequeme Verbindung zwischen Vahr, Blockdiek und Osterholz einerseits sowie den Bereichen Ostertor, Steintor, Peterswerder und Hulsberg andererseits“ ohne umzusteigen sein soll. Inwieweit sind die Interessen der Menschen in Hastedt, Hemelingen und Sebaldsbrück in den Abwägungsprozess einbezogen worden?

Es hat eine umfassende Abwägung der verkehrlichen Belange der ÖPNV-Nutzer stattgefunden.

Aktuelle Zählungen der BSAG zeigen, dass der vorhandene 5-Min.-Takt durch zwei Straßenbahnlinien ein Überangebot im Verhältnis zur Nachfrage darstellt. Die zwischen Bennigsenstraße und Sebaldsbrück auftretenden Fahrgastmengen können ohne Verletzung der mit dem ZVBN als Aufgabenträger für den ÖPNV vereinbarten Qualitätsmaßstäbe auch von einer Straßenbahnlinie im 10-Minuten-Takt befördert werden.

Durch den Wegfall der Straßenbahnlinie 2 nach Sebaldsbrück wären die heutigen Umsteiger vom/ zum Busverkehr in Sebaldsbrück betroffen. Da ein Großteil der Fahrgäste die weiterführenden Buslinien 33 und 34 nutzt, wird als Änderung gegenüber dem Bestandsnetz vorgesehen, diese Buslinien zum Weserwehr zu verlängern und dort das Umsteigen zur Linie 3 in Richtung Innenstadt zu ermöglichen. Für diese Umsteiger ändert sich somit die Situation, abgesehen vom Umsteigepunkt, nicht.

Negativ betroffen sind die Fahrgäste, die aus einer anderen Buslinie bislang in Sebaldsbrück in die Linie 2 in Richtung Domsheide/Innenstadt umgestiegen sind bzw. die Fahrgäste, denen an den Haltestellen zwischen Ludwig-Quidde-Straße und Sebaldsbrück die Direktfahrbeziehung in die Östliche Vorstadt und Domsheide/Innenstadt entfällt. Die Zahl dieser Fahrgäste ist deutlich geringer als die Zahl derjenigen, die von der neuen Direktfahrmöglichkeit über die Straßenbahnquerverbindung Ost profitieren.

Frage 6:

Ein Vorteil der Querverbindung Ost soll „eine direkte und bequeme Erreichbarkeit der Betriebe / der Gewerbetreibenden im Bereich der Stresemannstraße / Steubenstraße von der Vahr oder der östlichen Vorstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ sein.

Welche gegenüber der Ist-Situation mit den Haltestellen der Linien 2, 10 und 25 zusätzlichen Haltestellen sollen diese Verbesserung für die Betriebe an der Stresemannstraße und Steubenstraße bewirken?

Der Vorteil entsteht nicht durch zusätzliche Haltestellen im Planungsraum, sondern über die Zahl der zusätzlichen Verbindungen, die mit dieser neuen Straßenbahnführung entstehen. Die Haltestelle Steubenstraße kann heute z. B. mit der Linie 25 von 40 anderen Haltestellen im Busliniennetz mit der Linie 25 direkt erreicht werden. Da mit der Linie 2 ein Zusatzangebot entsteht, kann man künftig von 41 weiteren Haltestellen auch aus ganz anderen Stadtteilen umsteigefrei zur Steubenstraße gelangen.

Frage 7:

Die Bereiche Bennigsenstraße und Steubenstraße sind bereits jetzt verkehrlich stark belastet. Ist im Rahmen der Planungen sichergestellt, dass der Verkehrsfluss in diesen Bereichen sich durch die Straßenbahn nicht verschlechtert?

Im Verlauf des bisherigen Planungsprozesses wurde eine umfangreiche Verkehrssimulation auf Basis der aktuellen Verkehrsbelastung sowie der Prognosebelastung 2025 durchgeführt. Die Verkehrssimulation stellt eine sehr detaillierte Untersuchung dar. Im Ergebnis ist die gesamte Strecke der geplanten Straßenbahnführung leistungsfähig. Auch im Bereich Bennigsenstraße, an den Knotenpunkten Bismarckstraße und Bei den Drei Pfählen wird die aktuelle Leistungsfähigkeit auch unter der Prognosebelastung im Jahr 2025 beibehalten.

Frage 8:

Wie bewertet der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr aus Kosten-/Nutzen-Sicht die Möglichkeit durch die Kombination von Verschwenken der Linie 25 über Bennigsenstraße / Hastedter Heerstraße / Stader Straße und von Einziehen einer Straßenbahnlinie, die ab der Kreuzung am Dobben auf vorhandenen Gleisen ins Viertel und zur Domsheide weitergeführt wird, den gleichen oder einen ähnlichen Effekt zu erzielen wie mit der Querverbindung Ost?

Ein Verschwenken der Linie 25 vom heutigen, direkten Linienweg über die Stresemannstraße und Bismarckstraße zum Hauptbahnhof führt zu massiven Fahrzeitverlusten für durchfahrende Fahrgäste. Durch diese Umwegfahrt gäbe es auf dieser Linie in jedem Fall mehr negativ als positiv betroffene Fahrgäste. Zudem wäre auch bei diesem Vorschlag nach wie vor ein Umsteigen zwischen der Linie 25 und der Straßenbahn in Richtung Domsheide notwendig, da der eigentliche Zweck nicht primär in der Anbindung von Hastedt, sondern vielmehr in der direkten Verbindung zwischen der Östlichen Vorstadt/ Innenstadt einerseits und der von der Linie 1 bedienten nachfragestarken Achse Vahr/ Osterholz/ Tenever andererseits liegt. Diese wird aber von der Linie 25 gar nicht erschlossen.

Die Fahrzeit einer neuen Linie 2 läge zwischen Julius-Brecht-Allee und Domsheide bei 14 Minuten, über den bisherigen Linienweg der Linie 1 über Am Dobben und weiter über Sielwall zur Domsheide bei 16 Minuten. Das ist zwar marginal, würde aber zusammen mit der ebenfalls vorgeschlagenen Umwegführung der Linie 25 voraussichtlich insgesamt nicht nur zu einer Verschlechterung der Reisezeiten, sondern auch des Betriebsergebnisses der BSAG führen. Hinzu kommt, dass mit einer solchen Straßenbahnführung der Hauptnutzen, nämlich die Anbindung möglichst weiter Teile entlang der Östlichen Vorstadt/ Peterswerder/ Am Hulsberg an den Bremer Osten nicht erreicht würde.

Die Führung einer ganztägig verkehrenden Linie über Am Dobben führt zu Parallelverkehren zu den vorhandenen Linien 1 und 4 im Zuge der Schwachhauser Heerstraße und somit neben betrieblichen Problemen gleichzeitig zu einer nicht angemessenen Übererschließung dieses Bereiches. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass die Kapazität der in der Östlichen Vorstadt verbleibenden Linien 3 und 10 bei kompletter Herausnahme der Linie 2 im Bereich Am Hulsberg/ Steintor nicht mehr ausreicht, um die dort auftretenden Fahrgastströme aufnehmen zu können.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.