

Übersicht zu den Einträgen (Statements, Fragen und Antworten) im Internetforum zur Verlängerung der Straßenbahn Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 nach Stuhr / Weyhe

Allgemeines.....	2
Varianten.....	29
Künftige Verkehrsverbindungen.....	41
Lärm und Erschütterungen	54
Andere Vorhaben	66
Finanzielles	70
Park and Ride	82

Allgemeines

119 Einträge

Eintrag: 05.07.2012 09:17

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Zur Frage am 04.07.12

Hallo, selbst Sie haben nur Ihre eigenen Interessen. Warum wollen Sie die Bahn? Bequemlichkeit?
Kürzere Fahrtzeit?

Eintrag: 05.07.2012 06:26

Kategorie: Allgemeines / HPA

Frage:

Auf dem 1. Bürgerforum war ich in der Gruppe HPA, dort wurden uns "alte" Pläne gezeigt und der Abschnitt Sodenmatt/Sodenmattmarkt wurde einfach übergangen. Wieviel wird vom Sodenmattmarkt weggenommen?

Antwort:

Der Wochenmarkt am Sodenmatt wird durch die Straßenbahnverlängerung nicht verkleinert, sondern lediglich angepasst.

Eintrag: 05.07.2012 06:22

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

wo können wir weiter Fragen stellen? Auf dem 1. Bürgerforum wurde uns ein Bürgerbüro versprochen. Wo bleibt das?

Antwort:

Auf dem nächsten Bürgerforum am Montag, 9. Juli 2012, wird es wieder Arbeitsgruppen geben, in denen Sie Ihre Fragen stellen können.
Ein Bürgerbüro ist nicht angekündigt worden.

Eintrag: 04.07.2012 23:33

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Der Senator ignoriert die Beschlüsse des Beirates und nimmt auch die Vorschläge, die die Bürgerbeteiligung transparenter machen würden nicht auf. Wie soll auf dem nächsten Forum sichergestellt werden, dass wirklich alle Fragen beantwortet werden? Wo stellen wir in Zukunft unsere Fragen, wenn dieses Portal geschlossen wird?

Antwort:

Auf dem nächsten Bürgerforum am Montag, 9. Juli 2012, wird es wieder Arbeitsgruppen geben, in denen Sie Ihre Fragen stellen können.

Eintrag: 04.07.2012 23:24

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Es wird gesagt und geschrieben das 6000 PKW Fahrten durch die Straßenbahnverlängerung. Sind das nur Fahrten zur Arbeit oder zählen da auch reine Privateinkäufe zu? Zudem stellt sich Frage, ob der ÖPNV Nutzer "sperrige" und schwere Einkäufe damit "transportieren" möchte? Gibt es dazu Erhebungen?

Antwort:

Die zusätzlichen 6000 Fahrten im ÖPNV beinhalten nicht nur Umsteiger vom Pkw auf den ÖPNV, sondern auch die sogenannten induzierten Verkehre, d.h. Verkehre, die erst durch das neue ÖPNV-Angebot entstehen.

Eintrag: 04.07.2012 23:21

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Sie gehen auf der Linie 1 davon aus, das 6000 Fahrten mit dem Auto entfallen. Was sind das für Fahrten? Sind das Fahrten zur Arbeit? Fahrten nur bis in die Innenstadt oder zählen auch Privateinkäufe dazu?

Antwort:

Die zusätzlichen 6000 Fahrten im ÖPNV beinhalten nicht nur Umsteiger vom Pkw auf den ÖPNV, sondern auch die sogenannten induzierten Verkehre, d.h. Verkehre, die erst durch das neue ÖPNV-Angebot entstehen.

Eintrag: 04.07.2012 22:49

Kategorie: Allgemeines / Technik

Frage:

Der Achsabstand der Drehgestelle beträgt das 3-fache des üblichen Schwellenabstandes von 600mm. Durch diese Phasengleichheit führt die Drehgestellmitte der Triebwagen die Bewegungen der Achsen mit aus > Lärmimmissionen
Werden die Schwellen in einem Abstand von 514mm verlegt um diese Phasengleichheit zu verhindern?

Antwort:

Diese Frage kann erst im Zuge der Ausführungsplanung beantwortet werden.

Eintrag: 04.07.2012 21:56

Kategorie: Allgemeines / HPA

Frage:

Von der Heinrich-Plett-Allee geht eine Zuwegung (Treppe) in Richtung Antwerpener Straße. Bleibt diese Treppe erhalten?

Antwort:

Ja.

Eintrag: 04.07.2012 21:34

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Was mich (Ja: Ich will diese Bahnlinien endlich) nervt: die Scheinheiligkeit der lautesten Gegner. Sollen sie - wie Herr B. aus H. und Herr D. aus S. - doch sagen, dass sie keine Bahn hinter ihren Häusern wollen. Das wäre für mich nachvollziehbar. Aber die Blockade, unkritisch unterstützt vom Weser-Report, unter dem Deckmantel des Gemeinwohls zu führen: Das ist arm.

Eintrag: 04.07.2012 21:33

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Ich freue mich schon auf die Verlängerung. Die direkte Verbindung zur Innenstadt ist ein Gewinn für den Stadtteil. Das Umsteigen am Roland Center ist lästig, da steigt man lieber ins Auto.

Eintrag: 04.07.2012 18:45

Kategorie: Allgemeines / Ökologie

Frage:

Von welchem Anbieter bezieht die BSAG für die Straßenbahn den Strom? Ist das Ökostrom? Und wenn ja, ist das belegbar und auch für uns Kunden und Bürger nachvollziehbar? Wenn nicht, wäre das kein "ökologischer" Fortschritt.

Antwort:

Der Strom, der für die Straßenbahnen genutzt wird, stammt schon heute zu 100% aus regenerativen Energien. Der Betrieb der Straßenbahnen ist somit klimaneutral. Dies ist durch das ok-power-Label zertifiziert.

Eintrag: 04.07.2012 18:43

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Die von Ihnen behauptete Ergebnisoffenheit in der Antwort zur Frage vom 3.7., 8.56 steht in diametralem Widerspruch zum Artikel in BN/WK vom 3.7.12: "Die Null-Lösung ist planungsrechtlich gar nicht möglich" - sagt Lohse und verweist auf bestehende Verträge mit Niedersachsen. Wie wollen Sie das dem Bürger erklären?

Antwort:

Senator Lohse ist vom Weser-Kurier leider falsch zitiert worden. Das kommt immer mal vor und ist sicherlich kein böser Wille des Journalisten gewesen, sondern wird vermutlich auf einem Missverständnis beruhen. Tatsache ist, dass die Aussage „Die Null-Lösung ist planungsrechtlich gar nicht möglich“ vom Senator nicht getroffen wurde. Sie ist ja auch inhaltlich unsinnig, worauf Sie zu Recht hinweisen.

Eintrag: 04.07.2012 18:31

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Sie antworteten zu den Fragen v. 30.6., 12.10 und 12.14, dass es Bedarfe zwischen Leeste, Brinkum, Stuhr, Moordeich und Huchting gibt. Sind die Bedarfe durch eine Analyse der Verkehrsnachfrage in diesen Bereichen ermittelt worden? Ggfs. wird um Quellenangabe gebeten.

Antwort:

Eine solche Analyse wurde im Rahmen der standardisierten Bewertung vorgenommen.

Eintrag: 04.07.2012 18:14

Kategorie: Allgemeines / Rettungswege

Frage:

Bei eingleisiger Verkehrsführung kommt es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Frontalzusammenstößen. Wie sollen dann die Rettungsfahrzeuge an die Unfallstelle kommen? Mit einer Baustraße durch die Gärten der Anlieger? Eine zeitnahe Rettung kann man wohl vergessen!! Bode/Robbenplate

Antwort:

Bei einer eingleisigen Streckenführung ist zwingend eine technische Sicherung der Zugfahrten vorgeschrieben. Deshalb wird die Strecke der BTE mit einer der Sicherheitstechnik bei der Deutschen Bahn vergleichbaren Technik ausgerüstet. Mit dieser Technik sind gefährliche Begegnungen von Zügen nahezu vollständig ausgeschlossen.

Da es dennoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass z.B. durch eine technische Störung Fahrgäste aus einem liegengebliebenen Zug geborgen werden müssen, wird die BTE in Zusammenarbeit mit den Rettungskräften ein Konzept für Hilfeleistungseinsätze erstellen. Es wurden hierzu bereits erste Gespräche geführt. Dabei hat sich gezeigt, dass für dieses Konzept ein durchgängiger Rettungsweg entlang der Strecke nicht erforderlich ist.

Eintrag: 04.07.2012 17:50

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Werden bei der Straßenbahnverlängerung an ALLEN Haltestellen dann Fahrgastanzeigen installiert? Oder nur an "ausgewählten" Haltestellen?

Antwort:

An allen neuen Haltestellen in Huchting werden digitale Fahrgastinformationstafeln installiert.

Eintrag: 04.07.2012 17:48

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Die Straßenbahn soll durch Huchting fahren, trotz gut erschlossenem Busingverkehr. Fährt sowohl Senator Lohse und anderen Mitglieder der Bürgerschaft mit dem ÖPNV? Würden andere Bürgerschaftsabgeordnete einer Straßenbahn vor "Ihrer Tür" "gut" finden? Ich habe, bis auf Beteuerungen keinen Politiker gesehen, der mit dem ÖPNV regelmäßig(!) verkehrt. Auch Herr Lohse kommt mit dem Dienstwagen.

Eintrag: 04.07.2012 17:05

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Antwort: 04.07.2012 07:09

Die Verlängerung einer Straßenbahnlinie ist aus gesamtstädtischer Sicht zu betrachten und nicht nur aus Huchtinger Sicht.

Dann bin ich dafür, dass die Strassenbahn auch bei Herrn Dr. Lohse durch den Vorgarten fährt und alle seine Bäume umgehauen werden!!

Eintrag: 04.07.2012 15:31

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Sie gehen auf der Linie 1 davon aus, dass 6000 Fahrten mit dem Auto entfallen. Was sind das für Fahrten? Sind das nur Fahrten zur Arbeit? Fahrten nur bis in die Innenstadt? Zählen auch Privateinkäufe dazu? Ich jedenfalls kann auf das Auto, gerade bei Sperrigen Artikel nicht verzichten.

Eintrag: 04.07.2012 13:37

Kategorie: Allgemeines / Ökologie

Frage:

Was ist mit den Bäumen und Pflanzen die gefällt/ausgerissen werden. Werden an anderer (sinnvoller) stelle neue gepflanzt. Vielleicht sogar die selben Arten? Plus Weißdorn und Schwarzdorn? Solange die KHL noch vernünftig bedient wird (nicht nur von der DELBus) bin ich eindeutig für die Verlängerung der Linie 1.

Antwort:

Durch die optimierte Planung konnten die Gehölzbetreffenheiten stark reduziert werden. Ein Ausgleich für Eingriffe in die Natur erfolgt entsprechend den Naturschutzgesetzen und in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

Eintrag: 04.07.2012 13:26

Kategorie: Allgemeines / Stadtteilentwicklung

Frage:

Auf dem zweiten Bürgerforum wurde den Huchtinger Bürgern an den Kopf geworfen, das man den Stadtteil "nur aufwerten" könne, wenn die Bahn kommt. Wird die Kirchhuchtinger Landstraße Modernisiert (viele Häuser sind Eigentum)? Werden Nebenstraßen modernisiert? Oder ist das nur eine "hohle Phrase" für den Bau der Straßenbahn?

Antwort:

Die Verlängerung der Linien 1 und 8 trägt durch die Verbesserung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Andienung weiter Teile Huchtings insgesamt zur Aufwertung des Stadtteils bei. Aufgrund wegfallender Umsteige- und Wartezeiten und die direkte Anbindung an die Innenstadt ist der Ersatz des Busverkehrs durch die Straßenbahn positiv zu bewerten. Der von der Verlängerung der Straßenbahn betroffene Huchtinger Dorfplatz kann zu einer attraktiven neuen Ortsmitte entwickelt werden. Unabhängig vom Bau der Straßenbahn steht für die Kirchhuchtinger Landstraße weiterhin nur die in rund 4 bis 5 Jahren notwendige Sanierung der Fahrbahndecke sowie eine Erneuerung von ca. 90 m Schmutzwasserkanal an.

Eintrag: 04.07.2012 13:03

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Sie machen Huchting mit ihren Umgestaltungsplänen unattraktiv und bringen Bürger dazu, nach Niedersachsen zu ziehen.

Ob dies dann sinnvoll für die von Ihnen so schön angesprochene "gesamstädtische Situation" ist, wage ich zu bezweifeln.

Eintrag: 04.07.2012 11:21

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Viele Projekte in Bremen werden mit viel Geld der Steuerzahler umgesetzt, und gehen dann zu Grunde (Musical Theater, "Klang Bogen" Bürgerweide, Space Park, etc.). Die Bevölkerung weiß, das vieles nicht geht und Geldverschwendung ist. Wäre das hier anders? Hört man auf die Bürger? Es wird nur umgesetzt und hinterher dann über den Bürger gemeckert, er ist schuld!

Eintrag: 04.07.2012 11:02

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Warum dauert das alles so furchtbar lange?

Die Straßenbahnverlängerung war doch bereits im Zielnetz 2010 enthalten; d. h. bereits 2010 sollte sie in Huchting fahren! Jetzt haben wir schon 2012 und es wird immer noch geplant.

1876 ging das viel schneller: Im April wurde der Antrag gestellt und schon im Juni war Eröffnung!

Eintrag: 04.07.2012 09:10

Kategorie: Allgemeines/ Elektromobilität

Frage:

In einigen Städten werden Elektrobusse getestet (ließt man häufig in diversen Deutschen Zeitungen), und in manchen sind sie seit zwei Jahren im Einsatz. Warum benötigt die BSAG viel länger, um auf neue Technologien zu setzen?

Antwort:

Die BSAG hat zum Thema Elektromobilität eine Projektgruppe gestartet. In diesem Rahmen wird auch untersucht, inwiefern Elektrobusse in Bremen eingesetzt werden können.

Eintrag: 04.07.2012 07:42

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Ich denke es sollte jedem klar sein, dass die proaktive Behinderung von Individualverkehr als Ergebnis der Bevorzugung einer kleinen Minderheit aus ideologischer Überzeugung im Vordergrund steht. Rationale Aspekte spielen keine Rolle. Jedes Argument hierzu wird verharmlost oder mit offenkundig unrealistischen Gutachten abgebügelt. Letztendlich ist der Bau längst beschlossene Sache.

Eintrag: 04.07.2012 07:09

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Ich möchte auch, dass die Huchtinger Bevölkerung in einer öffentlichen Befragung Stellung nehmen können und einfach JA oder NEIN sagen dürfen.

Erhard Monsig aus Huchting

Antwort:

Die Verlängerung einer Straßenbahnlinie ist aus gesamtstädtischer Sicht zu betrachten und nicht nur aus Huchtinger Sicht.

Eintrag: 04.07.2012 00:52

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Die Arbeitsgruppe 6 des Bürgerforums am 12. 6. 2012 hat seine Fragen schon veröffentlicht. Warum sind diese nicht im Bericht des AfSt erschienen. Gibt es da etwas zu verbergen? Bitte beantworten sie die dort gestellten Fragen laienverständlich, Danke.

Antwort:

Die Fragen und Statements, die auf dem 2. Bürgerforum in der großen Arbeitsgruppe zum Thema Trassenführung über die Kirchhuchtinger Landstraße und Nullvariante von den Bürgerinnen und Bürgern vorgetragen wurden, sind zusammenfassend im Protokoll zum 2. Bürgerforum dokumentiert. Viele in der Arbeitsgruppe angesprochene Punkte sind auch in den weiteren Arbeitsgruppen der beiden Bürgerforen bearbeitet worden. Sollte es weitere Punkte geben, die noch zu klären sind, bitten wir um eine Mitteilung, wo die Fragen der Arbeitsgruppe 6 (Nullvariante?) veröffentlicht sind, bzw. welche Fragen noch zu beantworten sind.

Eintrag: 04.07.2012 00:24

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Warum setzen sich Bremer Bausenatoren seit langem immer für die Vorteile der Bewohner des "Bremer Niedersachser Speckgürtels" ein und nicht für die eigenen Bürger?

Antwort:

Der Bremer Senator für Bau und Verkehr und seine Behörde arbeiten am Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes im gesamtstädtischen Interesse und im Auftrag der gewählten bremischen Bürgerschaft. Die Straßenbahn ist ein bequemes, schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das der gesamten Stadt und ihren Einwohnerinnen und Einwohnern großen Nutzen bringt durch die Vermeidung von Autoverkehr und der damit verbundenen Lärmbelastung und Luftverschmutzung.

Eintrag: 04.07.2012 00:04

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Ist ein Bausenator besser wenn er etwas Neues einweihet oder wenn er ein sinnloses Projekt (BZ < 1.0) einstampft? Auch die "Optimierung" des Straßen-Belages der Schüttenriehe hat doch was.

Eintrag: 03.07.2012 23:54

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Kann man einen Bausenator wegen einer zu seiner Amtszeit "verschleppten Insolvenz" für das Land Bremen nachträglich haftbar machen?

Eintrag: 03.07.2012 23:50

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Kann man die geplanten Ausgaben für sinnvollere Projekte als die 1 + 8 Verlängerung verwenden?

Eintrag: 03.07.2012 20:35

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Was wird auf der Moordeicher Landstr/Varreler Landstr an der Strasse geändert, wenn es eine Querung der Bahn im 20 Min Takt gibt? Welche Auswirkung hat das für die KHL? Die letzte Baustelle hatte einen Megastau bis zum Roland Center zu folge!

Antwort:

Die Querung der Varreler Landstraße wird als Bahnübergang gesichert. Da sich die Querung jedoch bereits auf niedersächsischem Gebiet befindet und die Querung Bestandteil der dortigen Planfeststellung ist, können Sie detaillierte Angaben in der dort zuständigen Gemeinde erhalten. Auf Grund der laufenden Verfahren in Niedersachsen möchten wir gerne Fehlinformationen von dieser Stelle vermeiden.

Eintrag: 03.07.2012 19:53

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Wann lernen Politiker, dass man nur ausgeben kann, was man auch bezahlen kann. Täglich sehen wir in der Tagesschau, dass bald das Chaos kommt, aber Bremen kauft weiter, mein Gott, wie soll das enden.

Eintrag: 03.07.2012 18:19

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Warum stattet man die öffentl. Verkehrsmittel techn. nicht so aus, dass diese "schneller" werden und nicht vor jeder Ampel lange gewartet werden muss? Dies würde sicherlich wesentlich attraktiver für eine breite Bevölkerung und günstiger.

Antwort:

Aus Sicht des Amtes für Straßen und Verkehr, welches für den Betrieb der Lichtsignalanlagen zuständig ist, haben wir alles getan, um einen flüssigen Verkehrsablauf von Straßenbahnen und Bussen zu gewährleisten. Zum Beispiel sind alle Straßenbahnlinien seit Anfang der 80er Jahre mit einem sogenannten Funkansteuerungssystem ausgestattet, das es ermöglicht Ampelanlagen so zu schalten, dass Straßenbahnen bei störungsfreiem Betrieb nicht vor "gesperrt" fahren. Dieses ist, wie Fahrzeitmessungen der BSAG zeigen, bislang sehr gut gelungen. Das System ist seit den 80er Jahren kontinuierlich weiterentwickelt worden und verfügt heute über einen deutschlandweit führenden verkehrstechnischen und betriebstechnischen Standard. Natürlich kann ein Ansteuerungssystem für den öffentlichen Personennahverkehr nur dann besonders erfolgreich sein, wenn auch die baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen des Fahrweges zusammen passen. Das heißt, der ÖPNV Fahrweg muss möglichst von anderen Verkehrsarten unabhängig sein, so dass die Stärken eines Ampelansteuerungssystems vollständig zur Geltung kommen können. Auf verstopften Innenstadtstraßen (siehe z.B. vor dem Steintor), wo Straßenbahnverkehr gemeinsam mit Kraftfahrzeugen verkehren, ist dies ungleich schwerer möglich. Beispielhaft für gute Ampelansteuerungen sind hier die Technologielinie 6 und die Linie 4 zu nennen, die durch einen hohen Anteil an besonderem und unabhängigem Bahnkörper

ein sehr hohes verkehrstechnisches und betriebstechnisches Niveau erreicht haben, welches sich z.B. auch durch hohe Reisegeschwindigkeiten nachweisen lässt.

Im Busliniennetz konnten noch nicht alle Ampelanlagen mit einem Linienbus freundlichen Ansteuerungssystem ausgerüstet werden. Bei Bussen ist ein Vermeiden von Halten vor roter Ampel ungleich schwerer zu verwirklichen, weil hier insbesondere durch den Mitlauf mit dem allgemeinen Fahrzeugverkehr besondere Vorrangschaltungen nicht möglich sind, ohne das allgemeine Verkehrsgeschehen zu stören.

Eintrag: 03.07.2012 17:34

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

zu Ihrer Antwort 1.7. 23:03Uhr:

Wieviele zusätzliche PKW Fahrten gibt es denn für die dann nicht mehr gut angebundenen Bürger?

Antwort:

Auf jeden Fall deutlich weniger als Fahrten durch Umsteiger auf den ÖPNV vermieden werden.

Eintrag: 03.07.2012 17:33

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

zu Ihrer Antwort 1.7. 23:03Uhr: Sie behaupten es werden ca.6000 Pkw Fahrten vermieden, weil die Bewohner und Besucher der von der Strassenbahn erschlossenen Gebiete die Bahn nutzen. Sind das 6000 Fahrten pro Jahr?. Woher kennen Sie diese genaue Zahl. Diese Spekulationen sind schon sehr abenteuerlich und ähneln den unseriösen Renditeversprechen für risikoreiche Finanzanlagen.

Antwort:

Es sind 6000 Fahrten pro Tag.

Eintrag: 03.07.2012 14:53

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Mit der Antwort auf die Frage vom 02.07.2012, 13:26 haben sie ein tolles Eigentor geschossen. Wenn die eine direkte Verbindung aus Leeste zum Flughafen (und weiter in die Innenstadt) ein zu geringes Fahrgastpotential hat, dann trifft das für eine Fahrt rund um Bremen noch viel mehr zu. Sie bestätigen, dass das Fahrgastpotential einer Linie 8 dringend einer Korrektur auf realistische Werte bedarf.

Eintrag: 03.07.2012 14:38

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Zur Antwort auf die Frage vom 02.07.2012, 13:26 bitte ich um Angabe der Quelle, in der das zu geringe Fahrgastpotential belegt wird. Sind sie so blauäugig anzunehmen, dass jemand aus Leeste bei deutlich höherer Reisezeit mit den Linien 8 und 52 zum Flughafen fahren wird?

Antwort:

Es hat eine echte Verkehrsanalyse stattgefunden, so wie es in der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung vorgeschrieben ist.

Eintrag: 03.07.2012 13:47

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Erhebliche Beeinträchtigungen, ein gut funktionierender ÖPNV wird schlecht ersetzt und hohe Kosten, meist höher als geplant. Aufgewertet wird NDS, gerechtfertigt durch die vage Hoffnung, dass Pendler umsteigen. Solche Prognosen waren schon so oft falsch. Wer übernimmt in Jahren Verantwortung, wenn Kosten und Erwartungen verfehlt werden? Keiner!

Eintrag: 03.07.2012 13:35

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Es geht um die schwammige Antwort vom 2.7.2012 23.56 Uhr in Bezug auf das "Störungsmanagement". Sie antworten, dass es für die Linie 1 dann greifen und angepasst wird. Bekommen die Huchtinger das schriftlich? Die BSAG reagiert bis heute träge und Informationen bei "starken" Verspätungen gibt es auch nicht. Wird das dann "tatsächlich" richtig und effektiv eingesetzt?

Antwort:

Entlang der Verlängerung der Linie 1 werden alle Haltestellen mit Fahrgastinformationstafeln ausgestattet. Somit können die Fahrgäste sehr schnell über Störungen informiert werden. Bei Betriebsstörungen müssen von Seiten der BSAG unzählige Maßnahmen umgesetzt werden: Information der Fahrgäste, evtl. Koordinierung von Rettungseinsätzen, Disponierung der Fahrzeuge entlang der betroffenen Strecke, Disponierung des Fahrpersonals, Einsatz eines Schienenersatzverkehrs, Information der Medien etc. Anhand dieser Auflistung wird deutlich, dass es nach einer Betriebsstörung eine gewisse Zeit dauert, bis ein regelmäßiger Ersatzverkehr für die Fahrgäste eingesetzt werden kann.

Eintrag: 03.07.2012 13:28

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Ich beziehe mich auf die Frage und Aussage vom 02.07.2012 08:59: Bedeutet diese Aussage, dass Herr Lohse die Deputation "dazu drängen will" die Straßenbahn nach Mittelshuchting zu verlängern? Auch wenn es viele Ältere Menschen dann beschwerlicher wird (wohnen Sodenmatt, Arzt an der Huchtinger Heerstraße)? Wird der Bürger nun komplett übergangen?

Antwort:

Nein, das bedeutet, dass der Senator sich mit sachlichen Argumenten dafür einsetzt. Die Deputierten treffen dann die Entscheidung.

Eintrag: 03.07.2012 13:22

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

In einem Straßenbahnforum <http://26194.forenmysnip.de/read.php?13531,1572045,1572132#msg-1572132> habe ich folgende Aussage gelesen. Es geht um EU weite Ausschreibungen von Buslinien. Soll deshalb die Verlängerung stattfinden? Das wäre ein Schlag ins Gesicht der Bürger.

Antwort:

Diese Aussage entspricht in keiner Weise der Realität.

Eintrag: 03.07.2012 08:56

Kategorie: Allgemeines / Planfeststellung

Frage:

Wie können die Planfeststellungsverfahren noch ergebnisoffen durchgeführt werden, wenn schon vertragliche Regelungen mit den Umlandgemeinden abgeschlossen wurden?

Antwort:

Das Planfeststellungsverfahren ist ein öffentlich-rechtliches Verfahren, dass durch die zuständige Behörden durchgeführt wird. Die Tatsache, dass bereits Verträge vorliegen, hat keinen Einfluss auf die Inhalte der Planung, in der es um die Infrastruktur geht. Allenfalls kann das Vorliegen der Verträge einen Beitrag für die wirtschaftliche Planrechtfertigung liefern (durch die Verträge wird ausgedrückt, dass die Nutzung der Strecke gesichert und der Ausbau daher zweckmäßig ist). Ein Zwang, den Plan in der gewünschten Form festzustellen, kann durch die Verträge nicht ausübt werden. Die unabhängige Abwägung und Entscheidung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde wird nicht berührt. Umgekehrt stehen aber die Verträge unter der auflösenden Bedingung, dass der Beschluss überhaupt zustande kommt.

Eintrag: 03.07.2012 08:22

Kategorie: Allgemeines / Stadtplatz

Frage:

Guten Morgen, wird mit der Straßenbahnverlängerung eigentlich auch die Umgestaltung des Dorfplatzes erfolgen?

Antwort:

Die Umgestaltung des Dorfplatzes erfolgt in den Teilbereichen, in denen die Straßenbahn über den künftigen Dorfplatz geführt wird.

Eintrag: 03.07.2012 00:14

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Verhindern kann ich diese Straßenbahnverlängerung nicht und es haftet auch wie immer der Steuerzahler. Aber bei der nächsten Wahl weiß ich wo ich mein Kreuz mache.

Eintrag: 03.07.2012 00:13

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Als Huchtinger Bürger der dem einen Drittel der Bevölkerung über 60 Jahre in Huchting angehört bedeutet die Verlängerung der Linie 1 keine Vorteile. Meine Fahrtziele liegen in Huchting und die sollen nun zu einem Teil nur mit einem Umsteigen (wenn überhaupt) erreichbar sein.

Eintrag: 03.07.2012 00:13

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Der, der in Huchting wohnt hat (wenn er nicht in der Nähe der Verlängerung liegt) hat nur viel weitere Wege und fährt wieder mit dem Auto. Wer steigt dann noch vom Auto auf die Straßenbahn um?

Antwort:

In der Standardisierten Bewertung, einer bundeseinheitlichen Untersuchung, hat der Gutachter ca. 3.900 zusätzliche Fahrten für die Linie 1 und ca. 3.000 zusätzliche Fahrten für die Linie 8 prognostiziert. Das sind überwiegend Fahrten, die heute mit dem KFZ durchgeführt werden. Die Reisezeiten in Richtung Bremen werden durch die Straßenbahnverlängerung auf vielen Verbindungen deutlich kürzer und das Umsteigen entfällt. Daraus ergibt sich der hohe Nutzen der verlängerten Straßenbahnlinien.

Eintrag: 02.07.2012 23:56

Kategorie: Allgemeines / Rettungswege

Frage:

Es soll ein "Störungsmanagement" geben, das bei einem Ausfall einer Bahn, wenn die Störung größer ist - z. B. Behinderung durch Unfall auf dem Gleis - greifen. Diese "Störungsmanagement" greift aber bis heute nicht, und bei Unfällen warten wir Huchtinger mehr als 45 Minuten bis es eine Meldung gibt. Soll es dann schneller und besser sein?

Antwort:

Die Planung für den Streckenverlauf der Linien 1 und 8 sieht zum größten Teil einen besonderen Bahnkörper vor. Durch die bauliche Trennung des Individualverkehrs vom Straßenbahnverkehr kommt es auf diesen Streckenabschnitten zu deutlich weniger Verkehrsunfällen und Behinderungen als auf den Strecken mit den Gleisen in der Straße. Dennoch werden sich selbstverständlich Unfälle nie ganz vermeiden lassen. In diesen Fällen wird auch in Huchting das bereits im übrigen Straßenbahnnetz vorhandene Störungsmanagement greifen. Hierzu gehört auch, falls erforderlich, die Einrichtung eines Bahnersatzverkehrs mit Bussen. Dieses Störungsmanagement wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahn in Huchting selbstverständlich an die neuen Anforderungen angepasst.

Eintrag: 02.07.2012 23:47

Kategorie: Allgemeines / Anbindung Holländerviertel

Statement:

Aus dem sog. Holländerviertel ist der Weg zur Haltestelle bereits sehr weit. In Zukunft also dann weiter zur Haltestelle „auf den Kalken“ – Nein danke, dann wieder mit dem Auto!

Eintrag: 02.07.2012 23:42

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Folgende Aussage - gekürzt und vereinfacht wiedergegeben - habe ich vor kurzem gelesen: Die Linie 1 und 8 werden nur verlängert, damit Bremen keine EU Ausschreibung für die Buslinien vornehmen muß. Entspricht das der Wahrheit? Wenn das der Fall ist, wäre dieses Verfahren ein Unding.

Antwort:

Das entspricht in keiner Weise der Realität.

Für uns wäre es sehr interessant zu wissen, wo Sie diese Aussage gelesen haben?

Eintrag: 02.07.2012 18:48

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Ihre Antwort auf die Frage vom 02.07.2012 08:59, kann ich davon ausgehen, dass der Herr Senator dann in der Baudeputation Drohungen aussprechen wird?

Antwort:

Nein.

Eintrag: 02.07.2012 14:57

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Die Antwort zur Frage vom 01.07.2012, 11:09 belegt, dass die tatsächlichen Fahrgastzuwächse dramatisch unterhalb der Prognose für die Linie 8 liegen. Wie lange wollen sie noch an dieser völlig unrealistischen Prognose, die bereits gutachterlich widerlegt ist, festhalten?

Antwort:

Die von Ihnen zitierte Antwort zeigt genau das Gegenteil: Die tatsächlichen Fahrgastzuwächse liegen in den genannten Fällen sogar deutlich über der Prognose. Daher ist auch für den Ausbau der Linie 8 zu erwarten, dass die prognostizierten Fahrgastzuwächse eintreten.

Eintrag: 02.07.2012 14:39

Kategorie: Allgemeines / Vertragsgrundlagen

Frage:

Antwort auf Frage vom 26.6., 17.44 Uhr zum Vertrag vom 28.3.2008: Auf welche Rechtsgrundlage beziehen Sie sich? "Betriebsinterne Daten" stellen - im Gegensatz zu personenbezogenen Daten oder Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnissen) keinen Tatbestand i. S. des BremIFG dar, der vom Informationsanspruch ausgeschlossen ist.

Antwort:

Vom Wortlaut her haben Sie Recht; sofern unsere Auskunft missverständlich war, bitten wir, dies zu entschuldigen. Gemeint sind Betriebsgeheimnisse im Sinne des o.a. Gesetzes über die Freiheit des Zugangs zu Informationen für das Land Bremen-Bremer Informationsfreiheitsgesetz.

Eintrag: 02.07.2012 11:18

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Zitat "Ein Bürgerentscheid über eine Maßnahme, die nicht finanzierbar ist, macht keinen Sinn, denn es würde eine Alternative dargestellt, die nicht umsetzbar ist." Diese Aussage ist zu unterstützen! Aber warum wurde beim Runden Tisch Kattenturm anders vorgegangen?

Antwort:

In Kattenturm gab es keine Bürgerentscheid.

Eintrag: 02.07.2012 09:43

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Nachtrag zur letzten Frage: Endhaltestelle Linie 1 / Bahnhof Mahndorf

Eintrag: 02.07.2012 08:59

Kategorie: Allgemeines KHL-BTE

Frage:

Wie entscheidet der Herr Senator, wenn die Baudeputation gegen BTL-Trasse stimmt.

Antwort:

Der Senator setzt sich dafür ein, dass die Linien 1 und 8 verlängert werden, weil er der Überzeugung ist, dass der ÖPNV und insbesondere das Straßenbahnnetz ausgebaut werden sollen. Ziel ist dabei die schnelle, preiswerte und umweltfreundliche Mobilität für die Bremerinnen und Bremer. Eine Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße ist wegen der sehr hohen Mehrkosten nicht realistisch. Deshalb setzt sich der Senator dafür ein, dass die Deputation der Linienverlängerung so wie vorgeschlagen zustimmt.

Eintrag: 01.07.2012 19:14

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Die (oft unzureichenden) Antworten der Behörde verstärken den Verdacht, dass sie über alle Zweifel erhaben zu sein glaubt. Ist Ihnen bekannt, dass nur der Zweifel zu Fortschritt führt?

Eintrag: 01.07.2012 18:28

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Unsere Rot-Grüne Koalition befindet sich zur Zeit in einer sportlichen Phase. Man beachte den Bremen-Achter: 7 schreien wie verrückt und einer rudert und zwar nur im Kreis.....

Eintrag: 01.07.2012 18:22

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Wenn man alle Planungs-Neubewertungs-Gutachter-Feststellungs und andere Kosten der letzten 12 Jahre im Bezug auf die Variantenprüfung zusammenrechnet, könnte mit der Geldsumme schon eine kleine Strecke über die KHL damit bezahlen. Aber, in Bremen wird nur gesabbelt und keiner, aber auch keiner hat einen Arsch in der Hose und sich für Bürger Interessen einzusetzen.

Eintrag: 01.07.2012 18:15

Kategorie: Allgemeines / KHL

Statement:

schöpfen Sie doch die Mio. vom Bund ab und investieren diese in die KHL Variante. Politische Parteien belügen sich doch sowieso und letztendlich kann mach die Schultern zucken und mit dumm gelaufen antworten.....

Eintrag: 01.07.2012 18:12

Kategorie: Allgemeines

Statement:

solange der Spritpreis unter 2 Euro pro Liter liegt, wird Auto gefahren. Daran wird sich nichts ändern.

Eintrag: 01.07.2012 11:09

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Welche Fahrgastzuwächse wurden auf den bisherigen Straßenbahnlinienverlängerungen der BSAG erzielt?

Antwort:

Alle Verlängerungen hatten grundsätzlich Fahrgastzuwächse zu verzeichnen, z.B. Linie 4 ab Kirchbachstraße nach Borgfeld 31% in der Prognose, 58% in der Realität; Linie 6 ab Riensberg zur Universität 46% in der Realität.

Eintrag: 01.07.2012 11:02

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Würden Sie dieses umstrittene Projekt auch befürworten, wenn Sie für die Kosten Nutzen Aufstellung persönlich haften würden?

Antwort:

Ja.

Eintrag: 30.06.2012 20:03

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Antwort zur Frage Eigentümer BTE Trasse: die Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie die Samtgemeinde Thedinghausen sowie die Bremer Vorortbahnen (BVG) gründeten die Bremen Thedinghauser Eisenbahn (BTE)

Eintrag: 30.06.2012 19:58

Kategorie: Allgemeines

Statement:

bitte vergessen Sie meinen Eintrag vom 30.06.2012 19:37, meine Tastatur spielte verrückt.
Vielen Dank

Eintrag: 30.06.2012 19:37

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Die betroffenen Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie Antwort auf die Frage wem die BTE Trasse gehört: "die Samtgemeinde Thedinghausen und die Bremer Vorortbahnen GmbH (BVG) gründen die BTE - Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH als Auffanggesellschaft "

Eintrag: 30.06.2012 12:15

Kategorie: Allgemeines / BTE

Frage:

Wem gehört die BTE-Trasse in Bremen?

Antwort:

Die Trasse gehört der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH.

Eintrag: 30.06.2012 12:10

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Wieso nehmen sie an, das alle Fahrgäste in die bremische Innenstadt wollen?

Antwort:

Niemand nimmt das an. Der überwiegende Teil der Fahrgäste hat sein Ziel in der Innenstadt (Domsheide/Brill/Hauptbahnhof). Es gibt aber natürlich auch Fahrgäste, die nur bis zur Neustadt oder aber über die Innenstadt hinaus (z.B. Universität) fahren. Auch diese Fahrgäste profitieren von der Verlängerung beider Linien. Darüber hinaus gibt es auch kleinräumigere Bedarfe zwischen Leeste, Brinkum, Stuhr, Moordeich und Huchting, die mit der Linie 8 bedient werden können.

Eintrag: 30.06.2012 11:58

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Zum Eintrag vom 28.06.2012, 19:59 bitte ich um Erläuterung, wieso ein Bürgerentscheid von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig ist.

Antwort:

Ein Bürgerentscheid über eine Maßnahme, die nicht finanzierbar ist, macht keinen Sinn, denn es würde eine Alternative dargestellt, die nicht umsetzbar ist.

Eintrag: 29.06.2012 09:48

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Alle Kategorien Fragen und Antworten 25.06.2012 nach 18.00 Uhr nicht auffindbar

Antwort:

Wir nehmen an, dass das Problem darin besteht, dass auf der Startseite nur die Seiten bis 10 angezeigt wurden. Daher haben wir die Anzeige zwischenzeitlich angepasst, das Problem sollte damit erledigt sein.

Eintrag: 29.06.2012 09:34

Kategorie: Allgemeines / BTE

Frage:

In einem Internetforum habe ich gelesen, dass die Deutsche Bahn angeblich die BTE-Trasse als Entlastungsstrecke für die Züge zum/vom Jade Weser Port übernehmen will, wenn es mit der

Straßenbahn nichts wird. Ist da was Wahres dran? Das wäre ja furchtbar!

Antwort:

Solche Überlegungen sind uns zurzeit nicht bekannt.

Eintrag: 29.06.2012 08:25

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Warum sind die Fragen nicht durchnummeriert, damit man bei unzureichender Beantwortung einfach darauf referenzieren kann?

Antwort:

Eine Durchnummerierung der Fragen werden wir beim nächsten Mal berücksichtigen. Im Moment müssen wir Sie bitten, auf Datum und Uhrzeit zu referenzieren.

Eintrag: 28.06.2012 20:19

Kategorie: Allgemeines / Straßenbau

Frage:

Wann fängt der Bau in Huchting an (Oldenburger Str. - B75)?

Antwort:

Wir bitten, die Frage zu konkretisieren - ist die Sanierung der B 75 gemeint oder bezieht sich die Frage auf die Straßenbahnverlängerung.

Eintrag: 28.06.2012 20:06

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Frage zur Frage vom heute 19:38 BIW.Hamen.de, wissen Sie eigentlich wovon Sie Reden, oder wollen Sie nur Wählerfang betreiben.
Frechheit...

Eintrag: 28.06.2012 19:59

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Was halten Sie von einem Bürgerentscheid analog Lilienthal?

Antwort:

Die finanziellen Rahmenbedingungen sind nicht vergleichbar und zudem handelt es sich um eine Maßnahme von gesamtstädtischer Bedeutung.

Eintrag: 28.06.2012 19:38

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Unter <http://www.biw.hamen.de> sind alle Links zusammengefasst und es gibt eine Möglichkeit zur Abstimmung für oder gegen die Strassenbahnverlängerung, wurde dort die Idee zu dieser Internetseite

aufgegriffen?

Antwort:

Die von Ihnen genannte Internetseite war uns bislang nicht bekannt.

Eintrag: 28.06.2012 18:47

Kategorie: Allgemeines / Grundstücksbesitz

Statement:

In Ihrem Grunderwerbplan 1223/Anlage 14 Lageplan Grunderwerb 03 ist folgende Situation: vom Langlütjensand = 515 m², vom Eversand = 890 m² beide Anlagen werden von der Gewoba verwaltet, auf den Kahlken 12-18 = 894 m² ist eine reine private Natur. Schon einmal darüber nachgedacht?

Eintrag: 28.06.2012 18:35

Kategorie: Allgemeines / BTE

Frage:

Wen kann ich verantwortlich halten wenn alle Gutachten zur BTE Trasse nicht das bringen was dort geschrieben steht?

Antwort:

Die Gutachten wurden entsprechend der aktuellen besten wissenschaftlichen Erkenntnisse erstellt und liegen mit ihren Aussagen in aller Regel auf der sicheren Seite. Dies zeigen auch die aktuellen Daten bei der Verlängerung der Linie 1 in Bremen-Osterholz.

Eintrag: 28.06.2012 15:10

Kategorie: Allgemeines / Lärm

Statement:

Herr Senator Loose beklagt eine Gesundheitsgefährdung seiner Mitarbeiter durch den Huchtinger Protest beim so genannten Bürgerforum. Den Anwohnern in vielen Bereichen wird lebenslang Lärm zugemutet :Straßenbahn Signal und Weichengeräusche von morgens 5 Uhr bis Mitternacht der Güterzug soll nachts fahren dies alles ist in jedem Fall sehr gesundheitsschädigend.

Eintrag: 28.06.2012 14:00

Kategorie: Allgemeines / Roland Center

Frage:

Wenn die Linie 1 über das Roland Center nach Mittelshuchting verlängert wird, bleiben die Fahrgäste, die nach Hause möchten, sitzen. Würde ich genauso machen. So steigt man aus und geht ins Roland Center einkaufen. Wurde das Roland Center von Anfang an mit in die Planung einbezogen?

Antwort:

Das Roland Center wurde über die Planungen informiert.
Die Umgestaltung im Eingangsbereich des Roland Centers wurde eng mit dem Roland Center abgestimmt.

Eintrag: 28.06.2012 12:33

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Wie viele Fahrgäste pro Tag haben aktuell die Linien 55, 57 und 58?

Antwort:

Auf den Linien 57/58 werden am maßgebenden Querschnitt (Willakedamm) etwa 6000 Fahrgäste pro Tage gezählt. Bei der Linie 55 werden am maßgebenden Querschnitt (Landesgrenze) etwa 1000 bis 1200 Fahrgäste pro Tag gezählt. Diese Zahlen unterliegen natürlichen Schwankungen und haben eine stärkere Aussagekraft als die Fahrgäste pro Tag auf der gesamten Linie.

Eintrag: 28.06.2012 10:53

Kategorie: Allgemeines / P+R

Statement:

zu Ihrer Antwort zum Eintrag vom 26.06.2012 21:56

P+R Plätze fordern Sie doch regelrecht alle Delmenhorster Bürger auf, die P+R Parkplätze am Roland-Center bzw. an der Norderländer Straße zu benutzen. Jeder anderer Bürger wird dieses auch tun. Warum wollen Sie dennoch die Linien 1+8 verlängern? Was wollen Sie denn überhaupt noch?

Eintrag: 28.06.2012 09:27

Kategorie: Allgemeines / Rettungswege

Frage:

Es kommt öfter mal ein Verkehrsunfall, wobei die Gleise durch die Unfallfahrzeuge blockiert sind. Dadurch kommen die Huchtinger nicht mehr in die Stadt. Ist ein sofortiger Ersatzverkehr angedacht? Dies hat die BSAG zwar immer Versprochen, nur funktioniert das nicht. Ist das berücksichtigt worden?

Antwort:

Die Planung für den Streckenverlauf der Linien 1 und 8 sieht zum größten Teil einen besonderen Bahnkörper vor. Durch die bauliche Trennung des Individualverkehrs vom Straßenbahnverkehr kommt es auf diesen Streckenabschnitten zu deutlich weniger Verkehrsunfällen und Behinderungen als auf den Strecken mit den Gleisen in der Straße. Dennoch werden sich selbstverständlich Unfälle nie ganz vermeiden lassen. In diesen Fällen wird auch in Huchting das bereits im übrigen Straßenbahnnetz vorhandene Störungsmanagement greifen. Hierzu gehört auch, falls erforderlich, die Einrichtung eines Bahnersatzverkehrs mit Bussen. Dieses Störungsmanagement wird mit Inbetriebnahme der Straßenbahn in Huchting selbstverständlich an die neuen Anforderungen angepasst.

Eintrag: 28.06.2012 09:17

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Wir haben unsere Kunden geraten, aus Bremen ihre Aktivitäten (Mrd Bereich) in ein anderes Bundesland zu verlagern. Sie können einfach nicht mit Geld umgehen. Oder sind Sie ernsthaft der Meinung, das Ihr Verhalten der Amtseid zulässt?

Eintrag: 27.06.2012 18:46

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Macht es Sinn, das sich die Freie und Hansestadt Bremen mit dem Land Niedersachsen vereinigt? Wenn ja, läuft die Trasse über die KHL !!!!

Eintrag: 27.06.2012 18:44

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Und vergessen Sie doch um Himmels Willen doch einmal die Zuschüsse des Bundes. Bewegen Sie doch bitte freundlichst Ihren H..... und sprechen mit den zuständigen Stellen des Ministerium unter der Leitung von Herrn Ramsauer. Haushaltsnotlage hin oder her, in 20 Jahren hat Bremen immer noch dieses Problem.

Eintrag: 27.06.2012 18:13

Kategorie: Allgemeines / Verkehrsknoten Roland Center

Statement:

Der Knotenpunkt am Roland Center ist jetzt schon chaotisch. Durch die geplante Straßenbahnverlängerung kann es gar nicht besser werden. Bus und Bahn haben immer Vorrang gegenüber dem anderen Verkehr. Ganz zu schweigen von den Fußgängern und Radfahrern die schon jetzt einen Hals bekommen, weil ihre Stehzeiten an den Ampel enorm sind.

Eintrag: 27.06.2012 15:17

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Wie hat sich der Koalitionsausschuss zur Straßenbahn geeinigt??

Antwort:

In der gemeinsamen Presseerklärung von SPD und Grünen steht dazu: „Wir sind uns einig, dass die Planungen zum Ausbau der Linien 1 und 8 unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger fortgesetzt werden. Deren Fragen werden sorgfältig und öffentlich nachprüfbar beantwortet. Am Ende steht die Bewertung und Entscheidung durch die parlamentarischen Gremien.“

Eintrag: 27.06.2012 13:25

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Warum sollen im Bürgerforum ausschließlich kosmetische Korrekturen an den bisherigen Planungen diskutiert werden, statt eine ergebnisoffene Abwägung der möglichen Varianten Nulllösung, KHL und BTE-Trasse zuzulassen?

Antwort:

Die Verwaltung hat einen bindenden Auftrag aus der Deputation, die vorliegende Planung über die BTE-Trasse zu optimieren und diese optimierte Planung der Öffentlichkeit vorzustellen.

Eintrag: 27.06.2012 13:04

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Grundlage der Ausbauplanungen des bremischen Straßenbahnnetzes ist neben der Abschöpfung von Bundesmitteln (bevor an andernorts etwas Sinnvolles realisiert wird) vor allem die Stärkung der Kaufkraft der bremischen Innenstadt. Ist der Verzicht auf die direkte Anbindung Brinkums über Kattenturm nicht vielmehr darin begründet, den boomenden Mitbewerber Ochtumpark zu schwächen?

Antwort:

Primäres Ziel einer Straßenbahnanbindung ist es, Verkehre vom motorisierten Individual-Verkehr (MIV) auf den umweltfreundlicheren ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nah-Verkehr) zu verlagern.

Eintrag: 27.06.2012 12:18

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Es wäre auch gut wenn man endlich auf der Huchtinger Landstr ein komplettes LKW Verbot machen würde. Wie soll es erst werden wenn auf der B75 die Maute kommt. Dann ist hier nur noch LKW an LKW.

Eintrag: 27.06.2012 10:24

Kategorie: Allgemeines / aus Stuhr

Statement:

Wir wohnen direkt an der BTE Trasse in Stur, wir haben nur Nachteile von der Straßenbahn, die Wohn- und Lebensqualität wird dadurch gemindert. Uns wäre mehr damit geholfen, wenn die Linie 55 häufiger fahren würde.

Eintrag: 27.06.2012 09:41

Kategorie: Allgemeines

Statement:

ich meine über die KHL und nicht über die BTE Trasse. Sorry

Eintrag: 27.06.2012 08:47

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Eine Umweltpartei lässt Hunderte Bäume fällen, verursacht Tausende Tonnen unnötiges CO2 durch unsinnige Ampelschaltungen (Rote Welle) und betreibt Klientelpolitik für eine kleine Gruppe von Menschen. Und das alles in einer Stadt, in der ein Automobilkonzern einer der wichtigsten Gewerbesteuerzahler ist. Die Bürgerschaft entwickelt sich immer mehr zum Angstraum für die Einwohner.

Eintrag: 27.06.2012 07:27

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Ich lebe seit 30 Jahren in Huchting und habe immer den ÖPNV benutzt. Jetzt soll es eine umsteigefreie Anbindung geben und alle schreiben „Ich fahr immer Auto“ „Ein Bus ist doch da“ Leute auch Ihr werdet älter und sitzt dann neben mir Ihr der Linie 8 oder Linie 1 und werdet

euch freuen, dass man umsteigefrei zum Brill und Hauptbahnhof, Domsheide kommt. So das musste mal gesagt werden.

Eintrag: 27.06.2012 07:21

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Wie können die Huchtinger sich so die Zukunft verbauen und auf PKW und Busse setzen. Völlig unverständlich! Feinstaub, Ölpreis scheinbar kein Thema!

Eintrag: 27.06.2012 07:19

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Votum für die Straßenbahn für Huchting!
JA für Linie 1 und 8

Eintrag: 26.06.2012 23:13

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Warum sagen Tschöpe und Pohlmann auf der SPD-Ortsvereinsitzung, dass die Koalitionsvereinbarungen bzgl Straßenbahn festgeschrieben seien, um zwei Tage später darüber doch mit den Grünen zu reden? Warum kann man den Genossen nicht zusagen, dass Gespräche möglich sind?

Eintrag: 26.06.2012 20:06

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Warum wurden die Bürger, welche Einwendungen bezüglich des letzten Planfeststellungsverfahrens gemacht haben bis heute (über 2 Jahre) nicht über das Ergebnis bzw. das weitere Vorgehen schriftlich informiert? Die Eingaben wurden ja auch schriftl. eingereicht - ist das Bürgerbeteiligung in Bremen?

Antwort:

Über Einwendungen in einem Planfeststellungsverfahren wird erst im Beschluss entschieden. Das Verfahren läuft aber noch, ein Beschluss ist noch nicht ergangen, das Verfahren aber auch nicht eingestellt worden. In der Regel erstellt der Vorhabenträger Stellungnahmen zu den Einwendungen, die von der Anhörungsbehörde den Einwendern im Vorfeld des Erörterungstermines übersandt werden. Ein Erörterungstermin hat ebenfalls noch nicht stattgefunden. Aus diesem Grund haben die Einwender noch keine Rückmeldung erhalten.

Eintrag: 26.06.2012 20:03

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Warum werden die Huchtinger Bürger und Bürgerinnen nur unzureichend über die stattfindenden Bürgerforen im BuS Huchting informiert? Den Weser-Kurier liest nur eine kleine Anzahl der Huchtinger Haushalte und auch in den Anzeigenblättern waren die Termine m. E. nicht sehr präsent. Bitte für das nächste Forum die Huchtinger Bürger über alle vorhandenen Medien informieren!

Antwort:

Es tut uns leid, wenn Sie die Bekanntmachung der Bürgerforen als unzureichend empfinden. Wir haben alle Medien informiert. Die Medien entscheiden dann aber selbst, wann und wie groß sie eine Veranstaltung ankündigen und über sie berichten.

Eintrag: 26.06.2012 19:01

Kategorie: Allgemeines

Statement:

A-281 = Millioengrab, Wesertunnel ebenfalls. Verlängerung Süd (Linien 1+8) wird ebenfalls so enden. Wann werden Sie endlich einmal schlau und setzen das von den Anwohnern geforderte um????

Eintrag: 26.06.2012 18:59

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

wer ein PKW besitzt benutzt dieses auch. Das ist ein Statussymbol und wird immer so bleiben. Ich fahre auch mit dem PKW zum Roland-Center weil ich keine Lust habe auf eine Straßenbahn zu warten. Basta

Eintrag: 26.06.2012 18:45

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Warum gestehen Sie nicht Ihre Fehler im Bezug auf die Berechnung der Verlängerung der Linien 1+8 nicht ein. Haben Sie Angst das Sie ihr Gesicht verlieren? Ehrlichkeit anderen Menschen gegenüber bringt mehr Respekt als Unehrllichkeit und Parteienklüngel.

Antwort:

Wir bitten, die Frage zu konkretisieren. Benennen Sie bitte die Fehler, die Ihrer Meinung nach gemacht wurden.

Eintrag: 26.06.2012 18:34

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Jeder kennt das doch: Anwohner aus Stuhr und umzu fahren mit dem PKW zum Roland-Center und von dort mit der Bahn weiter. Abends mit der Bahn zurück, einkaufen im R-C Tüten schleppen zum PKW und ab nach Hause. 2018 wird dieses auch so sein !!!!!!!

Eintrag: 26.06.2012 18:20

Kategorie: Allgemeines

Statement:

Ist die grüne Partei noch als die damals hochgepriesene Umweltpartei anzusehen? Ich glaube nicht. Schade.....

Eintrag: 26.06.2012 17:44

Kategorie: Allgemeines / Vertragsunterlagen

Frage:

Wann wird dem Verein Aktiv der vollständige Vertrag vom 28. 3. 2008 zur Verfügung gestellt (angefordert im Juli 2011)? Aus welchen Gründen ist das bislang nicht geschehen?

Antwort:

Der Vertrag enthält u.a. Hinweise auf betriebsinterne Daten der BSAG, die nicht öffentlich gemacht werden können.

Eintrag: 26.06.2012 15:11

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Wie können sich Bürger beteiligen, die Dienstags (Termin der Bürgerforen) nicht können. Bitte nicht auf dieses Forum verweisen, 400 Zeichen sind mir als Bürgerbeteiligung zu wenig.

Antwort:

Das nächste Bürgerforum ist am Montag, dem 9. Juli. Ansonsten wird es zu jedem Termin Menschen geben, die aus zeitlichen Gründen nicht teilnehmen können, da bitten wir um Ihr Verständnis.

Eintrag: 26.06.2012 14:37

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Ich möchte die bisherige Kommunikationspolitik tadeln: Die Art und Weise, wie für das Projekt geworben wurde, ist sensationell. Anstatt den Einwohnern eine echte Wahl zu lassen, wird nur eine Pseudo-Abstimmung über die Trasse gemacht. Nicht erwähnt wurde, dass z.B. eine der beiden Linien (57/58) abgeschafft werden soll.

Antwort:

In Huchting findet derzeit ein umfassender Beteiligungsprozess statt. Dabei wurde u.a. während des ersten Bürgerforums auch das geplante neue ÖPNV-Angebot vorgestellt. Es wurde darüber informiert, dass die Buslinie 58 auch zukünftig zwischen Brüsseler Straße und Roland Center / Friedhof Huchting verkehren wird. Die Buslinie 57 entfällt, sie wird durch die Straßenbahnlinie 1 ersetzt.

Ergänzung:

Im BSAG-Journal wird ausgeführt: „Zur besseren Anbindung des sogenannten Holländerviertels wird über eine Verlängerung der Linie 58 mit einem Teil ihrer Fahrten über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting nachgedacht.“ Im Bürgerforum wurde von der BSAG zugesagt die Linie 58 zeitweise mindestens im 30-Minuten-Takt über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting zu verlängern. Eine im Bürgerforum vorgeschlagene weitere Verlängerung bis zur Delfter Straße ist nicht machbar, weil dort nicht gewendet werden kann. Zum Schulbeginn und –ende sollen gezielte Fahrten der Linie 58 über die Brüsseler Straße hinaus zum Schulzentrum an der Flämischen Straße angeboten werden.

Eintrag: 26.06.2012 13:42

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Statement:

Warum macht sich der Bausenator die Mühe(und Kosten), ein Bürgerforum für die betroffenen Bürger einzurichten und durchzuführen, wenn diese das Bürgerforum nur dazu benutzen wollen, Themen

auszugraben, die schon längst demokratisch und eindeutig geklärt sind? "Streckenführung über KHL" wird es nicht geben, "Keine Streckenerweiterung" wird es auch nicht geben.

Eintrag: 26.06.2012 13:29

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Statement:

Wir müssen weg vom Diesel (Öl)deshalb ist ein Ausbau der Straßenbahn unverzichtbar, denn der ÖPNV soll ja auch in Zukunft bezahlbar sein.

Also ein klares JA zum Ausbau von Linie 1 und 8.

Eintrag: 26.06.2012 10:59

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Ja, so will man dann den Beirat übergehen!!

Antwort:

Nein. Neben der umfangreichen Einbindung des Beirates soll ein umfassender Beteiligungsprozess in Huchting unterstützt werden. Wir bieten daher diese Möglichkeit der Information und Meinungsäußerung zusätzlich zu den Bürgerforen an.

Eintrag: 26.06.2012 10:51

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Frage:

Soll auf diese Art uns Weise ein weiteres Bürgerforum ausgeschaltet werden?

Antwort:

Im Moment wird die geplante Verlängerung in einer Reihe von Bürgerforen in Huchting in ihren Auswirkungen auf den Stadtteil ausführlich diskutiert. Dabei wird von Seiten der Straßenbahngegner beklagt, dass über viele Fragen nicht ausreichend informiert werde. Deshalb macht die Behörde - neben den Veranstaltungen vor Ort - jetzt dieses zusätzliche Informationsangebot. Es ist geplant, die im Internet eingehenden Fragen und Antworten auch in das dritte Bürgerforum am 9. Juli 2012 einfließen zu lassen.

Eintrag: 26.06.2012 10:47

Kategorie: Allgemeines / Beteiligung

Statement:

Schade, dass es sich hier nicht um ein Forum handelt, ich hätte zu gern gewusst, wer es denn einfach durchgesetzt haben möchte, und ob das auch für andere Vorgehen so gewollt ist. Wer mit demokratischen Vorgehensweisen nicht klarkommt, hat es sicher in Deutschland schwer, nachdem auch die dafür einschlägig bekannten Zeichen verboten sind.

Eintrag: 26.06.2012 10:38

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Wie viele Fahrer Bus und Bahnen sind jetzt auf den Linien 55,57,58 sowie 1 und 8 beschäftigt, wie viele Fahrer-Arbeitsplätze werden es nach Erstellung der Verlängerungen dort geben.

Antwort:

Insgesamt ist das neue Netz mit den verlängerten Linien 1 und 8 wirtschaftlicher, erfordert aber etwa genau so viel Fahrpersonal wie heute. In Huchting kann durch die Verlängerung der Linie 1 Personal eingespart werden. Die Linie 8 im 20-Minuten-Takt bis Leeste erfordert aber mehr Personal als die Linie 55 heute.

Eintrag: 26.06.2012 10:08

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Wann ist mit dem ersten Spatenstich für 1 und 8 in Huchting zu rechnen?

Antwort:

Der Bau wird unmittelbar nach rechtskräftiger Beendigung des Planfeststellungsverfahrens beginnen. Das kann nach heutiger Schätzung noch bis zum Jahr 2014 dauern.

Eintrag: 26.06.2012 09:40

Kategorie: Allgemeines ÖPNV

Frage:

Die Linie 1 soll angeblich die Abgase vermindern. Dieses passiert aber nur auf der Heinrich Plett Allee, also höchsten 2-3 km. Den dort wo die Straßenbahn fahren soll ist nie ein Bus gefahren.

Antwort:

Die Abgase werden dadurch vermindert, dass Menschen vom Auto auf die bequeme und schnelle Straßenbahn umsteigen, statt mit dem Auto zu fahren und dabei häufig im Stau zu stehen. Wir erwarten, dass rund 6000 Autofahrten weniger stattfinden werden, wenn die Linien 1 und 8 verlängert sind. Das spart 2000 Tonnen CO₂ pro Jahr ein.

Eintrag: 26.06.2012 09:29

Kategorie: Allgemeines

Frage:

Warum wird der Straßenbahnausbau nicht einfach durchgesetzt. Die Verzögerungstaktik des Beirates muß doch irgendwie übergangen werden können?

Wir sprechen ja nun schon von 2018

Antwort:

Im Rahmen der Bürgerforen wird derzeit noch versucht, einen Konsens mit dem Beirat zu finden.

Eintrag: 26.06.2012 08:36

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Wenn sich der Dieselpreis in den nächsten 20 Jahren verdoppelt, wie oft fährt dann noch die Linie 57 und 58. Ist dann die Verlängerung der Linien 1 und 8 nicht die kostengünstigere Alternative?

Antwort:

Ja, die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 ist auf jeden Fall die kostengünstigere und umweltfreundlichere Alternative.

Eintrag: 25.06.2012 15:52

Kategorie: Allgemeines / ÖPNV

Frage:

Natürlich ist es sehr wichtig, dass speziell ab Huchting - Rolandcenter die Linie 1 bzw. 8 weitergeführt wird nach Weyhe und Stuhr. Dieses stärkt die Infrastruktur enorm. Wann beginnt definitiv und amtlich der Bau dieser wertvollen Verlängerung?

Antwort:

Der Bau wird unmittelbar nach rechtskräftiger Beendigung des Planfeststellungsverfahrens beginnen. Das kann nach heutiger Schätzung noch bis zum Jahr 2014 dauern.

Varianten

41 Einträge

Eintrag: 04.07.2012 23:23

Kategorie: Varianten

Frage:

Die Bahn soll Busse ersetzen und das ist gut. Aber es wird nur ein Bus eingespart. Die Bewohner an der KHL haben den LKW-Verkehr und Staus, trotzdem müssen sie weiter mit dem Bus fahren. Könnte nicht die Bahn über die KHL fahren, dann hätten es auch wir bequemer und die LKWs raus.

Antwort:

Die Führung der Straßenbahn über die KHL ist, wie schon mehrfach ausgeführt, finanziell nicht darstellbar und entspricht auch nicht der aktuellen politischen Beschlusslage.

Eintrag: 04.07.2012 23:19

Kategorie: Varianten

Statement:

Ich wohne an der Heinrich-Plett-Alle und habe mich mit dem "Verkehrslärm" arrangiert. Wenn nun aber die Straßenbahn langgeführt wird, die Straße näher an das Gebäude rückt, so wird der Verkehrslärm verstärkt. Dann können wir gar nicht mehr das Fenster öffnen oder - gerade die Einzelhändler - bei geöffneten Fenster telefonieren. Daher bin ich gegen die Straßenbahnverlängerung.

Eintrag: 04.07.2012 23:16

Kategorie: Varianten

Frage:

Könnte die Bahn über die Brüsseler Str. hinaus nicht in Richtung Delmenhorst fahren bis zur Varreler Bäke und dort mit P+R Plätzen. Das wäre eine doppelte Anbindung nach Niedersachsen.

Antwort:

Der Nutzen von P&R-Plätzen wird im allgemeinen überschätzt. Ein solcher Parkplatz am Rande von Delmenhorst würde nicht genügend Fahrgastpotenzial bieten, um eine solch lange und somit teure Strecke von der Brüsseler Straße bis Delmenhorst zu rechtfertigen. Zudem ist die Regio-S-Bahn für Pendler, die von Delmenhorst nach Bremen fahren, deutlich schneller und somit attraktiver.

Eintrag: 04.07.2012 23:13

Kategorie: Varianten

Frage:

Ist es möglich nur die Linie 8 zu verlängern, mit einer Haltestelle am Willakedamm und dann der nächsten am Ortsrand Huchting -Stuhr mit P+R Plätzen

Antwort:

Es wurden auch Varianten untersucht, bei der nur die Linie 8 verlängert würde. Diese Variante stellt sich jedoch aus verkehrlicher Sicht für Huchting als deutlich schlechter dar als die derzeit geplante Verlängerung der Linien 1 und 8. Durch den Entfall der Haltestellen „Auf den Kahlken“ sowie „Dovemoorstr.“ würde zudem der Verkehrswert der Linie 8 für Huchting nochmals reduziert werden. Es ist nicht sinnvoll, eine Straßenbahn an dichtbesiedelten Bereichen ohne Halt entlangzuführen.

Eintrag: 04.07.2012 23:10

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum wird das Brückenbauwerk über der BTE-Trasse (Heinrich-Plett-Alle) nicht abgerissen? Damit wäre eine ebenerdige Anbindung von der KHL bis Delfter Straße möglich, die Bahn könnte gleich in die Mitte der Heinrich-Plett-Allee und städtebaulich wäre es ein Gewinn für Huchting.

Antwort:

Diese Brücke wird weiterhin benötigt, da die BTE-Trasse auf keinen Fall stillgelegt und entwidmet werden kann. Hier verkehren Güterzüge, die auch im Falle einer KHL-Variante weiterhin verkehren müssten.

Eintrag: 04.07.2012 23:06

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum wird die Straßenbahn nicht auf der Mitte der Heinrich-Plett-Alle geführt? Bei Seitenlage entsteht eine Trennung der Bürgerinnen rechts und links der Heinrich-Plett-Allee und die kurzen Wege bisher verlieren ihre Funktion.

Antwort:

Die nördliche Seite der Heinrich-Plett-Allee weist in dem Abschnitt zwischen dem Einschwenk auf die Heinrich-Plett-Allee und den Zufahrten zur B 75 kaum Erschließungen / Anbindungen auf, die eine Führung in Seitenlage priorisieren. Des Weiteren würde es durch eine Führung in Mittellage zu einer Verschiebung der Pkw-Fahrbahnen in nördliche Richtung kommen, die wiederum eine Verschlechterung der Lärmbelastung der nördlichen Wohnbebauung nach sich ziehen würden. Gemäß einer vorliegenden schalltechnischen Stellungnahme ist bei der Planung in Mittellage gegenüber der berücksichtigten Seitenlage mit einer Zunahme des Lärmpegels von 0,2 bis 2 dB(A) zu rechnen.

Eintrag: 04.07.2012 18:49

Kategorie: Varianten

Statement:

Ich bin für eine Verlängerung der Linien 1+8, aber nur über die KHL Variante! Diese macht Sinn und bringt Nutzen für Jedermann und nicht weil es die Politik so will. Wir sind das Volk !!

Eintrag: 04.07.2012 18:05

Kategorie: Varianten

Frage:

Hat man sich schon mal Gedanken über eine Streckenführung ab Grolland durch die Wiesen-Alte Dorfstr.-Huchtinger Dreieck-Huchtinger Str. und weiter über die Heinr.-Plett-Allee und natürlich über die KHL gemacht? Bode-Robbenplate

Antwort:

Leider können wir Ihre Trassenvariante nicht nachvollziehen. Bitte schildern Sie die Trasse anhand von Straßennamen, die auch in Stadtplänen zu finden sind. Grundsätzlich wurden diverse

Trassenvarianten ausführlich untersucht. Dabei stellte sich die nun favorisierte Trasse als beste Lösung dar.

Eintrag: 04.07.2012 17:54

Kategorie: Varianten

Frage:

Welchen Sinn hat es an der Huchtinger Heerstrasse eine Wendeschleife zu machen? Es gibt für Personen z.B. aus Heidkrug keine Parkmöglichkeit außerdem bleibt der Busverkehr für Anwohner der Huchtinger Heerstr. bestehen. Warum nicht die bewährte Verkehrsführung beibehalten ?

Antwort:

Die Trasse bis zur Endhaltestelle Brüsseler Straße ist sinnvoll, da mit dieser Trassenvariante die bevölkerungsreichen Gebiete in Huchting erschlossen werden. Entlang der Huchtinger Heerstraße ist das Fahrgastaufkommen deutlich geringer, so dass eine Straßenbahn über die BTE/Heinrich-Plett-Allee ein deutlich höheres Fahrgastpotenzial hat. An der Endstelle Brüsseler Straße ist kein Platz für einen P&R-Platz. Außerdem bestehen bereits ausreichende P&R-Möglichkeiten am Roland-Center sowie in Grolland.

Eintrag: 04.07.2012 12:34

Kategorie: Varianten

Statement:

Wir wohnen direkt an der BTE Trasse, unser Garten grenzt an einer geplanten Haltestelle wie sieht es dort mit einer Lärmschutzwand aus und wer wird den Müll beseitigen der mit Sicherheit von den Jugendlichen und anderen Fahrgästen entsteht? Ich bin gegen die Verlängerung der Straßenbahn, die Busse sollten häufiger eingesetzt werden.

Eintrag: 04.07.2012 07:04

Kategorie: Varianten

Statement:

Ich finde so eine anonyme Umfrage nicht schön! Jeder kann hier 20 mal eine Frage stellen, ob sie nun positiv oder negativ ist!

Ich bin gegen die Strassenbahn und möchte, das der alte Beiratsbeschluss mit in die Planung einfließt!

Erhard Monsig aus Huchting

Eintrag: 04.07.2012 00:37

Kategorie: Varianten

Frage:

Hat der Beschluss des Huchtinger Beirates 2005 mit allen Parteien für eine Nulllösung noch seine Gültigkeit?

Antwort:

Diese Frage kann nur vom Beirat beantwortet werden.

Eintrag: 03.07.2012 23:59

Kategorie: Varianten

Frage:

Immer wieder hört man, dass bei einem Ausstieg Stuhr irgendwelche Gelder bekommen muss.

Frage 1: wie lautet dieser Vertrag und wer hat diesen Vertrag unterschrieben? Frage 2: ist der Ausstieg billiger als der Bau der KHL oder BTE?

Antwort:

Frage 1: Es handelt sich um den Eckpunktevertrag, der zwischen den Gemeinden Stuhr und Weyhe, dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa und der BSAG geschlossen wurde.

Frage 2: Das kann man nicht miteinander vergleichen. Natürlich sind die absoluten Baukosten der Linien 1 und 8 höher als die im Ausstiegsfall zu leistenden Zahlungen. Andererseits können dann die wirtschaftlichen Vorteile der Linie 1 nicht realisiert werden, so dass sich über einen längeren Betrachtungszeitraum eine wirtschaftliche Verschlechterung für Bremen ergibt, erst recht, wenn man berücksichtigt, dass nur 10% der Baukosten von Bremen zu tragen sind, der Verlustausgleich der BSAG aber vollständig von der Stadt getragen werden muss.

Eintrag: 03.07.2012 15:13

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum wird nicht wie bei der Linie 4 über eine vorhandene Trasse, also hier über die Krichhuchtinger Landstraße, geplant und gebaut. Soll der Pkw-Verkehr aus DH und auch der Lkw-Verkehr, soweit er Nachts nicht untersagt ist, weiter ungehindert über die Krichhuchtinger Landstraße zur Störung der Anwohner auch der umliegenden Straßen laufen?

Antwort:

Wir planen über eine vorhandene Gleistrasse.

Eintrag: 03.07.2012 12:47

Kategorie: Varianten

Frage:

Wieso setzt sich der Beirat jetzt für eine Linienführung über die Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) ein, die er noch vor Jahren konsequent abgelehnt hat?

Antwort:

Diese Frage kann Ihnen nur der Beirat beantworten.

Eintrag: 03.07.2012 10:15

Kategorie: Varianten

Frage:

Die BTE wird zuletzt viel Geld verschlingen weil viele Extras gebaut werden müssen:

Signalanlagen, Weichen, Fuß und Radwege, Lärmschutz, Beleuchtung und Fluchtwege. Dies braucht man alles nicht auf der KHL.

Antwort:

Dies ist alles in die Kostenkalkulationen eingeflossen. Trotzdem ist die BTE-Trasse die günstigere Variante.

Eintrag: 03.07.2012 10:12

Kategorie: Varianten

Frage:

Ich möchte doch mal die Kosten für die 0-Lösung genau gerechnet habendes gibt doch auch Umweltfreundliche Busse. Diese könnte man für das Geld der nicht gebauten Bahnstrecke nach und nach kaufen.

Antwort:

Umweltfreundliche Busse haben wir bereits. Das Problem sind aber nicht die Fahrzeuge an sich, sondern deren Betrieb, dessen Kosten sich überwiegend aus Personal- und Energiekosten zusammensetzen. Wenn wir mehr Busse einsparen als neue Straßenbahnen benötigen, sinken die Personal- und Energiekosten. Der wirtschaftliche Vorteil entsteht aber auch durch Mehrerträge infolge zusätzlicher Nachfrage. Beides zusammen führt dazu, dass der BSAG (und damit der Stadt Bremen, die letztendlich den Verlustausgleich leisten muss) durch die Realisierung der Linie 1 ein wirtschaftlicher Vorteil entsteht, der ab 2020 etwa 1,0 Mio. € jährlich beträgt, d. h. unter der Annahme des Fortbestandes der heutigen Busführung ist die Nulllösung die deutlich teuerste Variante.

Eintrag: 03.07.2012 08:52

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum kann man es nicht machen wie die Berliner Kollegen und günstige Elektrobusse aus China einsetzen? <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/0,2828,839933,00.html>

Antwort:

Die BSAG hat zum Thema Elektromobilität eine Projektgruppe gestartet. In diesem Rahmen wird auch untersucht, inwiefern Elektrobusse in Bremen eingesetzt werden können.

Eintrag: 01.07.2012 10:51

Kategorie: Varianten

Statement:

Sie möchten den Verkehr nicht von der B 75 ableiten. Also doch von der Kirchhuchtinger Landstr. Richtig? Wenn die Strassenbahn auf der KHL fahren würde, wäre durch die "Behinderung" durch die Strassenbahn das Autofahren unattraktiver und Sie hätten Ihr Ziel erreicht! Also kann die Sinnvollere Variante nur über die KHL führen.

Eintrag: 27.06.2012 17:42

Kategorie: Varianten

Frage:

Glauben Sie wirklich, mit mehreren Eingleisstrecken 2 Linien, darunter die Hauptlinie 1 mit ihren kurzen Fahrabständen ohne Wartezeiten fahren zu lassen? So etwas gibt es nirgendwo!! Nur 2 gleisig geht es und dann über die KHL., die sowieso generalsaniert werden muß! Die Ausfahrten und Einfahrten vom RC. in die KHL. werden zu einem Verkehrschaos werden,

Antwort:

Ja, trotz der beiden geplanten eingleisigen Strecken kann der 10-Minuten-Takt auf der Linie 1 und der 20-Minuten-Takt auf der Linie 8 gefahren werden. Kurze Wartezeiten sind dabei z.B. bei Verspätungen natürlich nicht auszuschließen. Die KHL-Trasse ist wesentlich teurer und nicht förderfähig.

Eintrag: 27.06.2012 15:28

Kategorie: Varianten

Frage:

Schon oft habe ich - nicht nur in den Bussen sondern auch Bahnen - das die Fahrer ungeduldig werden, wenn ältere Menschen mit Rollator einsteigen. Die Älteren werden unsicherer, zumal die Fahrer nicht(!) warten bis Sie sitzen. Muß man die alten Menschen in Huchting zum Umsteigen zwingen?

Antwort:

Genau das Gegenteil ist mit dem Ausbau verbunden: Mit den Straßenbahnverlängerungen der Linie 1 und 8 wird der Anteil der Direktfahrten ohne Umsteigen sehr viel höher als heute. Heute müssen über 40% der Fahrgäste in Huchting umsteigen, künftig nur noch ca. 8% der Fahrgäste. Das ist insbesondere für ältere und mobilitätsbehinderte Fahrgäste von Vorteil, weil das Umsteigen am Roland-Center entfällt.

Für viele Fahrgäste wird die Situation daher deutlich besser, weil durch die Verlängerung der Linien 1 und 8 das Umsteigen entfällt. Auch ist die Fahrt mit der Straßenbahn gerade für mobilitätseingeschränkte Personen deutlich angenehmer als im Bus. So gibt es in der Straßenbahn mehr Platz für Rollatoren und die Straßenbahnen können durch den besonderen Bahnkörper gleichmäßiger fahren (Weniger Brems- und Anfahrvorgänge). Für alle Fahrer gilt im Übrigen gleichermaßen, dass sie beim Abfahren an den Haltestellen besonders auf gehbehinderte Fahrgäste Rücksicht nehmen sollen.

Eintrag: 27.06.2012 15:16

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum kann der Busringverkehr nicht als Teststrecke für alternativ Energie genutzt werden, alles was so eine Strecke braucht findet man hier. Und wenn die Straßenbahn dann kommt macht es nur Sinn über die KHL Verzicht auf die Linie 1.

Antwort:

E-Mobilität mit Bussen können wir in Bremen auf vielen Strecken testen. Die Straßenbahn bietet die Chance sofort auf eine bewährte E-Mobilität umzusteigen. Gerade die Linie 1 bringt den hohen Nutzen für Bremen (mehr Fahrgäste, kürzere Reisezeiten, weniger Umsteigen).

Eintrag: 27.06.2012 14:44

Kategorie: Varianten

Frage:

In der Deputationsvorlage wird zugegeben: "Insgesamt ist der verkehrliche Nutzen der Linie 8 im bremischen Abschnitt gering." D.h. sie ist ein Minusgeschäft und würde "über 35 Jahre ca. 10.Mio € an Gesamtaufwendungen" erfordern. Ist die Linie 1 nur Mittel zum Zweck?

Antwort:

Im bremischen Abschnitt bedient die Linie 8 drei Haltestellen und fährt im 20-Minuten-Takt. Die Linie 1 bedient 7 Haltestellen und fährt im dichteren 10-Minuten-Takt. Daher ist der verkehrliche Nutzen der Linie 1 für Bremen und Huchting höher zu bewerten.

Eintrag: 27.06.2012 12:16

Kategorie: Varianten

Frage:

Hier noch mal die Anwohner Interhomes Baugebiet Dovemoorstr . Unsere Wohnqualität wird total gestört. Wenn die Museumsbahn fährt wackeln jetzt schon die Vitrinen. Wie soll das erst werden wenn alle 20 Minuten eine Strassenbahn kommt.

Warum läßt man nicht die Linie 55 und verlängert den Bus bis Weyhe und er fährt dann alle 15 Minuten .

Antwort:

Die Geräusche und Erschütterungen einer modernen luftgefederten Straßenbahn auf neuen Gleisanlagen sind mit einem Museumszug in keiner Weise zu vergleichen. Die Linie 55 fährt heute überwiegend im 30-Minuten-Takt. Eine Taktverdichtung ist nicht zu finanzieren.

Eintrag: 27.06.2012 11:33

Kategorie: Varianten

Frage:

Wieso ist der parallele Betrieb einer Buslinie auf der KHL und einer Straßenbahn auf der BTE-Trasse kostengünstiger und ökologischer als das bisherige Busringssystem?

Antwort:

Wie für die Straßenbahnverlängerung werden nur zwei Fahrzeuge zusätzlich benötigt. Die Gelenkbusse der heutigen Linien 57 und 58 entfallen und für die geplante Linie 58 werden Zweiachsbusse benötigt. Außerdem werden sehr viele Fahrten vom KFZ-Verkehr auf den ÖPNV verlagert.

Eintrag: 27.06.2012 11:28

Kategorie: Varianten

Frage:

Ich persönlich hätte weder Vor- noch Nachteile der Maßnahme, doch ich frage mich: Warum nicht dort wo die Menschen wohnen, nämlich der KHL? Warum kein Ringverkehr ohne Wendeschleife und ohne Buslinie?

Antwort:

Wie bereits mehrfach dargestellt ist die KHL-Trasse sehr viel kostenaufwändiger, weil die gesamte Straße einschließlich Parkplätze, Geh- und Radwege sowie Grunderwerb umgebaut werden müsste und die Strecke länger ist. Ein Ringverkehr mit der Straßenbahn ist weder verkehrlich noch betrieblich sinnvoll und würde noch mehr Kosten verursachen. Wie herum soll die Straßenbahn im Ring fahren? Im 10-Minuten-Takt könnte nur eine Richtung angeboten werden. Für die Fahrgäste entstehen dann am Ende des Ringes lange Reisezeiten. Für einen stabilen Fahrplan benötigt eine Linie eine Wendemöglichkeit mit einer Wendezeit.

Eintrag: 27.06.2012 11:10

Kategorie: Varianten

Frage:

Wenn sich die Maßnahme als sinnvoll u. nachvollziehbar darstellen würde, würden viel mehr bereit sein JA zu sagen. Wo ist die Logik die Wendeschleife auf der Huchtinger Heerstr. zu platzieren, kein P&R. Die aus dem Umland fahren weiter zum RC oder nach Grolland. Ein Bus fährt weiterhin. Umweltbewusstsein?

Antwort:

Zur Lage der Endwendeschleife der Verlängerungsstrecke wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine gesonderte Variantenuntersuchung durchgeführt. Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung ist den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Darüber hinaus wurde zur Beurteilung der zu erwartenden und prognostizierten Verkehrsverhältnisse eine Verkehrssimulation angefertigt, die eine reibungslose Funktionsfähigkeit bestätigt.

An der zukünftigen (geplanten) Endhaltestelle an der Huchtinger Heerstraße konnte auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Platzverhältnisse keine P&R-Anlage berücksichtigt werden. Die heutige P&R-Anlage am Roland-Center wird auch nach dem Umbau der geplanten Straßenbahnverlängerung weiterhin Bestand haben. Die P&R-Anlage weist nach der Neugestaltung rd. 75 Stellplätze aus.

Eintrag: 27.06.2012 00:09

Kategorie: Varianten

Frage:

Unter www.verlaengerung-sued.de finde ich nur die alten Pläne. Für eine Diskussion in den Bürgerforen sind aber die neuen Planungen maßgebend. Wo finde ich die?

Antwort:

Die [neuen Planungen](#) sind auf Plänen dargestellt, die Sie auf der Internetseite der Verkehrsabteilung finden.

Eintrag: 26.06.2012 23:10

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum geht nicht in Huchting, was in Lilienthal geht: Straßenbahn auf der Straße, dort wo die Geschäfte sind, wo die Menschen hinkommen?

Sind die Folgen für Vögel und andere Tiere ausreichend bedacht, wenn die Bahn auf der BTE-Trasse fährt?

Warum hat es keine Antwort auf die Einsprüche gegen das Planfeststellungsverfahren gegeben?

Antwort:

Wie bereits mehrfach dargestellt ist die KHL-Trasse sehr viel kostenaufwändiger, weil die gesamte Straße einschließlich Parkplätze, Geh- und Radwege sowie Grunderwerb umgebaut werden müsste und die Strecke länger ist.

Die Planung, die in das Planfeststellungsverfahren gegangen ist, ist inzwischen gründlich überarbeitet worden, um sowohl die Auswirkungen auf die Umgebung als auch die nötigen Eingriffe in privaten Grund so weit es geht zu verringern. Die Auswirkungen auf die Natur – auf Tiere und Pflanzen – müssen in jedem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und abgewogen werden. Dies ist auch hier geschehen.

Über Einwendungen in einem Planfeststellungsverfahren wird erst im Beschluss entschieden. Das

Verfahren läuft aber noch, ein Beschluss ist noch nicht ergangen, das Verfahren aber auch nicht eingestellt worden. In der Regel erstellt der Vorhabenträger Stellungnahmen zu den Einwendungen, die von der Anhörungsbehörde den Einwendern im Vorfeld des Erörterungstermines übersandt werden. Ein Erörterungstermin hat ebenfalls noch nicht stattgefunden. Aus diesem Grund haben die Einwender noch keine Rückmeldung erhalten.

Eintrag: 26.06.2012 21:56

Kategorie: Varianten

Frage:

Wäre eine Weiterführung der Linie 1 über die Huchtinger Heerstrasse in Richtung Delmenhorst nicht sinnvoller, als eine Wendeschleife mitten auf der Hauptstrasse? Dort wäre auch Platz für eine P&R-Anlage, denn man will ja die Autofahrer auf die Bahn verlagern.

Antwort:

Das wurde in der Variantenuntersuchung für die Endhaltestelle geprüft und verworfen. Die geplante Endhaltestelle erschließt den Bereich Luxemburger Straße schon gut. Das P+R Potential ist an der Stelle nicht besonders hoch, weil die Delmenhorster über die B75 Bremen schneller erreichen können und dann am Roland-Center oder an der Norderländer Straße P+R-Parkplätze vorfinden.

Eintrag: 26.06.2012 18:49

Kategorie: Varianten

Frage:

Auf dem Gelände des ehemalige Ellermann-Edeka Markt möchte gerne NETTO einen Markt neu bauen. Was sagt denn NETTO dazu, wenn auf einmal keine Leben mehr auf der KLH zu sehen ist? Als Betreiber eines Marktes (Steuereinnahmen) würde ich auf die KLH-Variante pochen !!!!!

Antwort:

Eine Straßenbahnführung über die BTE-Trasse zieht nicht das Leben aus dem Bereich der KHL. Dieses Argument ist daher nicht nachvollziehbar.

Eintrag: 26.06.2012 18:17

Kategorie: Varianten

Frage:

in den Hauptverkehrsstraßen eines jeden Stadtteils herrscht Leben, im rückwärtigen Bereich ist der sogenannte Ruhebereich zu sehen. So auch an der KHL in Bremen-Huchting. Warum soll dieses bekannte System durch einen nicht nachvollziehbaren Schwachsinn zerstückelt werden? Sind die zuwartenden Mio. welche der Bund beisteuert wichtiger als das oben genannte System.

Antwort:

Die Strecke der BTE verläuft durchaus in einem verdichteten Wohnbereich und ist künftig mit den beiden geplanten Haltestellen und neuen Wegeverbindungen gut zu erreichen. Die Zuschüsse des Bundes sind für Bremen als Haushaltsnotlageland sehr wichtig und mit der KHL-Trasse nicht erreichbar.

Eintrag: 26.06.2012 15:30

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum fährt die Linie 8 nicht auf der Kleinbahntrasse über den Bahnhof Huchting direkt auf DB-Gleisen bis in die Innenstadt? Das wäre eine schnelle Verbindung. Das Interesse der Brinkumer + Stuhrer Bürger an einer tägl. Sightseeingtour durch Bremens Vorstädte auf dem Weg zur Arbeit hält sich wohl in Grenzen.

Antwort:

Über die Straßenbahnlinie 8 erreicht man in nur 15 Minuten die Bremer Innenstadt (Domsheide). Wenn die Fahrgäste am Hauptbahnhof ankommen würden, müsste eine Vielzahl noch in die Innenstadt umsteigen oder zu Fuß gehen. Außerdem sind die Kapazitäten auf den Gleisanlagen der Bahn AG begrenzt und für einen 20-Minuten-Takt von zusätzlichen Eisenbahnfahrzeugen sicher nicht ausreichend.

Eintrag: 26.06.2012 15:17

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum muß die Wendeschleife auf eine Haupteinfallstraße nach Delmenhorst liegen. Die Staus sind schon vorhersehbar, die direkten Anwohner werden sich über zusätzlichen Lärm und Abgase bedanken. Ist das Umweltschutz ?

Antwort:

Zur Lage der Endwendeschleife der Verlängerungsstrecke wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine gesonderte Variantenuntersuchung durchgeführt. Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung ist den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Darüber hinaus wurde zur Beurteilung der zu erwartenden und prognostizierten Verkehrsverhältnisse eine Verkehrssimulation angefertigt, die eine reibungslose Funktionsfähigkeit bestätigt.

Eintrag: 26.06.2012 15:07

Kategorie: Varianten

Frage:

Wurde die Variante einer eingleisigen Ringstrecke geprüft, in der ein Bus entgegen der Straßenbahnrichtung fährt ? Bei der jetzigen Lösung muß auch ein Bus weiterfahren.

Antwort:

Diese Lösung wäre für die Fahrgäste sehr ungünstig, weil zum Ende des Ringverkehrs sehr lange Reisezeiten entstehen würden. Außerdem wäre dann auf dem gesamten Ringstraßennetz ein Ausbau der Straßen erforderlich. Diese Variante würde auch betrieblich nicht funktionieren, weil ein pünktlicher Betrieb einer Straßenbahnlinie eine Endhaltestelle erfordert, an der die Straßenbahn nach einer Wendezeit wieder pünktlich starten kann.

Eintrag: 26.06.2012 13:42

Kategorie: Varianten

Frage:

Weshalb ist eine Taktzeit von 10 Minuten bei der Linie 8 (wenn sie denn hoffentlich endlich durch Stuhr fährt) nicht möglich? So könnte ein Umstieg vom Auto auf die Bahn eher angenommen werden und die Anwohner der Stuhrer, Moordeicher und Varreler Landstraßen hätten auch einen Nutzen davon (weniger

Durchgangsverkehr).

Antwort:

Die Fahrgastprognose erzielt bereits einen Zuwachs von ca. 3.000 Fahrten täglich im Vergleich zum derzeitigen Angebot mit der Linie 55. In der Hauptverkehrszeit ist dann ein 20-Minuten-Takt der Linie 8 bis Leeste ausreichend. Dafür werden zwei zusätzliche Straßenbahn-Fahrzeuge benötigt. Für einen 10-Minuten-Takt müssten nochmals zwei zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden und der Streckenausbau erfordert weitere Begegnungsstellen. Das ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht machbar. Falls das Verkehrsaufkommen später ansteigt, ist eine Taktverdichtung möglich.

Eintrag: 26.06.2012 10:42

Kategorie: Varianten

Frage:

Bei Ausbau der Linie 1 ist geplant, einen Streckenführung im Bereich Delfter Str. - Sodenmatt neben der Fahrbahn laufen zu lassen. Das würde dort den Stadtteil zerschneiden, auch einem nicht ortsansässiger Planer müsste das auffallen. Frage: Wieso geht man nicht allerspätestens ab Delfter Str. in Mittellage?

Antwort:

Die nördliche Seite der Heinrich-Plett-Allee weist in dem Abschnitt zwischen dem Einschwenk auf die Heinrich-Plett-Allee und den Zufahrten zur B 75 kaum Erschließungen / Anbindungen auf, die eine Führung in Seitenlage priorisieren. Des Weiteren würde es durch eine Führung in Mittellage zu einer Verschiebung der Pkw-Fahstreifen in nördliche Richtung kommen, die wiederum eine Verschlechterung der Lärmbelastung der nördlichen Wohnbebauung nach sich ziehen würden. Gemäß einer vorliegenden schalltechnischen Stellungnahme ist bei der Planung in Mittellage gegenüber der berücksichtigten Seitenlage mit einer Zunahme des Lärmpegels von 0,2 bis 2 dB(A) zu rechnen.

Eintrag: 25.06.2012 21:14

Kategorie: Varianten

Frage:

Warum sind alle gegen den Ausbau dieser Bahnen? Irgendwann kann man evtl. nicht mehr Autofahren! Und dann? Im Übrigen sind jetzt die neuen Bahnen derart leise, so dass man sie auf der Trasse gar nicht oder kaum hören würde und sie fahren ja auch nicht - z.B. die Linie 8 - im 10-Minutentakt. Gegner gibt es immer wieder und überall. Ich kann die Bahn kaum noch erwarten.

Antwort:

Wir freuen uns über diese positive Stellungnahme, vielen Dank.

Eintrag: 25.06.2012 17:48

Kategorie: Varianten

Frage:

Hat nicht Weyhe über den Kirchweyher Bahnhof und die S-Bahn eine bessere Anbindung nach Bremen? Wurden die betroffenen Bürger (Berufspendler und Einwohner der Gemeinden) gefragt inwieweit sie die neue Bahnlinie nutzen würden?

Antwort:

Die Ortsteile Kirchweyhe und Lahausen sind über den Bf. Kirchweyhe mit der Regio-S-Bahn und mit dem RE gut an den Bremer HBF, aber nicht an die Innenstadt, angebunden. Die geplante Linie 8 endet in Leeste. Dieser Ortsteil von Weyhe hat nur eine Busanbindung an das Oberzentrum Bremen. Für die Linie

8 liegt eine Verkehrsprognose aus der Standardisierten Bewertung (bundeseinheitliche Untersuchung) vor. Dieser Prognose liegt keine Befragung der Bürger zugrunde.

Eintrag: 25.06.2012 17:47

Kategorie: Varianten

Frage:

Brinkum hat eine deutlich schnellere Busverbindung zum HBF. Wieso also wird nicht die Linie 4 über Arsten nach Brinkum geleitet? Mit einem Wegfall der Busverbindung von Brinkum nach Bremen würde dies einen großen Zeitverlust für alle Pendler bedeuten. Würden die Buslinien überhaupt wegfallen oder wird beides parallel laufen?

Antwort:

Eine Verlängerung der Linie 4 bzw. 5 über Kattenturm – Brinkum-Nord nach Brinkum und weiter nach Leeste wurde untersucht, ist aber wegen der hohen Ausbaukosten nicht förderfähig durch den Bund und kann daher nicht realisiert werden. Die Busverbindungen von Brinkum nach Bremen über Kattenturm sind ausschließlich Regionalbuslinien. Diese Linien werden bestehen bleiben.

Eintrag: 25.06.2012 15:03

Kategorie: Varianten

Frage:

Aus welchen Gründen wird es abgelehnt, die Alternative über die Kirchhuchtinger Landstraße neu zu untersuchen und neu zu berechnen?

Antwort:

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 08. April 2005 beschlossen, die BTE-Trasse dem weiteren Planverfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zu Grunde zu legen. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat am 12. April 2012 [einen weiteren Beschluss](#) gefasst, Prüfergebnisse von drei Varianten mit Optimierungen im Bereich der BTE-Trasse und in der Heinrich-Plett-Allee in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren in Huchting vorzustellen und mit dem Beirat Huchting zu erörtern. Im Rahmen des begonnenen Beteiligungsverfahrens findet auch eine Erörterung und Diskussion zur Trassenführung über die Kirchhuchtinger Landstraße statt. Auf dem ersten Bürgerforum wurde u.a. über die Auswirkungen einer Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße informiert. In diesem Zusammenhang wurden die weiterhin geltenden Gründe gegen die Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße (u.a. Mehrkosten, höherer Grunderwerb, längere Bauzeit) erläutert. Die [Präsentationen](#) aus dem ersten Bürgerforum können auf der Internetseite der Verkehrsabteilung eingesehen werden.

Künftige Verkehrsverbindungen

40 Einträge

Eintrag: 04.07.2012 18:44

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Bezieht sich die Verkürzung der Fahrzeit mit der Linie 1 in die Innenstadt auf die reine Fahrzeit, oder sind dort auch die Stops sowohl an Ampeln, Signalanlagen und Haltestellen eingeplant? Wo ist das Dokumentiert?

Antwort:

Die Verkürzung der Fahrzeit bezieht sich auf die gesamte Reisezeit. Darin sind auch Haltestellenaufenthaltszeiten oder Haltezeiten vor Signalanlagen eingerechnet. Der Reisezeitvorteil gegenüber der heutigen Situation resultiert vor allem durch den Entfall des Umstiegs am Roland-Center.

Eintrag: 04.07.2012 18:03

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wie kommen Sie zu der Aussage im 1. Satz Ihrer Antwort auf die Frage vom 30.6.2012, 12.14? Die Haltestellen ab Landesgrenze Huchting auf nds. Gebiet bis Brinkum werden halbiert (von 14 auf 7) und durch Wegfall der Linie 55 wird der größte Teil des Ortsteils Moordeich vom ÖPNV abgeschnitten!!!

Antwort:

Es wird derzeit überlegt, zusätzlich zur Linie 8 eine Busverbindung in Richtung Neuer Weg anzubieten. Somit könnten auch weiter entfernte Gebiete in Moordeich/Stuhr weiterhin gut erschlossen werden. Eine Entscheidung über die Umsetzung dieser Maßnahme ist aber noch nicht gefallen und hängt von Zuschüssen der Gemeinden Stuhr/Weyhe ab.

Eintrag: 04.07.2012 17:53

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Ich wohne Flämische Straße und nutze den ÖPNV fast täglich. Mein Arzt bzw. die Supermärkte liegen an der Huchtinger Heerstraße. Ist es dann korrekt, das ich mit der Linie 1 bis Roland Center bzw. Brüsseler Straße fahren muß, um dann in die 58 umzusteigen? Ist das richtig? Das bedeutet eine Verlängerung meiner Reisezeit innerhalb eines Stadtteils.

Antwort:

Diese Aussage ist korrekt. Sie können zukünftig mit der Linie 1 bis zur Brüsseler Straße fahren. Dort können Sie in die Linie 58 umsteigen, die Sie zu den Zielen entlang der Huchtinger Heerstraße bringt. Für diese Fahrtbeziehung entsteht in der Tat eine Reisezeitverlängerung. Gleichzeitig muss jedoch betont werden, dass diese Fahrtbeziehung von relativ wenigen Fahrgästen genutzt wird und somit zu vernachlässigen ist.

Eintrag: 04.07.2012 15:29

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Warum wird die Linie 58 nicht über Roland Center bis zum Friedhof Huchting verlängert? Sprich: Brüsseler Straße (Startpunkt) - Roland Center - Friedhof Huchting (Endhaltestelle). Was spricht dagegen? Was eventuell dafür?

Antwort:

Genau dieser Vorschlag soll umgesetzt werden. Die Linie 58 wird zwischen Brüsseler Straße, dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting verkehren.

Eintrag: 04.07.2012 13:22

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Zur Frage vom 04.07.2012 07:09 antworten Sie, das die Straßenbahnverlängerung "gesamtstädtisch gesehen werden muß". Die Frage lautet: Kommen Osterholzer, Vahrer, etc. mit der Bahn nach Huchting, gerade nach Mittelshuchting?

Antwort:

Das ÖPNV-Angebot in Huchting wird nicht nur von Huchtinger Bürgern genutzt, sondern auch von Fahrgästen aus anderen Stadtteilen, die beispielsweise ihre Arbeitsstelle in Huchting haben oder dort Freunde besuchen wollen. Die Verlängerung der Linie 1 ist daher nicht nur für Huchting, sondern für die gesamte Stadt sinnvoll. Außerdem werden nicht nur die Fahrgäste, die entlang der Linie 1 wohnen, von der Verlängerung profitieren. Auch Bürger aus allen anderen Stadtteilen werden die Vorteile der verlängerten Linie 1 genießen, da sie zukünftig auf ihrem Weg nach Huchting nicht mehr am Roland-Center umsteigen müssen.

Eintrag: 04.07.2012 09:20

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Immer wieder lese ich in den Antworten, das die Linie 58 alle 30 Minuten über Roland Center zum Friedhof Huchting verkehren soll. Steht das schon 100 % fest? Auf dem Bürgerforum wurde gesagt, das dort nur die Delbus Linien fahren. Wie soll der Bus wenden? Eine Endhaltestelle könne man dort auch nicht einrichten. Wie ist nun die Zukunft?

Antwort:

Es steht mittlerweile fest, dass die Linie 58 alle 30 Minuten zwischen dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting angeboten wird. Dies ist eine noch recht neue Entscheidung, die erst kurz vor dem Bürgerforum getroffen worden ist. Einige Beteiligte des Bürgerforums, die nicht Experten auf dem Gebiet der Angebotsplanung sind, haben daher irrtümlich den alten Planungsstand präsentiert.

Eintrag: 04.07.2012 09:16

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Auf dem zweiten Bürgerforum wurde explizit, seitens der BSAG und den Behördenmitarbeitern, ausgesagt, das die Linie 58 nicht bis Friedhof Huchting verlängert wird. Dort kann keine Wendeschleife

eingerrichtet werden. Wieso soll der Bus dann "eventuell" alle 30 Minuten dorthin fahren? Wie soll er wenden?

Antwort:

Es steht mittlerweile fest, dass die Linie 58 alle 30 Minuten zwischen dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting angeboten wird. Dies ist eine noch recht neue Entscheidung, die erst kurz vor dem Bürgerforum getroffen worden ist. Einige Beteiligte des Bürgerforums, die nicht Experten auf dem Gebiet der Angebotsplanung sind, haben daher irrümlich den alten Planungsstand präsentiert. Die Aussage bezüglich der Wendeschleife bezieht sich unserer Meinung nach jedoch nicht auf die Endstelle „Friedhof Huchting“, sondern auf eine möglichen Endstelle „Delfter Straße“. Es wurde im Rahmen des Bürgerforums untersucht, ob die Linie 58 noch eine Haltestelle weiter über den Friedhof Huchting bis zur Delfter Straße angeboten werden kann. Dies ist jedoch nicht möglich, da dort keine Wendestelle eingerichtet werden kann.

Eintrag: 04.07.2012 01:02

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Die Heinrich-Plett-Allee hat zur Zeit 3 Ampelkreuzungen. Wieviel werden es nach dem Neubau sein? Gibt es einen Weltrekord über die meisten Ampeln auf kürzester Strecke? (bitte nicht antworten: ist mir nicht bekannt)

Antwort:

Auf der Heinrich-Plett-Allee zwischen Kirchhuchtinger Landstraße und Huchtinger Heerstraße wird es nach dem Ausbau der Straßenbahn neun signalisierte Einmündungen oder Kreuzungen einschließlich des signalisierten Kreisverkehrs an der Huchtinger Heerstraße geben.

Eintrag: 04.07.2012 00:30

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

In Huchting soll die komfortable Einrichtung „Ringverkehr für die Huchtinger“ aufgegeben werden. In Zukunft muss umgestiegen werden. Wer garantiert in Zukunft Taktzeiten wie sie mit den Ringbuslinien 57 und 58 gegeben ist?

Antwort:

Zwischen dem Roland-Center und der Brüsseler Straße übernehmen die Linien 58 und 201 die Bedienung. Beide Linien werden zusammen tagsüber im 10-Minuten-Takt verkehren; in den Schwachverkehrszeiten z.B. abends ist ein 20-Minuten-Takt der Linie 58 vorgesehen. Über die Huchtinger Heerstraße fahren künftig die Linien 201 (unverändert) und 58 (in beiden Fahrtrichtungen). Zusammen verkehren beide Linien tagsüber im 10-Minuten-Takt. Abends und am Sonntag wird die Linie 58 alle 20 Minuten fahren. Die Nachtlinie N1 wird bis zur Brüsseler Straße (Endstation der Linie 1) verlängert. Die Buslinie N6 verkehrt dann über die Huchtinger Heerstraße zwischen dem Roland-Center und der Brüsseler Straße.

Eintrag: 03.07.2012 23:47

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Was bedeutet es für's ROLAND-Center, wenn die Menschen nur noch am Center vorbei fahren. Darf

man mit einer normalen Karte mit einer halben Stunde "Versatz" weiterfahren?

Antwort:

Das Roland-Center kann auch problemlos weiterbetrieben werden, wenn der Großteil der Fahrgäste zukünftig nicht mehr vor Ort umsteigen muss. So funktionieren beispielsweise die Einkaufszentren „Waterfront“, „Berliner Freiheit“ oder „Weserpark“ seit Jahren sehr gut, obwohl dort keine Umsteigeknoten in direkter Nähe liegen.

Auch zukünftig gilt für das Einzelticket der Preisstufe I (HB) folgende Regelung: Die Gültigkeit beträgt 3 Stunden. Sie müssen also innerhalb von drei Stunden Ihr Ziel erreicht haben. Zusätzlich können Sie innerhalb der ersten 60 Minuten „kreuz und quer“ fahren. Demnach können Sie innerhalb der ersten Stunde mit nur einem Einzelticket wieder zurück zum Ausgangspunkt fahren.

Eintrag: 03.07.2012 18:34

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wenn die Baustelle für die Linie 1 kommt, wie können die Anwohner der Flämischen Str., Heinrich-Plett-Allee und Antwerpener Str. sowie dahinter führende Straßen, weg kommen. Wie ist der ÖPNV während der Bauzeit geregelt?

Antwort:

Grundsätzlich werden im Zuge der Baustellenvorbereitung Umleitungskonzepte für die gesamte Bauzeit entwickelt und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt, die diese dann in ihrer Funktion auch genehmigen muss. Ziel ist es, die Beeinträchtigungen für die Anwohner und Anlieger möglichst gering zu halten. Dieses kann dann ggf. auch dazu führen, dass jeweils halbseitig im Straßenraum gebaut wird bzw. Behelfszuwegungen geschaffen werden.

Der ÖPNV wird auch während der Baumaßnahme aufrechterhalten; ggf. kann es auch zu Umleitungen kommen.

Eintrag: 03.07.2012 15:21

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Zur Frage vom 02.07.2012 15:13 geben Sie an, das die Linie 58 zweimal pro Stunde vom Roland Center zum Friedhof Huchting verkehrt. Dies wurde weder im BSAG Journal so abgedruckt noch auf dem zweiten Bürgerforum so mitgeteilt. Steht das denn nun so fest? Oder ist das nur eine "Beruhigungsspielle"?

Antwort:

Es steht mittlerweile fest, dass die Linie 58 alle 30 Minuten zwischen dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting angeboten wird. Dies ist eine noch recht neue Entscheidung, die erst kurz vor dem Bürgerforum getroffen worden ist. Einige Beteiligte des Bürgerforums, die nicht Experten auf dem Gebiet der Angebotsplanung sind, haben daher irrtümlich den alten Planungsstand präsentiert.

Eintrag: 03.07.2012 14:02

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

In der Antwort am 30.06.2012 12:14 heißt es, dass sich für den größten Teil der Stuhrer und Moordeicher Bewohner kürzere Reisezeiten ergeben. Ist ihnen nicht bekannt, dass diese Berechnungen durch mehrere Gutachten widerlegt wurden? Die Halbierung der Zahl der Haltestellen in diesem Bereich sagt

eigentlich schon alles

Antwort:

Wir beziehen uns in unseren Aussagen auf die standardisierte Bewertung zu den Linien 1 und 8. Dieses Verfahren ist in ganz Deutschland für ÖPNV-Projekte anerkannt und wurde daher auch in diesem Fall angewendet.

Für die etwas abseits gelegenen Bereiche rund um den Neuen Weg in Moordeich gibt es derzeit Überlegungen, eine zusätzliche Buslinie einzuführen. Ein Ergebnis dieser Diskussion liegt jedoch noch nicht vor.

Entscheidend ist nicht allein die Anzahl der Haltestellen, sondern ihre Lage und ihre Erreichbarkeit. Sie liegen im Kern der Bebauung, so dass Moordeich und Stuhr nahezu flächendeckend erschlossen werden. Nur für den südlichen Bereich von Moordeich kommt eine ergänzende Bedienung in Frage. Die Bushaltestellen liegen zwar auch günstig; durch die umwegige Führung der Linie 55 ist die Fahrzeit heute aber relativ hoch.

Eintrag: 03.07.2012 08:22

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Hallo, wird auch ein Bus auf der Kirchhuchtinger Landstraße fahren? Falls ja, wie oft und von wo b is wo?

Antwort:

Die Linie 58 wird zwischen dem Roland-Center um dem Friedhof Huchting im 30-Minuten-Takt verkehren. Zusammen mit der Delbus-Linie 204 ergibt sich somit durchschnittlich alle 15 Minuten ein Fahrtangebot pro Richtung.

Eintrag: 03.07.2012 08:20

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Guten Tag, ich wohne an der Delfter Straße. Um wieviel Minuten verkürzt sich die Fahrzeit zum Hauptbahnhof, wenn die Straßenbahn anstelle des Busses kommt?

Antwort:

Die Fahrzeit von der Delfter Straße zum Hauptbahnhof wird sich mit der verlängerten Linie 1 um fünf Minuten gegenüber heute verkürzen.

Eintrag: 03.07.2012 06:29

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

ich wohne im "Holländerviertel" und bin gehbehindert. Wie komme ich zur Haltestelle der Strassenbahn? Jetzt benötige ich von der Hermannsburg zur Haltestelle ca. 15 Min. Muss ich ab sofort zu Hause bleiben? Ich bin 63 Jahre alt!!

Antwort:

Die Haltestellen Friedhof Huchting, Rotterdamer Straße sowie Hohenhorster Weg werden zukünftig von den Buslinien 58 und 204 bedient. Somit wird das Holländerviertel weiterhin gut mit den heutigen Bushaltestellen erschlossen.

Eintrag: 02.07.2012 15:13

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wie häufig täglich sollen die Straßenbahnlinien 1 und 8 sowie die Buslinie 58 unter Einbeziehung der Delbus-Linien verkehren?

Antwort:

Die Straßenbahnlinie 1 soll alle zehn Minuten verkehren, die Linie 8 in Richtung Leeste alle 20 Minuten. Auf der Strecke Roland-Center – Brüsseler Straße wird die Linie 58 zusammen mit den Delbus-Linien einen 10-Minuten-Takt herstellen. Auf dem Ast Roland-Center – Friedhof Huchting wird die Linie 58 nach derzeitigem Planungsstand zweimal pro Stunde und Richtung verkehren, so dass zusammen mit den Delbus-Linien durchschnittlich alle 15 Minuten pro Richtung ein Fahrtangebot besteht.

Eintrag: 02.07.2012 13:26

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Nachfrage zur Antwort vom 30.06.2012 15:52: Wozu braucht man dann die umwegige Direktverbindung in die bremische Innenstadt mit der Linie 8? Sind die Beschäftigten in der Airport-Stadt Arbeitnehmer zweiter Klasse? Ihre Argumentation bzgl. Direktverbindungen ist damit in sich un schlüssig!

Antwort:

Eine Direktverbindung Leeste – Flughafen bietet nicht genügend Fahrgastpotenzial. Zukünftig kann der Flughafen mit der Straßenbahnlinie 8 und einem einmaligen Umstieg in die Linie 52 an der Haltestelle Solinger Straße erreicht werden. Somit kann durch die Verlängerung der Linie 8 auch der Flughafen von Leeste bzw. Brinkum aus besser erreicht werden.

Eintrag: 30.06.2012 12:14

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

In der Antwort am 28.06.12, 08:42 heißt es, die 8 sei schneller als die 55. Die Fahrzeit ist kürzer, aber maßgebend ist die Reisezeit. Durch die schlechtere Erschließung der Linie 8 sind die Reisezeiten für fast alle Nutzer aus Moordeich/Alt-Stuhr schlechter. Aus Leeste bzw. Brinkum gelangt man bereits mit den heute verkehrenden Buslinien schneller in die Innenstadt als mit der Linie 8.

Antwort:

Für den größten Teil der Stuhrer und Moordeicher Bewohner ergeben sich kürzere Reisezeiten, was auch im Reisezeitsaldo im Rahmen der Standardisierten Bewertung zum Ausdruck kommt, in den ersparte Reisezeiten als Nutzen eingehen. Von Brinkum aus ist die Reisezeit zur Innenstadt im Großen und Ganzen neutral; von Leeste aus sind die Buslinien in dem Fall schneller, in dem man sein Ziel umsteigefrei erreicht und der Bus störungsfrei fährt. Hier steht aber auch die von beiden Gemeinden gewünschte Verbesserung der innergemeindlichen Verbindungen im Fokus. Nicht alle Fahrgäste wollen in die Innenstadt, sondern es gibt auch Bedarfe zwischen Brinkum, Stuhr, Moordeich und Huchting.

Eintrag: 29.06.2012 18:29

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wie wurde die Wichtigkeit der Wegeverbindung von der HPA zum Neuen Damm ermittelt? Von der jetzt geplanten Rampe bis zur Delfter Straße sind es 150m. Wohin führt der wichtige Verkehr? Dafür zwei problematische Übergänge zu bauen ist doch total überflüssig!

Antwort:

Auf Grund örtlicher Beobachtungen wurde eine Vielzahl von Fußgängerbewegungen zwischen der Straße Neuer Damm und Heinrich-Plett-Allee (HPA) festgestellt, so dass ein Verzicht auf diese Wegeverbindung als nicht zielführend erscheint. Ein Verzicht auf diese Wegeverbindung würde gemäß unserer Einschätzung zu einer hohen Anzahl an ungesicherten Schleichverkehren (wie heute auf der BTE-Trasse) führen. Die neu zu schaffenden Gleisquerungen entsprechen den Regeln der Technik und sind als „Sicher“ einzustufen.

Mit der aktuell angedachten Lösung werden alle Zielverkehre zw. Neuer Damm und HPA gleich bedient.

Eintrag: 29.06.2012 16:27

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wenn die Linie 1 über die BTE Trasse geführt wird, so fährt diese durch verdichtetes Wohngebiet. Auf dem letzten Bürgerforum wurde mitgeteilt, dass die Zuwegung zu den Haltestellen nicht modernisiert wird (Straßenbelag erneuern, Straßenlaternen aufstellen, etc.) Ist das korrekt?

Antwort:

Entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ist ein grundsätzlicher Ausbau der anliegenden Straßen zu der Haltestelle „Auf den Kahlken“ nicht vorgesehen. Gleichwohl werden die Zuwegungen zu den Haltestellen Auf den Kahlken und Willakedamm durch ein Beleuchtungskonzept unterstützt.

Die im Zuge der Straßenbahnverlängerung neu anzulegende Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse zwischen der Haltestelle Auf den Kahlken und Willakedamm wird ebenfalls durchgängig beleuchtet.

Eintrag: 29.06.2012 08:32

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Auf dem zweiten Bürgerforum wurde explizit, seitens der BSAG und den Behördenmitarbeitern, ausgesagt, dass die Linie 58 nicht bis Friedhof Huchting verlängert wird. Dort kann keine Wendeschleife eingerichtet werden. Wieso soll der Bus dann "eventuell" alle 30 Minuten dorthin fahren? Wie soll er wenden?

Antwort:

Es steht mittlerweile fest, dass die Linie 58 alle 30 Minuten zwischen dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting angeboten wird. Dies ist eine noch recht neue Entscheidung, die erst kurz vor dem Bürgerforum getroffen worden ist. Einige Beteiligte des Bürgerforums, die nicht Experten auf dem Gebiet der Angebotsplanung sind, haben daher irrtümlich den alten Planungsstand präsentiert. Die Aussage bezüglich der Wendeschleife bezieht sich unserer Meinung nach jedoch nicht auf die Endstelle „Friedhof Huchting“, sondern auf eine möglichen Endstelle „Delfter Straße“. Es wurde im Rahmen des Bürgerforums untersucht, ob die Linie 58 noch eine Haltestelle weiter über den Friedhof Huchting bis zur Delfter Straße angeboten werden kann. Dies ist jedoch nicht möglich, da dort keine Wendestelle

eingerrichtet werden kann.

Eintrag: 29.06.2012 08:30

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Meine Mutter ist nicht mehr gut zu Fuß, nimmt den Bus ab Delfter Straße nach Friedhof Huchting. Ist es richtig, dass Sie dann bis Roland Center und dort in die Linie 58 steigen muß, Richtung Friedhof Huchting?

Antwort:

Ja. Es steht mittlerweile fest, dass die Linie 58 alle 30 Minuten zwischen dem Roland-Center und dem Friedhof Huchting angeboten wird. Dies ist eine noch recht neue Entscheidung, die erst kurz vor dem Bürgerforum getroffen worden ist. Einige Beteiligte des Bürgerforums, die nicht Experten auf dem Gebiet der Angebotsplanung sind, haben daher irrtümlich den alten Planungsstand präsentiert.

Es wurde im Rahmen des Bürgerforums untersucht, ob die Linie 58 noch eine Haltestelle weiter über den Friedhof Huchting bis zur Delfter Straße angeboten werden kann. Dies ist jedoch nicht möglich, da dort keine Wendestelle eingerichtet werden kann.

Eintrag: 28.06.2012 22:01

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Was soll im Fall des Baus der Linie 8 bis Leeste mit der Buslinie 120 passieren? Wegfall? Taktausdünnung? Verkürzung? Sonstiges?

Antwort:

Grundsätzlich ist die Linie 120 nicht vom Bau der Linie 8 betroffen und wird daher weiterhin im gleichen Takt und Linienweg angeboten.

Allerdings liegen die Details zum künftigen Busnetz noch nicht fest und müssen mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Diepholz bzw. den Gemeinden Stuhr und Weyhe abgestimmt werden. Es wird jedoch voraussichtlich auch künftig direkte Busverbindungen zwischen Leeste bzw. Brinkum und der Bremer Innenstadt über Huckelriede – Neustadt geben.

Eintrag: 28.06.2012 13:56

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Auf dem zweiten Bürgerforum wurde seitens den dortigen Mitarbeitern bestätigt, dass die Linie 58 nur bis Roland Center verkehrt. Dies steht auch im umstrittenen BSAG Journal. Die Linie 58 soll nur zu "spitzenzeiten" bis Flämische Straße oder Delfter Straße verkehren. Was ist nun richtig?

Antwort:

Im BSAG-Journal wird ausgeführt: „Zur besseren Anbindung des sogenannten Holländerviertels wird über eine Verlängerung der Linie 58 mit einem Teil ihrer Fahrten über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting nachgedacht.“ Im Bürgerforum wurde von der BSAG zugesagt die Linie 58 zeitweise mindestens im 30-Minuten-Takt über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting zu verlängern. Eine im Bürgerforum vorgeschlagene weitere Verlängerung bis zur Delfter Straße ist nicht machbar, weil dort nicht gewendet werden kann. Zum Schulbeginn und –ende sollen gezielte Fahrten der Linie 58 über die Brüsseler Straße hinaus zum Schulzentrum an der Flämischen Straße angeboten werden.

Eintrag: 28.06.2012 09:36

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Sind die Überlegungen richtig das man den Fuß/Radweg vom Neuen Damm zur Heinrich-Plett-Alle ganz herausnehmen will?

Antwort:

Nein, der Fuß- und Radweg zwischen Neuer Damm und Heinrich-Plett-Allee muss erhalten bleiben, weil er eine wichtige Wegeverbindung darstellt. Er muss aber in der Lage etwas verändert werden.

Eintrag: 28.06.2012 09:34

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Ich beziehe mich auf eine Antwort von Seite 8, in der es heißt, das die Linie 58 zwischen Brüsseler Straße und Roland Center/Friedhof Huchting verkehrt. Meine Information zufolge verkehrt die Linie 58 nicht bis Friedhof Huchting. Was stimmt denn nun?

Antwort:

Die Linie 58 wird weiterhin von der Brüsseler Straße zum Friedhof Huchting verkehren.

Ergänzung:

Im BSAG-Journal wird ausgeführt: „Zur besseren Anbindung des sogenannten Holländerviertels wird über eine Verlängerung der Linie 58 mit einem Teil ihrer Fahrten über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting nachgedacht.“ Im Bürgerforum wurde von der BSAG zugesagt die Linie 58 zeitweise mindestens im 30-Minuten-Takt über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting zu verlängern. Eine im Bürgerforum vorgeschlagene weitere Verlängerung bis zur Delfter Straße ist nicht machbar, weil dort nicht gewendet werden kann. Zum Schulbeginn und –ende sollen gezielte Fahrten der Linie 58 über die Brüsseler Straße hinaus zum Schulzentrum an der Flämischen Straße angeboten werden.

Eintrag: 28.06.2012 09:24

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Gerade ältere Huchtinger, die nicht mehr gut zu Fuß sind, fahren jetzt bequem zum Friedhof Huchting. Nach den neuen Plänen müssten Sie mindestens einmal wenn nicht gar zweimal umsteigen. Ist diese Annahme richtig?

Antwort:

Nein. Die Linie 58 wird weiterhin von der Brüsseler Straße zum Friedhof Huchting verkehren.

Ergänzung:

Im BSAG-Journal wird ausgeführt: „Zur besseren Anbindung des sogenannten Holländerviertels wird über eine Verlängerung der Linie 58 mit einem Teil ihrer Fahrten über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting nachgedacht.“ Im Bürgerforum wurde von der BSAG zugesagt die Linie 58 zeitweise mindestens im 30-Minuten-Takt über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting zu verlängern. Eine im Bürgerforum vorgeschlagene weitere Verlängerung bis zur Delfter Straße ist nicht machbar, weil dort nicht gewendet werden kann. Zum Schulbeginn und –ende sollen gezielte Fahrten der Linie 58 über die Brüsseler Straße hinaus zum Schulzentrum an der Flämischen Straße angeboten werden.

Eintrag: 28.06.2012 07:35

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Anmerkung zur letzten Antwort auf Seite 4 (Fuß- und Radweg HPA-Neuer Damm).
Die Antwort ist falsch. Im Bürgerforum wurden Pläne vorgelegt, in denen serwohl eine Verbindung vom Neuen Damm zur HPA vorgesehen ist - inklusive optischen/akustischem Signal, welches dauerbimmelt.
Oder wurden die Pläne zwischenzeitlich wieder verändert?

Antwort:

Diese Anmerkung ist korrekt. Da ist uns leider ein Fehler unterlaufen.
Verzichtet werden soll auf die Wegeverbindung zwischen Neuer Damm und Delfter Straße parallel zur Böschung.
Der Fuß- und Radweg zwischen Neuer Damm und Heinrich-Plett-Allee muss erhalten bleiben, weil er eine wichtige Wegeverbindung darstellt. Er muss aber in der Lage etwas verschoben werden.

Eintrag: 27.06.2012 19:34

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wie wird das Gebiet um den Huchtinger Bahnhof in Zukunft an die geplante Straßenbahnlinie 1 angeschlossen? Die Buslinie 101 fährt nicht so oft wie die Busse 58 und 57. Lange Fußwege sind für ältere und behinderte Menschen nicht zumutbar.

Antwort:

Zwischen dem Roland-Center und der Brüsseler Straße übernehmen die Linien 58 und 201 die Bedienung. Beide Linien werden zusammen tagsüber im 10-Minuten-Takt verkehren; in den Schwachverkehrszeiten z.B. abends ist ein 20-Minuten-Takt der Linie 58 vorgesehen.

Eintrag: 27.06.2012 15:30

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wenn die Linie 1 von der BTE Trasse auf die Heinrich-Plett-Allee trifft, kreuzt Sie die Delfter Straße. Laut Planung soll diese dann nicht mehr mit dem Auto oder Fahrrad von der HPA erreichbar sein. Stimmt das? Wie kommen die Rettungswagen und Feuerwehr zu den Pflegeheimen?

Antwort:

Die Delfter Straße bleibt auch weiterhin, nach Realisierung der Straßenbahn, an die Heinrich-Plett-Allee angebunden. Die zukünftige Einmündung Heinrich-Plett-Allee / Delfter Straße wird signaltechnisch (Ampel) gesichert. Die Altenpflegeheime bleiben wie heute erreichbar.

Eintrag: 27.06.2012 13:06

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wird bei Realisierung der Linie 8 die Buslinie 101 weiterhin bis nach Bremen verkehren?

Antwort:

Ja, es ist nach unseren Informationen keine Veränderung geplant.

Eintrag: 27.06.2012 00:16

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Warum muß unbedingt ein Rad- und Fußweg von der Heinr.-Plett-Allee zum Neuen Damm realisiert werden? Für die Bahntrasse reicht der jetzige Platz aus (seit ca. 1965 vorgesehen). Die Böschung zur HPA muß dann nicht verändert werden und die Bäume können stehen bleiben.

Antwort:

Korrigierte Antwort: Der Fuß- und Radweg zwischen Neuer Damm und Heinrich-Plett-Allee muss erhalten bleiben, weil er eine wichtige Wegeverbindung darstellt. Er muss aber in der Lage etwas verschoben werden.

Eintrag: 26.06.2012 18:42

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Warum wird den Besuchern des Bürger und Sozialentzums zugemutet wenn sie es besuchen wollen und aus dem bereichen Alte heer Strasseoder RotterdammerStr. kommen dassie demnächst umsteigen müssen welch eine verbesserung dank neugestaltung des ÖPnV in Huchting

Antwort:

Durch die Verlängerung der Linie 1 gibt es für einen kleinen Teil der Fahrgäste auch Nachteile, weil auf einigen Verbindungen, die heute mit den Ringbuslinien 57 und 58 ohne Umsteigen gefahren werden können, künftig umgestiegen werden muss. Dazu gehört die von Ihnen angesprochene Verbindung von den Haltestellen in der Huchtinger Heerstraße zur Haltestelle Delfter Straße. Mit einmal Umsteigen am Roland-Center oder an der Brüsseler Straße ist diese Verbindung aber weiterhin in einer guten Taktfolge erreichbar.

Eintrag: 26.06.2012 18:28

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wo sollen die Delmenhorster ihren Wagen abstellen wenn sie in die Linie 1 Endstelle Huchtinger Heerstrasse einsteigen möchte wo ist dort der P+R Parkplatz?

Antwort:

An der zukünftigen (geplanten) Endhaltestelle an der Huchtinger Heerstraße konnte auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Platzverhältnisse keine P&R-Anlage berücksichtigt werden. Die heutige P&R-Anlage am Rolannd-Center wird auch nach dem Umbau der geplanten Straßenbahnverlängerung weiterhin Bestand haben. Die P&R-Anlage weist nach der Neugestaltung rd. 75 Stellplätze aus.

Eintrag: 26.06.2012 17:32

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Nach Plan Nehmen Sie an der Heinrich -Plett- Allee 32-42 sämtliche Parkplätze weg wo sollen die Leute dort Parken in Der Appeldorner und Leuwarderstr sind die Parkplätze schon über füllt sollen sie ihre Autos abschaffen?

Antwort:

Entlang der Heinrich-Plett-Allee zwischen Delfter Straße und Huchtinger Heerstraße wurden im Zuge der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn 39 öffentliche Pkw-Stellplätze berücksichtigt und vorgesehen.

Eintrag: 26.06.2012 10:50

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Wendeschleife über die Huchtinger Heerstr. ist unmöglich, welche andere Lösungen können dort noch angeboten werden?

Antwort:

Zur Lage der Endwendeschleife der Verlängerungsstrecke wurde im Zuge der Entwurfsplanung eine gesonderte Variantenuntersuchung durchgeführt. Alle darin aufgezeigten Möglichkeiten haben in Abwägung aller Belange kein erkennbar besseres Ergebnis hervorgebracht. Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung ist den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Darüber hinaus wurde zur Beurteilung der zu erwartenden und prognostizierten Verkehrsverhältnisse eine Verkehrssimulation angefertigt, die eine reibungslose Funktionsfähigkeit bestätigt.

Eintrag: 26.06.2012 09:38

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Was passiert mit der Strecke Huchtinger Herrstr. Angeblich soll die Buslinie 57 und 201 dort fahren. Die 201 fährt aber abends, am Sonnabend nur bis mittags und Sonntags gar nicht. Außerdem was ist mit N-linie ?

Antwort:

Über die Huchtinger Heerstraße fahren künftig die Linien 201 (unverändert) und 58 (in beiden Fahrtrichtungen). Zusammen verkehren beide Linien tagsüber im 10-Minuten-Takt. Abends und am Sonntag wird die Linie 58 alle 20 Minuten fahren. Die Nachtlinie N1 wird bis zur Brüsseler Straße (Endstation der Linie 1) verlängert. Die Buslinie N6 verkehrt dann über die Huchtinger Heerstraße zwischen dem Roland-Center und der Brüsseler Straße.

Eintrag: 26.06.2012 08:19

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Was passiert dann mit den Linien 57 und 58, wenn die Linie 1 ihre Wendeschleife an der Brüsseler Straße hat? Es wäre gut, wenn eine Buslinie vom RC die Huchtinger Heerstraße bis zur Brüsseler Str.

abdecken und dann die Wendeschleife nutzen würde.

Antwort:

Die Buslinie 58 wird auch zukünftig zwischen Brüsseler Straße und Roland Center / Friedhof Huchting verkehren. Die Buslinie 57 entfällt, sie wird durch die Straßenbahnlinie 1 ersetzt.

Ergänzung:

Im BSAG-Journal wird ausgeführt: „Zur besseren Anbindung des sogenannten Holländerviertels wird über eine Verlängerung der Linie 58 mit einem Teil ihrer Fahrten über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting nachgedacht.“ Im Bürgerforum wurde von der BSAG zugesagt die Linie 58 zeitweise mindestens im 30-Minuten-Takt über das Roland-Center hinaus bis zum Friedhof Huchting zu verlängern. Eine im Bürgerforum vorgeschlagene weitere Verlängerung bis zur Delfter Straße ist nicht machbar, weil dort nicht gewendet werden kann. Zum Schulbeginn und –ende sollen gezielte Fahrten der Linie 58 über die Brüsseler Straße hinaus zum Schulzentrum an der Flämischen Straße angeboten werden.

Eintrag: 26.06.2012 07:41

Kategorie: künftige Verkehrsverbindungen

Frage:

Streckenverlauf

Antwort:

Den detaillierten Streckenverlauf mit den ursprünglichen Unterlagen, die im Planfeststellungsverfahren ausgelegt haben, finden Sie auf der Internetseite "[Verlängerung-Süd](#)".

Die [neuen Planungen](#) sind auf Plänen dargestellt, die Sie auf der Internetseite der Verkehrsabteilung finden.

Lärm und Erschütterungen

30 Einträge

Eintrag: 04.07.2012 23:35

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

In dem Gebäude Antwerpener Str. 4-8 wohne ich und habe dort auch ein Ladengeschäft. Mich würde interessieren, ob die Lärmbelästigung steigt und welche Schallschutzmaßnahmen getroffen werden? Ihre Aussage ist, das die Straße 70 bis 80 cm näher rückt. Bleibt das so bestehen? Ist dort mit einer Weiche zu rechnen? Laut heutiger Planung soll dort eine sein.

Antwort:

Die in südliche Richtung verlaufende Fahrbahn der Heinrich-Plett-Allee rückt in diesem Bereich (Antwerpener Straße 4-8) im Mittel um rd. 70-80cm näher an die Gebäude.

Das Schalltechnische Gutachten zum Ausbau der Straßenbahnverlängerung Linie 1 weist im Bereich um die Haltestelle Flämische Straße lediglich für zwei Gebäude Anspruch auf Lärmschutz aus. Diese befinden sich nördlich der Heinrich-Plett-Allee. Weiterer Bedarf an Lärmschutz lässt sich im Nahbereich der Haltestelle Flämische Straße, anhand der gesetzlichen Bestimmungen und den Schalltechnischen Gutachten nicht ableiten.

Grundsätzlich wird im Zuge des Schalltechnischen Gutachtens eine Einzelfallbetrachtung durchgeführt. D. h. jedes Gebäude, welches durch die Maßnahme betroffen oder beeinflusst wird, wird im Zuge der Schalltechnischen Bewertung betrachtet und bewertet.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter "[Verlängerung-Süd](#)"; Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Bzgl. der Weiche können wir noch keine abschließende Aussage tätigen, da zur Zeit noch die Länge der Eingleisigkeit über die B75 geprüft wird und somit auch die Lage der Weiche für die Eingleisigkeit noch nicht definiert ist.

Eintrag: 04.07.2012 21:02

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

In welchem Zeittakt ist mit akustischen Signalen an der BTE-Trasse zu rechnen? Hat dies eine Dauerbeschallung der Anwohner zur Folge???

Antwort:

Die Bahnübergänge werden bei jeder Zugfahrt technisch gesichert. Diese Sicherung umfasst auch das akustische Signal. Bei dem derzeit vorgesehenen Fahrplan verkehren in der Hauptverkehrszeit je Richtung 9 Züge die Stunde. Somit erfolgt die Sperrung des Bahnübergangs maximal 18-mal je Stunde. Durch eine Überlagerung der Zugfahrten in der Hin- und Gegenrichtung wird die tatsächliche Anzahl der Sperrungen aber geringer sein.

Eintrag: 04.07.2012 20:55

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

An welchen Bahnübergängen an der BTE- Trasse zwischen Willake-Damm und Neuer Damm ist mit

akustischen Signalen zu rechnen?

Antwort:

Auf dem Abschnitt zwischen Willakedamm und Neuer Damm wird es insgesamt 4 technisch gesicherte Bahnübergänge geben. Da der Bahnübergang am Willakedamm für die Linien 1 und 8 sich noch im Straßenbahnnetz befindet, ist an diesem kein akustisches Signal erforderlich. Lediglich der Bahnübergang über die BTE-Strecke in Richtung Bahnhof Huchting, der aber nur von wenigen Zügen befahren wird, muss mit einem akustischen Signal ausgerüstet werden. Die drei übrigen Bahnübergänge (Querung Fußgängerweg, Auf den Kalken und Neuer Damm) müssen mit einem akustischen Signal ausgerüstet werden. Da es sich dabei um Querungen für Fußgänger und Radfahrer handelt, kann das Signal aber relativ leise eingestellt werden.

Eintrag: 04.07.2012 18:42

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

An der Heinrich-Plett-Alle, Richtung Flämische Straße, gibt es eine Böschung. Dahinter befinden sich Einfamilienreihenhäuser. Wie nah kommt die Straße dort? Der "Rosengarten" ist dort gerade eröffnet worden. Wie laut wird es dort dann? Werden dort die Bäume gefällt und müssen die Anwohner der Häuser Grundstücke abgeben?

Antwort:

Davon ausgehend, dass es sich in der Fragestellung um die Einfamilienhäuser des Braaklandsweges 28-30 handelt, wird die Heinrich-Plett-Allee gemäß aktueller Planung mit Sachstand Planfeststellung rd. 7m in Richtung der Bebauung verschoben. In diesem Zusammenhang werden auch Bäume gefällt. Grunderwerb ist gemäß aktuellem Planstand nur für Braaklandsweg 30 (5m² zzgl. 10m² vorübergehender Grunderwerb) erforderlich.

Zur Vermeidung einer Lärmbelastung ist an der Ausfahrt der B75 in Richtung Flämische Straße eine 2m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Dadurch werden die entsprechenden gesetzlichen Lärmpegel eingehalten.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter www.verlaengerung-sud.de / Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Eintrag: 03.07.2012 23:11

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Es ist technisch machbar ein akustisches von einem lichttechnischen getrennt zu schalten. Die Straßenbahn fährt auf Sicht, braucht also nur ein lichttechnisches Signal an einem Bahnübergang zu schalten. Ein Güterzug löst beide aus, akustisch und lichttechnisch. Werden die Signale so geschaltet, wenn nicht, warum nicht?

Antwort:

Die Bahnübergänge entlang der Strecke der BTE müssen nach den Vorschriften der Eisenbahnbau – und Betriebsordnung gesichert werden. Auch alle Bahnübergänge in Huchting werden im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke für die Linien 1 und 8 eine technische Sicherung mit Signalen erhalten. Nach der technischen Sicherung kann dann auf die Abgabe von akustischen Signalen (Pfeifen) durch die Züge verzichtet werden. Allerdings verlangen die Vorschriften, dass an den Bahnübergängen neben den Signalen auch eine akustische Warnung erfolgt.

Diese akustische Warnung ist aber nicht mit den bei den heutigen Bahnübergängen noch vorhandenen

Lautwerken vergleichbar. Bei den modernen Bahnübergangsanlagen wird hierfür ein elektronisches Warnsignal, wie es in ähnlicher Form auch bei Lichtsignalanlagen zahlreich verwendet wird, eingesetzt. Diese elektronischen Signalgeber ermöglichen den Schallaustritt gezielt auf den Gefahrenbereich auszurichten und die Lautstärke tageszeitabhängig und in Abhängigkeit von den Umgebungsgeräuschen zu regeln. Da die Bahnübergänge über die BTE-Strecke in Huchting nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden, kann dort schon die Grundlautstärke relativ niedrig eingestellt werden.

Eintrag: 03.07.2012 23:00

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Der Schienenradius der Kurve an der Abzweigung der Linie 1 von der Linie 8 beträgt mit 25m nur geringfügig mehr als der zugelassene kleinstmöglich zu befahrende Radius der Triebwagendrehgestelle von 23m. Wie werden Sie hier ein Quietschen zuverlässig verhindern?

Antwort:

Die Straßenbahnen der BSAG sind auch für kleinere Radien als 25 m zugelassen. Aufgrund beengter Verhältnisse im Bremer Stadtgebiet wurden bereits an anderen Stellen im Netz Radien unter 25 m realisiert. Bei der Planung für die Linie 1 wurden zum Beispiel zahlreiche Varianten einer Wendeschleife untersucht. Dabei wurde unter anderem abgewogen, ob ein Radius mit $R=23,5m$ und daraus resultierenden Schallimmissionen gegenüber einem Radius mit $R=25m$, der zu größeren Eingriffen in die benachbarten Grundstücke führt, die bessere Lösung ist. Als Ergebnis dieser Abwägung wird nun die Variante mit dem Radius $R=23,5 m$ weiter verfolgt.

Das Quietschen, welches bei der Vorbeifahrt einer Straßenbahn entsteht, ist ein neues Phänomen, das wir so in Bremen bisher noch nicht kannten. Nach der genauen Ursache für die verstärkte Geräuschentwicklung wird derzeit noch von externen Gutachtern und Fachleuten der BSAG gesucht. Unabhängig von der Untersuchung gibt es gute Möglichkeiten das Problem durch Schmieren der Schienen oder Räder zu entschärfen. Die Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen zeigen, dass man damit die Geräusche unterbinden kann.

Ausgelöst durch das verstärkte Auftreten des Quietschen testet die BSAG die ersten mit entsprechenden Sprühdüsen ausgerüsteten Bahnen. Ebenso wird die Wirkung verschiedener am Markt zu erwerbender Schmiermittel ermittelt. Der erste Erfolg dieser Maßnahme ist überzeugend.

Bis zur Inbetriebnahme der Linien 1 und 8 in Huchting sind wir überzeugt, dass es gelingt durch geeignete Maßnahmen das Quietschen nachhaltig zu beseitigen.

Eintrag: 03.07.2012 22:38

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Die Verwendung eines elastischen Oberbaus ist ein probates Mittel zur Dämpfung von Schwingungen, also zur Minderung von Körperschall und Erschütterungen. Werden entlang der BTE Trasse z.B. Unterschottermatten eingebaut oder das Gleisbett verschäumt?

Antwort:

Die Gleisanlagen werden so ausgeführt, dass der Bau dem neuesten Stand der Technik entspricht. Dieser aktuelle Stand der Technik wird ständig fortgeschrieben. Aus diesem Grund wird die Art der Ausführung erst in der Ausführungsplanung festgelegt. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass der optimale Schall- und Erschütterungsschutz erreicht wird.

Eintrag: 03.07.2012 22:34

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Werden entlang der BTE Trasse Schienenstegdämpfer verbaut um die Schwingungen der Gleise bei Überfahrt zu dämpfen?

Antwort:

Die Gleisanlagen werden so ausgeführt, dass der Bau dem neuesten Stand der Technik entspricht. Dieser aktuelle Stand der Technik wird ständig fortgeschrieben. Aus diesem Grund wird die Art der Ausführung erst in der Ausführungsplanung festgelegt. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass der optimale Schall- und Erschütterungsschutz erreicht wird.

Eintrag: 03.07.2012 22:31

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ab welcher definierten Riffeltiefe werden die Schienen der BSAG regelmäßig geschliffen, um eine Senkung des Schallpegels herbeizuführen?

Antwort:

Die Schienen im bremischen Straßenbahnnetz werden in regelmäßigen Turnus geschliffen. Die BSAG verfügt deshalb über ein spezielles Wartungsfahrzeug (Schienenschleifwagen – umgebaute Straßenbahn mit Anhänger), das gemäß einem festgelegten Ablaufplan alle Strecken regelmäßig befährt, um so Riffel bereits in der Entstehungsphase zu beseitigen.

Eintrag: 03.07.2012 22:18

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Warum weist die Lärmkartierung von Bremen entlang der Straßenbahnstrecken grundsätzlich höhere Schallpegel aus Messungen auf, als sie im schalltechnischen Gutachten ermittelt wurden?

Antwort:

Die Frage unterstellt, dass die Daten aus der Lärmkartierung gemessen wurde. Dies ist jedoch nicht richtig. Es handelt sich um berechnete Werte auf der Basis der Verwaltungsvorschrift zur Lärmkartierung. Hierbei wird der sonst übliche Schienenbonus von 5 dB(A) nicht verwendet. Das erklärt möglicherweise Unterschiede von bis zu 5 dB.

Eintrag: 03.07.2012 19:20

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Statement:

Die Antwort auf Frage 29.06., 18:29, Weg Neuer Damm -HPA ist unbefriedigend. Problematisch ist: 1. die dauerhafte Störung der Anlieger durch akustische Warnsignale, 2. die Kosten-Nutzen-Relation für die notwendige Umgestaltung der HPA-Böschung einschließlich Baumfällungen.

Eintrag: 03.07.2012 18:38

Frage:

Parallel zur Heinrich-Plett-Allee verläuft die Antwerpener Str. Dort gibt es ein Gebäude, das mit Einzelhandel und Mietwohnung ausgestattet ist. Zur Heinrich-Plett-Allee gibt es einen Grünstreifen und 10 Parkplätze. Wie nah rückt die Straße und die Straßenbahn an das Gebäude? Gibt es eine Weiche mit Signalanlage?

Antwort:

Die in südliche Richtung verlaufende Fahrbahn der Heinrich-Plett-Allee rückt in diesem Bereich (Antwerpener Straße 4-8) im Mittel um rd. 70-80cm näher an die Gebäude.

Das Schalltechnische Gutachten zum Ausbau der Straßenbahnverlängerung Linie 1 weist im Bereich um die Haltestelle Flämische Straße lediglich für zwei Gebäude Anspruch auf Lärmschutz aus. Diese befinden sich nördlich der Heinrich-Plett-Allee. Weiterer Bedarf an Lärmschutz lässt sich im Nahbereich der Haltestelle Flämische Straße, anhand der gesetzlichen Bestimmungen und den Schalltechnischen Gutachten nicht ableiten.

Grundsätzlich wird im Zuge des Schalltechnischen Gutachtens eine Einzelfallbetrachtung durchgeführt. D. h. jedes Gebäude, welches durch die Maßnahme betroffen oder beeinflusst wird, wird im Zuge der Schalltechnischen Bewertung betrachtet und bewertet. Unter Hinweis auf die genaue örtliche Lage Ihres Gebäudes können wir unsere Aussage gerne präzisieren.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter ["Verlängerung-Süd"](#); Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Bzgl. der Weiche können wir noch keine abschließende Aussage tätigen, da zur Zeit noch die Länge der Eingleisigkeit über die B75 geprüft wird und somit auch die Lage der Weiche für die Eingleisigkeit noch nicht definiert ist.

Eintrag: 03.07.2012 12:55

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

An vielen Stellen in Huchting, wo die Straßenbahn verkehrt (Linie 1 und 8) werden neben Signalanlagen auch die Straßenbahn und Autos verkehren - oftmals rückt die Straße näher an die Häuser ran. Wie hoch ist der Lärmpegel? Sind die Gesundheitlichen Folgen überhaupt berücksichtigt worden? Wenn ja, wo steht das?

Antwort:

Ein schalltechnisches Gutachten ist Bestandteil der ursprünglichen Unterlagen, die im Planfeststellungsverfahren ausgelegt haben. Diese schalltechnische Untersuchung mit den entsprechenden Plänen und Ergebnissen können Sie auf der Seite ["Verlängerung-Süd"](#) einsehen.

Eintrag: 03.07.2012 12:52

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Zum Eintrag: 28.06.2012 14:17

Sie schreiben das laut Eisenbahngesetz ein akustisches Signal für die BTE-Strecke gesetzlich vorgeschrieben ist. Stellen Sie doch mal ein Hörbeispiel ins Forum.

Antwort:

Ergänzung: Nunmehr können zwei Dateien als Hörbeispiel bezüglich der BÜ-Akustik zur Verfügung gestellt werden.

[DBAG_Einton.mp3](#)

[DBAG_Zweiton.mp3](#)

Es ist leider technisch nicht möglich, ein Hörbeispiel einzustellen. Es gibt leider auch keinen Bahnübergang im Netz der BTE mit einer modernen Akustik, an dem man sich den Warnton anhören könnte. Wir werden aber weiter versuchen, ein Hörbeispiel zu organisieren.

Eintrag: 03.07.2012 09:09

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ich bin Unternehmer und sitze in der Antwerpener Straße, die parallel zur Heinrich-Plett-Allee läuft. Wie nah rückt die Straße an das Haus mit den Einzelhandelsgeschäften? Wie hoch ist die Lärmbelastung? Wie lang sollen die Bautätigkeiten gehen? Ist ein störungsfreier Zugang zu den Läden gewährleistet?

Antwort:

Das Schalltechnische Gutachten zum Ausbau der Straßenbahnverlängerung Linie 1 weist im Bereich um die Haltestelle Flämische Straße lediglich für zwei Gebäude Anspruch auf Lärmschutz aus. Diese befinden sich nördlich der Heinrich-Plett-Allee. Weiterer Bedarf an Lärmschutz lässt sich im Nahbereich der Haltestelle Flämische Straße, anhand der gesetzlichen Bestimmungen und den Schalltechnischen Gutachten nicht ableiten.

Grundsätzlich wird im Zuge des Schalltechnischen Gutachtens eine Einzelfallbetrachtung durchgeführt. D. h. jedes Gebäude, welches durch die Maßnahme betroffen oder beeinflusst wird, wird im Zuge der Schalltechnischen Bewertung betrachtet und bewertet. Unter Hinweis auf die genaue örtliche Lage Ihres Gebäudes können wir unsere Aussage gerne präzisieren.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter "[Verlängerung-Süd](#)"; Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Gem. aktuellen Abschätzungen gehen wir von einer Gesamtbauzeit von rd. 3 Jahren aus. Ein Zugang zu den Geschäften wird grundsätzlich gewährleistet. Beeinträchtigungen sind jedoch bedingt der Bautätigkeiten nicht auszuschließen.

Eintrag: 02.07.2012 23:51

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ich bin Mieter in einer Wohnanlage, die direkt an der Heinrich-Plett-Allee liegt. In der Nähe der Haltestelle Flämische Straße. Der Häuserblock läuft parallel zur Antwerpener Straße. Wie nahe rückt die Straße mit den Gleisen an das Haus? Wie hoch ist der Lärmpegel? Liegt dort eine Weiche?

Antwort:

Die in südliche Richtung verlaufende Fahrbahn der Heinrich-Plett-Allee rückt in diesem Bereich (Antwerpener Straße 4-8) im Mittel um rd. 70-80cm näher an die Gebäude.

Das Schalltechnische Gutachten zum Ausbau der Straßenbahnverlängerung Linie 1 weist im Bereich um die Haltestelle Flämische Straße lediglich für zwei Gebäude Anspruch auf Lärmschutz aus. Diese befinden sich nördlich der Heinrich-Plett-Allee. Weiterer Bedarf an Lärmschutz lässt sich im Nahbereich der Haltestelle Flämische Straße, anhand der gesetzlichen Bestimmungen und den Schalltechnischen Gutachten nicht ableiten.

Grundsätzlich wird im Zuge des Schalltechnischen Gutachtens eine Einzelfallbetrachtung durchgeführt. D. h. jedes Gebäude, welches durch die Maßnahme betroffen oder beeinflusst wird, wird im Zuge der Schalltechnischen Bewertung betrachtet und bewertet. Unter Hinweis auf die genaue örtliche Lage Ihres Gebäudes können wir unsere Aussage gerne präzisieren.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter ["Verlängerung-Süd"](#); Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Bzgl. der Weiche können wir noch keine abschließende Aussage tätigen, da zur Zeit noch die Länge der Eingleisigkeit über die B75 geprüft wird und somit auch die Lage der Weiche für die Eingleisigkeit noch nicht definiert ist.

Eintrag: 02.07.2012 10:55

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Hallo, meinen sie das wirklich ernst. Kein Lärmschutz und Sichtschutz Dovemoorstr Interhomes Baugebiet. Dann kommen sie doch mal bei uns vorbei und schauen sie selber. Da muß ein Sicht und Lärmschutz hin gerade auch wegen den Kindern

Antwort:

Das Schalltechnische Gutachten zum Ausbau der Straßenbahnverlängerung Linie 8 weist im Bereich zwischen der Haltestelle Dovemoorstraße und der Landesgrenze an der Varreler Landstraße lediglich für zwei Grundstücke Anspruch auf Lärmschutz aus. Diese befinden sich im Einmündungsbereich der BTE-Trasse an der Varreler Landstraße. Weiterer Bedarf an Lärmschutz lässt sich anhand der gesetzlichen Bestimmungen und den Schalltechnischen Gutachten nicht ableiten.

Grundsätzlich wird im Zuge des Schalltechnischen Gutachtens eine Einzelfallbetrachtung durchgeführt. D. h. jedes Gebäude, welches durch die Maßnahme betroffen oder beeinflusst wird, wird im Zuge der Schalltechnischen Bewertung betrachtet und bewertet. Unter Hinweis auf die genaue örtliche Lage Ihres Gebäudes können wir unsere Aussage gerne präzisieren.

Gerne erlauben wir uns noch den Hinweis, dass sämtliche Schalltechnische Gutachten im Internet unter ["Verlängerung-Süd"](#); Planfeststellungsunterlagen einsehbar sind.

Für die Errichtung von Sichtschutz gibt es keine gesetzliche Grundlage, da sich hieraus keine Nachteile oder Beeinträchtigungen ableiten lassen.

Eintrag: 28.06.2012 14:50

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Es gibt Probleme mit den Quietschen bei Kurvenfahrt der Bahnen in Osterholz (erhebliche klagen der Anwohner) welche seit Jahren nicht gelöst werden konnten wird dieses Problem jetzt auch in Huchting importiert?

Antwort:

Das Quietschen, welches bei der Vorbeifahrt einer Straßenbahn entsteht, ist ein neues Phänomen, das wir so in Bremen bisher noch nicht kannten. Nach der genauen Ursache für die verstärkte Geräuschentwicklung wird derzeit noch von externen Gutachtern und Fachleuten der BSAG gesucht. Unabhängig von der Untersuchung gibt es gute Möglichkeiten, das Problem durch Schmieren der Schienen oder Räder zu entschärfen. Die Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen zeigen, dass man damit die Geräusche unterbinden kann.

Ausgelöst durch das verstärkte Auftreten des Quietschen testet die BSAG die ersten mit entsprechenden Sprühdüsen ausgerüsteten Bahnen. Ebenso wird die Wirkung verschiedener am Markt zu erwerbender Schmiermittel ermittelt. Der erste Erfolg dieser Maßnahme ist überzeugend.

Bis zur Inbetriebnahme der Linien 1 und 8 in Huchting sind wir überzeugt, dass es gelingt durch geeignete Maßnahmen das Quietschen nachhaltig zu beseitigen.

Eintrag: 28.06.2012 14:17

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ist am Rad und Fußweg Neuer Damm zur Heinrich Plett Allee ständig mit akustischen und optischen Signalen zu rechnen? Wie hoch in DB und wie oft Linie 1 und 8

Antwort:

Die Bahnübergänge entlang der Strecke der BTE müssen nach den Vorschriften der Eisenbahnbau – und Betriebsordnung gesichert werden. Auch alle Bahnübergänge in Huchting werden im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke für die Linien 1 und 8 eine technische Sicherung mit Signalen erhalten. Nach der technischen Sicherung kann dann auf die Abgabe von akustischen Signalen (Pfeifen) durch die Züge verzichtet werden. Allerdings verlangen die Vorschriften, dass an den Bahnübergängen neben den Signalen auch eine akustische Warnung erfolgt.

Diese akustische Warnung ist aber nicht mit den bei den heutigen Bahnübergängen noch vorhandenen Läutewerken vergleichbar. Bei den modernen Bahnübergangsanlagen wird hierfür ein elektronisches Warnsignal, wie es in ähnlicher Form auch bei Lichtsignalanlagen zahlreich verwendet wird, eingesetzt. Diese elektronischen Signalgeber ermöglichen den Schallaustritt gezielt auf den Gefahrenbereich auszurichten und die Lautstärke tageszeitabhängig und in Abhängigkeit von den Umgebungsgeräuschen zu regeln. Da die Bahnübergänge über die BTE-Strecke in Huchting nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden, kann dort schon die Grundlautstärke relativ niedrig eingestellt werden.

Es wird bei der Einrichtung der technischen Sicherung selbstverständlich darauf geachtet, dass Beeinträchtigungen für die Anwohner weitestgehend vermieden werden.

Eintrag: 28.06.2012 09:28

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ich wohne direkt an der Heinrich-Plett-Allee, höhe Haltestelle Flämische Straße. Wie nahe rückt die Straße an das Haus ran? Laut Plan wird dort auch eine Weiche sein. Wie laut wird es dann für uns?

Antwort:

Leider können wir auf Grund der örtlichen Beschreibung „Höhe Flämische Straße“ nur eine Vermutung zur wirklichen Lage des angesprochenen Hauses anstellen. Davon ausgehend, dass Sie im Bereich Braaklandsweg 29-41 wohnen, können wir Ihnen mitteilen, dass die Straße Heinrich-Plett-Allee gem. aktueller Planung (Sachstand: Planfeststellungsantrag) um rd. 3,90m in der Richtung der v. g. Bebauung „wandert“. Im Einmündungsbereich der Flämischen Straße ist keine Weiche vorgesehen.

Aus dem schalltechnischen Gutachten geht für die v. g. Gebäude keine wesentliche Änderung der Verkehrslärmimmissionen hervor. Lediglich wurde in den Gutachten dokumentiert, dass für die Gebäudefronten (der Heinrich-Plett-Allee zugewandten Fassade) der Haus-Nr. 35 und 41 (Braaklandsweg) ein Anspruch auf passiven Lärmschutz „dem Grunde nach“, besteht. Für weitergehende Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Eintrag: 28.06.2012 08:39

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ist der Wegfall des sogenannten Schienenbonus bei den schalltechnischen Berechnungen bereits

berücksichtigt?

Antwort:

Die schalltechnische Bewertung erfolgt auf einer gesetzlichen Grundlage. Hierbei werden alle individuellen Gegebenheiten, wie z. B. örtliche Lage der Verkehrsanlagen, Oberflächenbeschaffenheit der Verkehrsanlagen (Rasengleis, Schottergleis usw.), Reisegeschwindigkeiten und Lage zur Bebauung usw. berücksichtigt. In der Konfliktbetrachtung zweier Eingangsparameter, wird grundsätzlich der schlechtere Fall angenommen und in die Berechnung eingepflegt.

Eintrag: 28.06.2012 07:42

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Es gab 2008 einen Test in Karlsruhe mit einer Mini-Schallschutzwand ca. 30cm hoch wird so ein Schallschutz auch in Huchting verfolgt?

Antwort:

Nein, die aktiven Lärmschutzeinrichtungen werden grundsätzlich nach den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt. Gem. den schalltechnischen Gutachten werden aktive Lärmschutzeinrichtungen an der Straße Willakedamm, in Abschnitten entlang der BTE-Trasse sowie an Einzelstellen an der Heinrich-Plett-Allee errichtet.

Eintrag: 28.06.2012 07:31

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Wird es einen modernen Schienenschallschutz geben wie (www.vossloh-fastening-systems.de) für die Linie 1 und 8 oder wird darauf verzichtet?

Antwort:

Die Gleisanlagen werden so ausgeführt, dass der Bau dem neuesten Stand der Technik entspricht. Dieser aktuelle Stand der Technik wird ständig fortgeschrieben. Aus diesem Grund wird die Art der Ausführung erst in der Ausführungsplanung festgelegt. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass der optimale Schall- und Erschütterungsschutz erreicht wird.

Eintrag: 27.06.2012 20:39

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

ich wohne direkt an den Gleisen der Eversand Straße. Wir fragen uns ob die Lärmschutzkosten für Balkonfüren und Fenster auch von den Geldern bezahlt werden oder ob wir auf dem Lärm und den Kosten sitzen bleiben? Wie soll man bei dem Lärm Tag und Nacht noch ruhig schlafen können, es reicht schon dass wir in der Flugschneise leben da brauchen wir nicht noch eine Straßenbahn hinter dem Haus.

Antwort:

Lärmschutzmaßnahmen werden grundsätzlich auf Basis der gesetzlichen Bestimmungen errichtet. Hierzu wurde für die Verlängerungsstrecke eigens ein Schalltechnisches Gutachten angefertigt, das ganz individuell jede einzelne Bebauung betrachtet und bewertet. Im Bereich der Eversand Straße ist entlang der BTE-Trasse ein beidseitiger aktiver Lärmschutz zu Lasten des Projektes vorgesehen. D. h. die Kosten für diese Lärmschutzmaßnahmen werden durch das Projekt getragen. Für die Anwohner

entstehen hierdurch keine Kosten.

Eintrag: 27.06.2012 17:08

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Gibt es eine schalltechnische Untersuchung für den Bahnberich und falls ja, wo kann diese abgerufen werden? Oder ist eine solche Untersuchung gar nicht vorgesehen?

Antwort:

Ein schalltechnisches Gutachten ist Bestandteil der ursprünglichen Unterlagen, die im Planfeststellungsverfahren ausgelegt haben. Dieses können Sie auf der Seite ["Verlängerung-Süd"](#) einsehen.

Für ein neues Planfeststellungsverfahren würde ein neues, aktualisiertes Gutachten erstellt und veröffentlicht werden.

Eintrag: 27.06.2012 14:22

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Auf Höhe der Dordrechter Str. verläuft die Strecke z.T. in 10 m Entfernung zu den Häusern. Warum ist dort kein Lärmschutz vorgesehen? Bislang wird der Verkehrslärm von der Baumallee abgeschirmt und auf der höherliegenden HPA über die Häuser verteilt. Mit der Linie 8 kommt der Lärm ungefiltert auf Bodennähe an - die querstehenden Häuserreihen wirken dann als prima Schalltrichter. Wie kann das sein?

Antwort:

Das im Zuge der Genehmigungsplanung (Planfeststellung) erstellte schalltechnische Gutachten sieht in diesem Abschnitt, auf Basis der gesetzlichen Grundlagen, keinen Anspruch auf Lärmschutz vor.

Eintrag: 27.06.2012 13:39

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Wie werden die Bahnübergänge gesichert? Das wären für diese Strecke "Willakedamm" ; Auf dem Kahlen"; Neuer Damm; "Dovemoorstraße".

Wird ein akustisches Signal eingesetzt? Und dann alle fünf Minuten? Bei jeder Fahrt?

Antwort:

Die Bahnübergänge entlang der Strecke der BTE müssen nach den Vorschriften der Eisenbahnbau – und Betriebsordnung gesichert werden. Auch alle Bahnübergänge in Huchting werden im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke für die Linien 1 und 8 eine technische Sicherung mit Signalen erhalten. Nach der technischen Sicherung kann dann auf die Abgabe von akustischen Signalen (Pfeifen) durch die Züge verzichtet werden. Allerdings verlangen die Vorschriften, dass an den Bahnübergängen neben den Signalen auch eine akustische Warnung erfolgt.

Diese akustische Warnung ist aber nicht mit den bei den heutigen Bahnübergängen noch vorhandenen Läutewerken vergleichbar. Bei den modernen Bahnübergangsanlagen wird hierfür ein elektronisches Warnsignal, wie es in ähnlicher Form auch bei Lichtsignalanlagen zahlreich verwendet wird, eingesetzt. Diese elektronischen Signalgeber ermöglichen den Schallaustritt gezielt auf den Gefahrenbereich

auszurichten und die Lautstärke tageszeitabhängig und in Abhängigkeit von den Umgebungsgeräuschen zu regeln. Da die Bahnübergänge über die BTE-Strecke in Huchting nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden, kann dort schon die Grundlautstärke relativ niedrig eingestellt werden. Es wird bei der Einrichtung der technischen Sicherung selbstverständlich darauf geachtet, dass Beeinträchtigungen für die Anwohner weitestgehend vermieden werden.

Eintrag: 27.06.2012 12:14

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Hallo, wie sieht es mit der Planung von Lärmschutzwänden und Sicherheit im Bereich Dovemoorstr Baugebiet Interhomes aus ? Nirgends steht was geschrieben wie es dort bebaut werden soll. Hier wohnen viele Kinder und die Häuser stehen direkt an den Schienen

Antwort:

Das im Zuge der Genehmigungsplanung (Planfeststellung) erstellte schalltechnische Gutachten sieht in diesem Abschnitt, auf Basis der gesetzlichen Grundlagen, keinen Anspruch auf Lärmschutz vor. Die Gleistrasse der Straßenbahn bzw. der BTE wird durch die teilweise vorhandene oder neu zu errichtende Zaunanlage, zu der angrenzenden Bebauung gesichert.

Eintrag: 26.06.2012 21:54

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Ist der Radius im Wendekreis Huchtinger Heerstr. mit 23,5m zulässig?
Der Mindestradius liegt bei 25m, siehe Wendeschleife am Weserpark. Je kleiner der Radius, desto größer die Betriebsgeräusche und die Abnutzung. Eine Unterschreitung des Mindestradius als Dauereinrichtung bedeutet für die Anwohner eine permante Belastung.

Antwort:

Die Straßenbahnen der BSAG sind auch für kleinere Radien als 25 m zugelassen. Aufgrund beengter Verhältnisse im Bremer Stadtgebiet wurden bereits an anderen Stellen im Netz Radien unter 25 m realisiert. Bei der Planung für die Linie 1 wurden zahlreiche Varianten einer Wendeschleife untersucht. Dabei wurde unter anderem abgewogen, ob ein Radius mit $R=23,5\text{m}$ und daraus resultierenden Schallimmissionen gegenüber einem Radius mit $R=25\text{m}$, der zu größeren Eingriffen in die benachbarten Grundstücke führt, die bessere Lösung ist. Als Ergebnis dieser Abwägung wird nun die Variante mit dem Radius $R=23,5\text{m}$ weiter verfolgt.

Eintrag: 26.06.2012 20:18

Kategorie: Lärm und Erschütterungen

Frage:

Wie kann ich mich vor dem Lärm schützen, welchen die akustisch (gebimmel, piepen) gesicherten Bahnübergänge an der BTE-Trasse im 5-Minuten-Takt verursachen? Ruhe im Garten und Schlafen bei offenem Fenster kann man dann wohl vergessen, oder?

Antwort:

Die Bahnübergänge entlang der Strecke der BTE müssen nach den Vorschriften der Eisenbahnbau – und Betriebsordnung gesichert werden. Auch alle Bahnübergänge in Huchting werden im Rahmen der Ertüchtigung der Strecke für die Linien 1 und 8 eine technische Sicherung mit Signalen erhalten. Nach

der technischen Sicherung kann dann auf die Abgabe von akustischen Signalen (Pfeifen) durch die Züge verzichtet werden. Allerdings verlangen die Vorschriften, dass an den Bahnübergängen neben den Signalen auch eine akustische Warnung erfolgt.

Diese akustische Warnung ist aber nicht mit den bei den heutigen Bahnübergängen noch vorhandenen Läutewerken vergleichbar. Bei den modernen Bahnübergangsanlagen wird hierfür ein elektronisches Warnsignal, wie es in ähnlicher Form auch bei Lichtsignalanlagen zahlreich verwendet wird, eingesetzt. Diese elektronischen Signalgeber ermöglichen den Schallaustritt gezielt auf den Gefahrenbereich auszurichten und die Lautstärke tageszeitabhängig und in Abhängigkeit von den Umgebungsgeräuschen zu regeln. Da die Bahnübergänge über die BTE-Strecke in Huchting nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahren werden, kann dort schon die Grundlautstärke relativ niedrig eingestellt werden. Es wird der Einrichtung der technischen Sicherung selbstverständlich darauf geachtet, dass Beeinträchtigungen für die Anwohner weitestgehend vermieden werden.

Andere Vorhaben

13 Einträge

Eintrag: 03.07.2012 09:59

Frage:

Rein Theoretisch könnte man über die BTE- Trasse doch nach Delmenhorst / Bahnhof Neustadt / HBF fahren? Wird diese Möglichkeit verfolgt?

Antwort:

Es ist richtig, dass die Strecke der BTE in Huchting eine Verbindung zum Netz der DB hat. Die derzeit bestehende Anbindung erlaubt aber nur vereinzelt Fahrten von bzw. nach Delmenhorst. Für einen regelmäßigen Verkehr und die Anbindung in Richtung Bremen Hauptbahnhof müssten die Anlagen grundlegend umgebaut werden.

Aufgrund der großen Auslastung der DB Strecke zwischen Bremen und Oldenburg stehen nach unserem Kenntnisstand kaum noch Trassen für weitere Zugfahrten zur Verfügung. Eine Führung der Linie 8 im 20-Minuten-Takt vom Bahnhof Huchting über die Strecke der DB sowohl in Richtung Delmenhorst als auch in Richtung Bremen Hauptbahnhof scheidet damit aus Kapazitätsgründen aus.

Eintrag: 02.07.2012 09:41

Frage:

zur Endhaltestelle Linie 1:

- Wann wird die Brückenanlage über die DB Strecke fertiggestellt, ist da dann eine Fahrradmitnahme möglich?

- wann wird die P+R Anlage fertiggestellt, wieviel Parkplätze sind geplant.

Danke.

Antwort:

- Die Brücke ist voraussichtlich ab Oktober nutzbar, die Aufzüge ab Dezember 2012. Fahrräder passen in den Aufzugskorb!

- Auf der Nordseite des Bahnhofs Mahndorf entstehen 73 P+R-Plätze, auf der Südseite sind 138 P+R-Plätze geplant.

- Nach den derzeitigen Plänen sollen die P+R-Anlagen möglichst zum Fahrplanwechsel 2013 (Ende März/Anfang April 2013) in Betrieb genommen werden.

Eintrag: 30.06.2012 15:52

Frage:

Wann wird eine Direktverbindung aus Leeste über Brinkum in die Airport-Stadt eingerichtet werden?

Antwort:

Eine direkte Busverbindung zwischen Weyhe-Leeste und dem Bremer Flughafen ist zurzeit nicht geplant. Der Flughafen ist von Leeste aus mit der Buslinie 120 und einmaligem Umsteigen auf die Straßenbahnlinie 6 an der Haltestelle Bremen-Gastfeldstraße mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Eintrag: 29.06.2012 18:15

Frage:

Für wann ist denn eine Verlängerung der Linie 8 nach Kirchweyhe Bf angedacht? Die bestehenden

Busverbindungen nach Huchting sind sehr unattraktiv. Die Umsteigerei am Rolandcenter übrigens auch! Daher wird es Zeit, dass endlich mal etwas passiert in Sachen Straßenbahnverlängerung.

Antwort:

Nach Kirchweyhe ist eine weitere Option, deren Realisierung von Finanzmitteln (in erster Linie der Gemeinden) abhängt. Realistisch ist das erst Ende der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts.

Eintrag: 28.06.2012 15:27

Frage:

Gibt es Pläne das Roland-Center in richtung Haltestelle zu erweitern um es für die Zukunft attraktiv zu halten?

Antwort:

Diese Frage kann nur von Seiten des Roland-Centers beantwortet werden.

Eintrag: 28.06.2012 10:57

Frage:

Wie wäre es mit einer Straßenbahnlinie die Walle/Überseestadt mit Findorff und der Universität verbindet? Die entsprechende Buslinie ist oft überlastet. Die Linie könnte über den Waller Ring, Waller Bahnhof oder über Hansestr. / Münchener Str. nach Findorff geführt werden.

Antwort:

Mögliche Straßenbahnverlängerungen werden ggf. im Rahmen der jetzt anstehenden Verkehrsentwicklungsplanung geprüft.

Eintrag: 27.06.2012 12:54

Frage:

Würde eine verbesserte Anbindung des Weyher Ortsteils Leeste an den Bhf Kirchweyhe nicht zu einer deutlich kürzeren Reisezeit in die bremische Innenstadt führen als mit der umwegigen Linie 8?

Antwort:

Eine weitere Verlängerung der Linie 8 bis zum Bahnhof Kirchweyhe ist mittelfristig durchaus eine Option. Bei den Reisezeiten spielt die Innenstadt in Bremen neben dem Hauptbahnhof eine zentrale Rolle. Hier ist die Linie 8 als Direktverbindung zum Hauptbahnhof durchaus konkurrenzfähig.

Eintrag: 26.06.2012 11:34

Frage:

Warum werden die Schienen in der Hartwigstr. mit Grosseaufwand erneuert? Mein Vorschlag: Die Linie 8 zur Uni senden und Linie 6 entlasten und ein schuttelbus zwischen Crusemannallee/Am Stern/Brahmstr. einsetzen.

Antwort:

Die Linie 8 bis zur Kulenkampffallee benötigt nur eine Straßenbahn plus Fahrer mehr. Ein Busbetrieb wäre unwirtschaftlicher, da mindestens 2 Fahrzeuge benötigt werden.

Eintrag: 26.06.2012 09:59

Frage:

Wielange ist der Ehlersdamm noch gesperrt? Ist es wirklich notwendig diesen für 2 Jahre dicht zu machen? Warum ist nicht alternativ der Nußbaum/Conroden aufgemacht worden? Warum muss alles weitläufig über Hemelingen, Weserpark oder Alternativ Autobahn fahren um von Osterholz nach Mahndorf zu gelangen.

Antwort:

Diesen Fragen betreffen das Projekt Linie 1 Mahndorf. Hierzu können wir folgende Informationen geben:

- 1) Das Durchlassbauwerk Ehlersdamm ist voraussichtlich für den KFZ Verkehr bis März 2013 gesperrt. Zurzeit ist er für Fußgänger und Radfahrer passierbar. Der Ehlersdamm ist nicht gesperrt!
- 2) Der Durchlass Ehlersdamm ist temporär seit ~Februar 2011, also seit ca. 1,5 Jahren, gesperrt. Notwendig wurde dies aufgrund von Leitungsverlegungen vor Beginn der Baumaßnahme und die andauernden Arbeiten der DB, die natürlich auch an Sperrzeiten auf der Strecke Bremen/Hannover bzw. umgekehrt gekoppelt sind.
- 3) Der Durchlass Nußbaum/Conroden ist nach wie vor für Fußgänger und Radfahrer durchgängig passierbar. Er war jedoch temporär für kleinere Fahrzeuge im Zuge einer Umbauphase der Linie 1 in der Hans-Bredow-Straße bis zur anliegenden Gärtnerei geöffnet. Eine längerfristige Öffnung war u.a. vom Beirat als auch von der Straßenverkehrsbehörde nicht gewünscht. Der Durchlass ist für PKW Begegnungsfälle und größere Fahrzeuge nicht ausgelegt!
- 4) Es gibt keine alternativen Routen, die von der Straßenverkehrsbehörde etc. zur Verfügung gestellt werden können. Umleitungsstrecken dürfen durch keine 30er Zonen geführt werden bzw. müssen LKW tauglich ausgebildet sein. Des Weiteren hat sich die „weitläufige“ Verkehrsführung aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen bewährt.

Eintrag: 26.06.2012 09:32

Frage:

Wenn die Huchtinger nicht wollen, bauen wir die Straßenbahn halt woanders Woltmershausen, Oberneuland, Burg freut sich schon auf die Straßenbahn gibt es hier schon Pläne?

Antwort:

Mögliche Straßenbahnverlängerungen werden ggf. im Rahmen der jetzt anstehenden Verkehrsentwicklungsplanung geprüft.

Eintrag: 26.06.2012 09:30

Frage:

Gibt es schon Pläne für Findorff, wenn ja wo sind die Online

Antwort:

Überlegungen über eine Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Findorff wurden seitens der BSAG in einer öffentlichen Beiratssitzung vorgestellt. Mögliche Straßenbahnverlängerungen werden ggf. im Rahmen der jetzt anstehenden Verkehrsentwicklungsplanung geprüft.

Eintrag: 26.06.2012 09:05

Frage:

Gibt es irgendwelche Pläne die Straßenbahn auch nach Findorff und Woltmershausen zu bringen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Mögliche Straßenbahnverlängerungen werden ggf. im Rahmen der jetzt anstehenden Verkehrsentwicklungsplanung geprüft.

Eintrag: 25.06.2012 17:47

Frage:

Ich hörte von vielen Protesten der Anwohner in Stuhr, die direkt an der geplanten Strecke wohnen. Gibt es Entschädigungen oder Lärmschutzmaßnahmen, die geplant sind und deren Kosten nicht von den Anwohnern getragen werden müssen?

Antwort:

Stuhr liegt im Bundesland Niedersachsen, so dass diese Frage hier mangels Zuständigkeit nicht beantwortet werden kann.

Finanzielles

38 Einträge

Eintrag: 04.07.2012 18:39

Frage:

Kann man absehen, wie die Fahrpreisentwicklung sein wird? Kosten von Steigenden Energiepreisen, Sprit und Personal fließen darin ein. Fließen auch Baukosten mit ein in den Fahrpreis? Wird der Fahrpreis auch erhöht bei geringer Auslastung? Und gibt es eine Fahrpreisobergrenze, die nicht überschritten werden kann/darf? Es gibt Renter die können sich teilweise die Monatstickets nicht leisten.

Antwort:

Mögliche Preissteigerungen bei den Fahrkarten sind unabhängig von der Verlängerung der Linien 1 und 8. Auch in Zukunft muss mit Preissteigerungen bei den Fahrpreisen aufgrund von steigenden Energiekosten, Inflation etc. gerechnet werden. Konkrete Aussagen, wie hoch diese Steigerungen sein werden, lassen sich nicht machen.

Eintrag: 04.07.2012 18:20

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Woraus beziehen Sie Ihre Kenntnis zur Antwort auf die Frage vom 3.7., 8.58? Wegen des Unsicherheitsfaktors sieht die Verf.-Anleitung zur Stand. Bewertung für knappe Kosten-Nutzen-Quotienten Sensitivitätsbetrachtungen vor (ITP/VWI 2006,S. 99)

Antwort:

Die Verfahrensanleitung sieht keineswegs bei knappen Kosten-Nutzen-Quotienten Sensitivitätsbetrachtungen vor. Auf der von Ihnen zitierten Seite 99 der Verfahrensanleitung ist nachzulesen, dass - völlig unabhängig vom Ergebnis der Untersuchung - die Beteiligten im Rahmen der Risikoüberlegungen zu entscheiden haben, ob und welche Sensitivitätsbetrachtungen durchzuführen sind. Sensitivitätsrechnungen sind also immer eine „Kann-Entscheidung“, nie eine „Muss-Entscheidung“. In diesem Fall hat der projektbegleitende Arbeitskreis beschlossen, keine erneute Sensitivitätsuntersuchung durchführen zu lassen. Schließlich ist die Aktualisierung der Standardisierten Bewertung im Jahr 2010 (Nutzen-Kosten-Quotient von 1,09) bereits eine Sensitivitätsrechnung zur Standardisierten Bewertung von 2006 (Nutzen-Kosten-Quotient von 2,30). In Einzelfällen kommt der projektbegleitende Arbeitskreis auch zu der Auffassung, dass Sensitivitätsrechnungen durchzuführen sind, z.B. bei der Bewertung der Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe. Offensichtlich betrachtete der projektbegleitende Arbeitskreis die Bewertungsergebnisse der Straßenbahn nach Huchting als eindeutig.

Eintrag: 04.07.2012 16:53

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wie mehrfach genannt, ist das Verfahren der Standardisierten Bewertung bundesweit anerkannt. Deren Ergebnisse sind aber neben dem einheitlichen Berechnungsverfahren vor allem von den Eingangsparametern abhängig.

- a) Wer hat für Intraplan die Eingangsdaten der Berechnungen zusammengestellt?
- b) Kann man diese einsehen? Wo/wie? Wenn nein, warum nicht? (Informationsfreiheitsgesetz)

Antwort:

In der Standardisierten Bewertung sind Eingangsdaten u.a. vom VBN, von der BSAG, von der BTE (Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH), vom ASV (Amt für Straßen und Verkehr) und von SUBV (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) verwendet worden. Ebenso wurden die Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze des Anhangs 1 der jeweils gültigen Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung verwendet. Die Dokumentation der Eingangsdaten erfolgte im jeweiligen Erläuterungsbericht.

Die standardisierte Bewertung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrages, sondern dient dem Vorhabenträger, um im Rahmen seines Finanzierungsantrages die Gesamtwirtschaftlichkeit des Vorhabens nachzuweisen. Inwieweit nach dem Bremischen Informationsfreiheitsgesetz (BremIFG) von hier ein Informationszugang ermöglicht werden kann, beurteilt sich insbesondere danach, ob Unternehmensdaten betroffen sind.

Eintrag: 04.07.2012 16:49

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Für die Endhaltestelle in Weyhe wurden über eine Zählung umliegender Haushalte nachgewiesen, dass die in der Standardisierten Bewertung prognostizierten Fahrgastzahlen nicht stimmen können. Herr Arndt (BSAG) räumte dies bei der Erörterung in Weyhe ein und nannte als Ursache die Endhaltestellensituation.

a) Wann werden diese fehlerhaften Zahlen in den Fahrgastprognosen berichtigt?

Antwort:

Die Fahrgastzahlen der Standardisierten Bewertung werden nicht über Haushaltszählungen oder –befragungen ermittelt. Basis für die Nachfrage im Verkehrsmodell sind die Fahrgastbefragungen der VBN für den öffentlichen Verkehr sowie die Ergebnisse des Verkehrsmodells der SUBV (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) für den motorisierten Individualverkehr. Diese Verkehrsnachfrage wird in Verkehrszellen zusammengefasst, die i.d.R. mehrere Haltestellen umfassen. Eine exakte Zuordnung der Ist-Nachfrage an bestimmten Haltestellen auf die modellhafte Nachfrage ist in der Standardisierten Bewertung nicht gefordert. Ergebnisse einer heutigen Haushaltszählung (Ist-Zustand) können ohnehin nicht mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen (Planfall) verglichen werden.

Eintrag: 04.07.2012 16:49

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Fortsetzung zur Frage nach Fahrgastzahlen für Endhaltestelle in Weyhe:

b) Soll man wirklich annehmen, dass die Standardisierte Bewertung mit ihren tausenden Eingangsparametern so einen simplen Umstand nicht berücksichtigt?

c) Warum sollte man Annehmen, dass die Fahrgastprognosen für andere Haltestellen korrekt sind, wenn für eine ein massiver Fehler ermittelt wurde?

Antwort:

Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich unseres Erachtens bereits aus der Beantwortung der anderen Frage vom 4.7./16:49Uhr: Die Fahrgastzahlen der Standardisierten Bewertung werden nicht über Haushaltszählungen oder –befragungen ermittelt. Basis für die Nachfrage im Verkehrsmodell sind die Fahrgastbefragungen der VBN für den öffentlichen Verkehr sowie die Ergebnisse des Verkehrsmodells der SBUV für den motorisierten Individualverkehr. Diese Verkehrsnachfrage wird in Verkehrszellen zusammengefasst, die i.d.R. mehrere Haltestellen umfassen. Eine exakte Zuordnung der Ist-Nachfrage an bestimmten Haltestellen auf die modellhafte Nachfrage ist in der Standardisierten Bewertung nicht

gefordert. Ergebnisse einer heutigen Haushaltszählung (Ist-Zustand) können ohnehin nicht mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen (Planfall) verglichen werden.

Eintrag: 04.07.2012 16:36

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Mit welchem monetären Gegenwert wird in der Standardisierten Bewertung der Ausstoss einer Tonne CO₂ bewertet? Warum ist dieser Wert erheblich höher, als der Preis im Emissionshandel an der Leipziger Börse EEX?

Antwort:

Die Tonne CO₂-Emission wird in der Standardisierten Bewertung mit 231 € bewertet. Dieser Wertansatz ist verbindlich im Anhang 1 Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung Version 2006 festgelegt.

Eintrag: 04.07.2012 15:21

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wird es eine Neubewertung der Baukosten geben, bevor mit dem Bau begonnen wird? Schließlich steigen auch im Privaten oder Geschäftlichen Bereich die Kosten. Wenn das der Fall ist: Sind diese Kostensteigerungen für jeden einsehbar? Und wo werden Sie veröffentlicht?

Antwort:

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. dem Projektverlauf entsprechend erfolgt die Kostenfortschreibung. Eine Veröffentlichung der voraussichtlichen Herstellungskosten erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Genehmigung der vorgesehenen Umsetzung des Projektes durch die Deputation (Veröffentlichung durch Deputationsbeschluss).

Eintrag: 04.07.2012 15:13

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Signifikante (bedeutsame) Mehrkosten für die 2008 gerechneten Projektaufwendungen seien bis 2012 u. später nicht zu erwarten, so ihre Aussage.

Ich erwarte für derartige Projekte, insbesondere im Hinblick auf die desolante Finanzlage Bremens, hier exakte Kostenrechnungen.

Was veranlasst sie zu dieser schwammigen Aussage?

Antwort:

Die Projektentwicklung bzw. der Projektverlauf bedingt die entsprechende, notwendige Kostenfortschreibung. Im Rahmen der derzeitigen gesamtheitlichen Betrachtung werden wesentliche Kostendifferenzen unter Einhaltung der jetzigen Streckentrassierung bzw. jetzigen Planungsansatz perspektivisch nicht gesehen.

Eintrag: 04.07.2012 09:22

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Seit Jahren steigen die Preise für Fahrkarten und Monatskarten. Haben wir dann mit weiter steigenden

Fahrpreisen zu rechnen? Wenn wie hoch ungefähr (geschätzt)? Zahlen wir dann mehr, wenn die Linienverlängerung ein "reinfall" wird?

Antwort:

Mögliche Preissteigerungen bei den Fahrkarten sind unabhängig von der Verlängerung der Linien 1 und 8. Auch in Zukunft muss mit Preissteigerungen bei den Fahrpreisen aufgrund von steigenden Energiekosten, Inflation etc. gerechnet werden. Konkrete Aussagen, wie hoch diese Steigerungen sein werden, lassen sich nicht machen.

Eintrag: 03.07.2012 22:38

Kategorie: Finanzielles

Frage:

In den Bürgerforen wurde darauf verwiesen das man die Brücke an der Heinrich-Plett-Allee (Nähe Friedhof) nicht für die Straßenbahn verwenden kann. Sie müsse erneuert werden. Im sogenannten "Blauen Netz für Schwertransporte" ist diese Straße ausgewiesen, ohne sie abreißen oder erneuern zu müssen. Also wieder mindestens 10 Mio gespart und ein neuer Grund die Trasse über die KHL zu legen!

Antwort:

Für die Erneuerung des Brückenbauwerks über die BTE-Trasse sind Kosten in deutlich geringerem Umfang anzusetzen (ca. 1 Mio Euro).

Eintrag: 03.07.2012 13:55

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die Antwort zum 02.07.2012, 14:57 belegt, dass die Behörde offenbar überfordert ist. Für die Linie 8 wird eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen prognostiziert. Tatsächliche Zuwächse liegen bestenfalls bei 60%. Belegen Sie bitte derart immense Steigerungen nachvollziehbar?

Antwort:

Die Fahrgastzahlen gehen aus der Standardisierten Bewertung der Linie 8 hervor, die auf den Internetseiten z. B. der Gemeinde Stuhr öffentlich zugänglich ist.

Eintrag: 03.07.2012 12:23

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Es werden für die Verlängerung m.E. auch EU-Gelder eingefordert. Ist die Vergabestelle informiert über die jahrelangen Diskussionen und Widerstände der Bürger gegen die BTE Variante? Ist das ein Kriterium für die Vergabe durch die EU? (speziell im Hinblick auf die Ereignisse die die Bahn in Stuttgart erlebte)

Antwort:

Es sollen hier keine EU-Mittel eingesetzt werden.

Eintrag: 03.07.2012 12:19

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Gibt es Untersuchungen, wieviele Huchtinger durch die BTE Variante Nachteile erleiden hinsichtlich:

Erreichbarkeit der Haltestellen, Fahrplankontakt, zeitlicher Mehraufwand etc.

Antwort:

Eine solche Untersuchung wurde in Form der sog. standardisierten Bewertung bereits durchgeführt. Dieses Verfahren ist für alle Schienenverkehrsprojekte vorgesehen, die durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes gefördert werden. Dieses Bewertungsverfahren ist Voraussetzung für die Förderung von Projekten. In diesem Verfahren werden u.a. auch Reisezeiten, Wegezeiten zu den Haltestellen und Veränderungen hinsichtlich des Fahrtenangebotes monetär bewertet. Als Ergebnis der Untersuchung wurde für die BTE-Trasse ein Nutzen-Kosten-Koeffizient von 1,09 ermittelt. Demnach ist der Nutzen der Linie 1 über die BTE-Trasse höher als die Kosten.

Eintrag: 03.07.2012 12:13

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Neue Frage zu dem Eintrag: 26.06.2012 14:39

In Ihrer Antwort auf die Bewertungsgrundlage haben Sie geschrieben, das die Zahlen zwingend auf das Jahr 2006 zurückzurechnen seien. Ich hätte gerne gewusst, wo man dieses nachlesen kann. Also in welchem Gesetzestext/Vorschrift/Verordnungstext, ist dieses zwingend notwendige nach zu lesen?

Antwort:

Die Standardisierte Bewertung ist ein formalisiertes Verfahren, das streng nach den Richtlinien abzuarbeiten ist.

Diese Richtlinien können auf der Internetseite der Senatorin für Finanzen eingesehen werden unter Senatorin für Finanzen / Haushalt + Finanzen / Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Eintrag: 03.07.2012 10:13

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die 23 Mio. € mehr über die KHL müssen mal deutlich und für alle verständlich belegt werden.

Antwort:

Wie bereits mehrfach dargestellt ist die KHL-Trasse sehr viel kostenaufwändiger, weil die gesamte Straße einschließlich Parkplätze, Geh- und Radwege sowie Grunderwerb umgebaut werden müsste und die Strecke länger ist.

In der [Deputationsvorlage](#) vom April 2012 sind unter Punkt 2.7 die wesentlichen Faktoren aufgeführt, die zur Kostendifferenz führen. Neben der längeren Strecke ist hier der breitere Ausbauquerschnitt der Kirchhuchtinger Landstraße zu nennen, die Ertüchtigung bzw. Neubau des Brückenbauwerkes in der Heinrich-Plett-Allee über die BTE-Trasse, die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle, höherer Grunderwerb, die sehr aufwändige Knotenpunktgestaltung an der Stuhrer Landstraße sowie ganz erhebliche Kosten für Leitungsverlegungen.

Eintrag: 03.07.2012 08:58

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die Eingangsdaten zur Standardisierten Bewertung sind nur mit einer gewissen Bandbreite (Unsicherheit) zu ermitteln. Es daher unwissenschaftlich für die Nutzen-Kosten-Relation nur einen Zahlenwert

anzugeben. Wie groß sind die Unsicherheiten (Fehlerintervall) für die Linien 1 und 8?

Antwort:

Die Durchführung jeder Standardisierten Bewertung muss entsprechend der jeweils gültigen Verfahrensanleitung erfolgen. Dies wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überwacht. Die Verfahrensanleitung (hier: Version 2006) sieht keine Verwendung von Bandbreiten bei den Eingangsdaten vor und schreibt vor, die Nutzen-Kosten-Relation mit nur einem Zahlenwert anzugeben. Die Angabe von Unsicherheiten ist nicht Teil des Standardisierten Bewertungsverfahrens.

Eintrag: 01.07.2012 18:09

Kategorie: Finanzielles

Frage:

zum Eintrag vom 01.07.2012 10:51, es geht hier nur die abschöpfbaren Mio. vom Bund welche für vorhandene Gleisanlagen bewilligt werden. Bedeutet also für Bremen: ich schöpfe die Mio. ab und investiere diese in die geplante BTE Trasse, ob es Sinn macht oder nicht ist doch egal. Lieber Herr Bausenator, ist dem so?

Antwort:

Die Führung über die BTE-Trasse macht Sinn, der Kosten-Nutzen-Faktor ist nachgewiesen.

Eintrag: 29.06.2012 14:44

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wenn die Linie 1 nur ein Substitut für den bisherigen Bus ist, warum soll es dann zu einer erheblichen Vermehrung der Fahrgäste kommen - das leuchtet nicht ein? Es wäre etwas anderes, wenn es entweder gar keinen ÖPNV geben würde oder die Transitzeiten verkürzt werden würden - beides es nicht der Fall. Ist es also korrekt, dass die 6000 Pkw-Fahrten also nur der Linie 8 zuzuordnen sind?

Antwort:

In der Standardisierten Bewertung, einer bundeseinheitlichen Untersuchung, hat der Gutachter ca. 3.900 zusätzliche Fahrten für die Linie 1 und ca. 3.000 zusätzliche Fahrten für die Linie 8 prognostiziert. Das sind überwiegend Fahrten, die heute mit dem KFZ durchgeführt werden. Die Reisezeiten in Richtung Bremen werden durch die Straßenbahnverlängerung auf vielen Verbindungen deutlich kürzer und das Umsteigen entfällt. Daraus ergibt sich der hohe Nutzen der verlängerten Straßenbahnlinien.

Eintrag: 28.06.2012 15:12

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Ist es zutreffend das Häuser und Wohnungen die an ÖPNV Strecken in Huchting Wertsteigerung haben wie von einer Mitarbeiterin im letzten Bürgerforum behauptet wurde welche Steigerungen sind da zu erwarten?

Antwort:

Die mit der Weiterführung der Straßenbahn verbundene grundsätzliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wirkt sich in weiten Teilen Huchtings positiv auf eine Beurteilung der Lagegunst von Grundstücken aus. Eine Wertsteigerung von Immobilien im Umfeld der Haltepunkte leistungsfähiger Straßenbahnlinien ist daher zu erwarten. In wie weit sich dies in konkrete Steigerungen für Einzelgrundstücke oder Gebäude ausdrückt, lässt sich allerdings nicht abschätzen. Im Einzelfall sind

jedoch auch die Grundstücke, die unmittelbar an der Trasse liegen, von Wertminderungen betroffen.

Eintrag: 28.06.2012 11:54

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die Nutzen/Kosten-Relation der Linie 1 ist nur durch den Trick der Rückrechnung auf den Preisstand 2006 noch wenig größer als 1. Wie können sie davon ausgehen, dass Linienverlängerung noch förderfähig ist, wenn in der Verfahrensanleitung 2012 mit aktuellen Kosten gerechnet werden muss?

Antwort:

Die Rückrechnung der Investitionen auf den Preisstand 2006 ist kein Trick, sondern zwingend nach der gültigen Verfahrensanleitung vorgeschrieben. Eine Aktualisierung des Verfahrens/Preisstands auf 2012 oder ein anderes Jahr ist derzeit von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vorgesehen. Würde es doch zu einer Aktualisierung kommen, würden auch die Wertansätze für die Nutzenberechnung angepasst, so dass im Ergebnis höhere Kosten, aber auch höhere Nutzen entstehen könnten. Die Nutzen-Kosten-Relation wäre dann unverändert.

Eintrag: 28.06.2012 08:44

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die Investitionskosten für die Linie 1 haben sich nahezu verdreifacht. Wieso sind die Investitionskosten für die Linie 8 nur ca. um 30% angestiegen?

Antwort:

Da in der Frage leider nicht genannt wird, welche Kosten miteinander verglichen werden, lässt sich die Frage von hier nicht beantworten.

Eintrag: 28.06.2012 08:42

Kategorie: Finanzielles

Frage:

In der grundlegenden Machbarkeitsstudie (TransTeC 1995) wird für die Linie 8 aufgrund der geringen Akzeptanz ein geringer verkehrlicher Nutzen festgestellt. Wie erklären sich dann die prognostizierten exorbitanten Fahrgastzuwächse für diese Linie, die europaweit ihres gleichen suchen?

Antwort:

In dieser „Machbarkeitsstudie“ von 1995 wurden die Fahrgastprognosen noch anhand von Abschätzungen vorgenommen. In der standardisierten Bewertung ist eine Fahrgastprognose mit den neusten Strukturdaten und künftigen Reisezeiten mit Hilfe eines Verkehrsmodells (Umlegung) durchgeführt worden, die bundeseinheitlich verwendet wird und daher wesentlich genauere Werte liefert. Die hohen Fahrgastzuwächse auf der Linie 8 resultieren aus mehreren Faktoren (20-Minuten-Takt, sehr viel schneller als die heutige Buslinie 55 und das Umsteigen am Roland-Center entfällt künftig).

Eintrag: 27.06.2012 18:42

Kategorie: Finanzielles

Frage:

23 Mio Euro Mehrkosten für die Entscheidung KHL? Ich denke wenn man die Kosten Nutzen Analyse BTE Trasse und KHL Trasse gegenrechnet ist die KHL Variante die deutlich günstigere. Begründung: die

KHL muß auf jedenfall Fall saniert werden (Kanal etc.) gleichzeitig können dann Gleise verlegt werden, BTE Trasse muß komplett neu gelegt werden.

Antwort:

Die Sanierungskosten für die KHL sind mit ca. 4 Mio Euro zu veranschlagen. Diese Sanierungskosten stehen in keinem Verhältnis zu den Mehrkosten von 23 Mio Euro.

Eintrag: 27.06.2012 13:41

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Es ist schon mehr als merkwürdig, wenn die Behörde behauptet, die Standardisierten Bewertungen lägen nicht in digitaler Form, obwohl der ehemalige Stuhler Bürgermeister sie schon vor Jahren auf DVD verteilt hat. Auch durch die Behauptung mit der Regio-S-Bahn wäre nur der Bremische Hbf zu erreichen, verspielt diese Behörde jeglichen Rest an Glaubwürdigkeit.

Antwort:

Es hat leider einige Zeit in Anspruch genommen, aber nun ist die Deputationsvorlage aus dem Jahr 2005 inklusive der Standardisierten Bewertungen als Anlagen 2 und 3 auf der [Internetseite der Verkehrsabteilung](#) einzusehen.

Eintrag: 27.06.2012 13:21

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Es hat sich herausgestellt das sich die Kosten den Vorhabens von knapp 30 Mio. auf jetzt angeblich 80 Mio drastisch erhöht haben. Wäre es nicht sinnvoll, normal, eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung vorzunehmen die in diesem Jahr (2012) sowieso durchgeführt werden muss. (für dieses Vorhaben alle sechs Jahre - 2000; 2006; 2012;)

Antwort:

Für die volkswirtschaftliche Bewertung der Straßenbahnverlängerung ist der Preisstand 2006 aufgrund bundesweiter Vorgaben vorgeschrieben. Nutzen und Kosten sind auf diesen Preisstand normiert. Es muss keineswegs alle 6 Jahre eine neue Berechnung erfolgen. Eine neue Berechnung kann erfolgen, wenn der Preisstand und/oder das Verfahren aktualisiert wird. Eine Aktualisierung des Verfahrens/Preisstands ist derzeit von Seiten des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vorgesehen. Insofern werden die vorhandenen Berechnungen weiter verwendet.

Eintrag: 27.06.2012 13:15

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Welche Verkehrsanalysen wurden durchgeführt und wo stehen diese zum Download zur Verfügung?

Antwort:

Die Verkehrsuntersuchungen wurden im Rahmen der Standardisierten Bewertung gemäß den Verfahrensvorschriften durchgeführt. Die Standardisierten Bewertungen sind als Anlage zur Deputationsvorlage aus dem Jahr 2005 auf der [Internetseite](#) der Verkehrsabteilung einzusehen.

Eintrag: 27.06.2012 11:04

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Alle sechs Jahre muss eine neue Berechnung durchgeführt werden. Bei den jetzigen Berechnungen/Vorstellungen werden die Zahlen aus dem Jahr 2006 oder sogar von 2000 angewandt. Wir bewegen uns Richtung 2013! Die Frage ist, welche Berechnungen nimmt das ASV als Grundlage, bevor es ein erneutes Planfeststellungsverfahren in Gang setzt.

Antwort:

Eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung muss nicht alle 6 Jahre und damit 2012 vorgenommen werden. Es kann eine neue Standardisierte Bewertung durchgeführt werden, wenn bundesweit der Preisstand und/oder das Verfahren aktualisiert wird. Eine Aktualisierung des Verfahrens/Preisstands ist derzeit von Seiten des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vorgesehen. Eine Aktualisierung der Kosten kann dagegen auch in der vorhandenen Standardisierten Bewertung durchgeführt werden.

Eintrag: 27.06.2012 09:40

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Ich bin nicht gegen eine Verlängerung der Linien 1 + 8. Ich werde auch älter und würde es begrüßen ohne umzusteigen bis in die Innenstadt oder weiter zu fahren. Aber die Trasse sollte über die KHL führen und nicht über die KHL !! Scheisst doch was auf die Mehrkosten und denk endlich einmal an die Bürger !!

Antwort:

Eine Trassenführung über die KHL ist mit über 23 Mio. € Mehrkosten deutlich teurer als eine Führung über die BTE-Trasse mit annähernd gleichem Nutzen. Die Maßnahme ist zudem nicht mit Bundesmitteln förderfähig. Der von Bremen zu finanzierende Teil übersteigt damit bei weitem ein im Haushalt darstellbares Kostenvolumen.

Eintrag: 27.06.2012 09:17

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Die Behauptung, dass die standardisierten Bewertungen der Linien 1 und 8 nicht in digitaler Form vorliegen, entbehrt jeder Grundlage. Die Standardisierte Bewertung der Linie 8 steht auf der Homepage der Gemeinde Stuhr (www.stuhr.de) unter "Neue Infos zur Straßenbahn" zur Verfügung.

Antwort:

Es hat leider einige Zeit in Anspruch genommen, aber nun ist die Deputationsvorlage aus dem Jahr 2005 inklusive der Standardisierten Bewertungen als Anlagen 2 und 3 auf der [Internetseite der Verkehrsabteilung](#) einzusehen.

Eintrag: 27.06.2012 09:04

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Im September 2008 stellte sich heraus, dass die Investitionskosten des Vorhabens nicht 28,3 Mio. Euro (Stand 2005), sondern 75,6 Mio. Euro betragen (Deputation für Bau und Verkehr, 15.09.2008). Warum wurden zur Aktualisierung der Standardisierten Bewertung (April 2010) nicht die für 2008

veranschlagten Investitionskosten zugrunde gelegt, sondern nur 62,4 Mio. Euro?

Antwort:

Die Baukosten werden gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung, Version 2006, anhand eines Baukostenindex auf das Vergleichsjahr diskontiert, für das in der Anleitung auch die monetären Nutzenwerte festgelegt sind. Man kann nicht Nutzenwerte für 2006 mit Kostenwerten von 2008 vergleichen. Für 2006 hat der Bearbeiter der Standardisierten Bewertung ein Kostenvolumen von 62,4 Mio. € ermittelt.

Eintrag: 26.06.2012 21:43

Kategorie: Finanzielles

Frage:

6.000 neue Fahrgäste werden pro Tag erwartet! Welche Berechnung liegt dieser Zahl zugrunde? Auf welche Untersuchungen wird sich hier gestützt? 600 erscheint realistischer!

Antwort:

In der Standardisierten Bewertung, einer bundeseinheitlichen Untersuchung, hat der Gutachter ca. 3.900 zusätzliche Fahrten für die Linie 1 und ca. 3.000 zusätzliche Fahrten für die Linie 8 prognostiziert. Das sind überwiegend Fahrten, die heute mit dem KFZ durchgeführt werden. Die Reisezeiten in Richtung Bremen werden durch die Straßenbahnverlängerung auf vielen Verbindungen deutlich kürzer und das Umsteigen entfällt. Daraus ergibt sich der hohe Nutzen der verlängerten Straßenbahnlinien.

Eintrag: 26.06.2012 17:40

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wer steht nachher dafür gerade, wenn sich die Politik in allen Punkten wie z.B. umsteigen von PKW auf die Bahn, Kosten des gesamten Bau's, komplett zum negativen verrechnet hat? Bremen ist doch für so etwas bekannt. Siehe Space-Park.

Antwort:

Die Standardisierte Bewertung bietet mit der Berechnung eines Kosten-Nutzen-Quotienten eine bewährte Grundlage für die verantwortungsvolle Verwendung von öffentlichen Geldern für Großvorhaben wie die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8.

Eintrag: 26.06.2012 14:39

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Grundlage für eine Förderung ist ja die Standardisierte Berechnung. Bei einem Wert unter 1.0 werden keine Zuschüsse vom Bund gewährt. Alle sechs Jahre muss eine neue Berechnung durchgeführt werden. Bei den jetzigen Berechnungen/Vorstellungen werden die Zahlen aus dem Jahr 2006 oder sogar von 2000 angewandt. Wir bewegen uns Richtung 2013!

Antwort:

Die Standardisierte Bewertung wurde 2006 neu aufgelegt. Um eine bundesweit einheitliche und vergleichbare Bewertung von ÖPNV-Maßnahmen zu haben, ist zwingend auf das Jahr 2006 zurückzurechnen.

Eintrag: 26.06.2012 14:36

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Man behauptet, durch die Verlängerung werden 500.000 EUR pro Jahr gespart. Wurde berücksichtigt, dass die zu investierenden 10 Mio. EUR als Kredit finanziert werden müssen? Bei 3% Zinsen verbleiben noch 200.000 EUR Ersparnis. Bei 5% ergibt sich keine Ersparnis. Finden Sie es vertretbar den Schuldenberg weiter zu vergrößern? Sparen kann man auch, wenn man auf eine der Linien 57/58 verzichtet.

Antwort:

Durch die Verlängerung der Linie 1 ergibt sich für die BSAG eine Ergebnisverbesserung, die sich zum einen aus ersparten Betriebskosten und zum anderen aus höheren Beförderungserträgen zusammensetzt. Diese Ergebnisverbesserung liegt in den ersten Jahren noch bei ca. 500.000 € p.a., wird sich aber auch aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerung bis 2020 auf ca. 1,0 Mio. € erhöhen und dann auf diesem Niveau verbleiben.

Eine der Linien 57/58 kann man nicht einsparen, weil dann der Ringverkehr durch Huchting nur noch in einer Richtung stattfinden würde.

Eintrag: 26.06.2012 12:16

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Zitat: "Die standardisierte Bewertung ist nicht veröffentlicht worden und kann daher nicht heruntergeladen werden."

Warum nicht? Muss sie nicht (Informationsfreiheitsgesetz) für interessierte einsehbar sein? Wo/wie ist das möglich?

Antwort:

Die Standardisierte Bewertung ist ein formalisiertes Verfahren, das streng nach den Richtlinien abzuarbeiten ist.

Diese Richtlinien können auf der Internetseite der Senatorin für Finanzen eingesehen werden unter Senatorin für Finanzen / Haushalt + Finanzen / Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Es hat leider einige Zeit in Anspruch genommen, aber nun ist die Deputationsvorlage aus dem Jahr 2005 inklusive der Standardisierten Bewertungen als Anlagen 2 und 3 auf der [Internetseite der Verkehrsabteilung](#) einzusehen.

Eintrag: 26.06.2012 12:13

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wird es, wie in der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung vorgeschrieben, noch eine echte Verkehrsflussanalyse geben, oder darf sich die BSAG tatsächlich "auf Erfahrungswerte basierende" Zahlen ausdenken?

Antwort:

Es hat eine echte Verkehrsanalyse stattgefunden, so wie es in der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung vorgeschrieben ist.

Eintrag: 26.06.2012 09:43

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wir die Linie 1 nur gebaut weil die Linie 8 zuwenig km hat und sonst kein Zuschuss vom Bund kommt.

Antwort:

Beide Straßenbahnlinien haben einen Kosten-Nutzen-Quotienten > 1 und werden somit als Großvorhaben durch den Bund gefördert.

Eintrag: 25.06.2012 20:25

Kategorie: Finanzielles

Frage:

Wo kann die standardisierte Bewertung zur Verlängerung 1 und 8 heruntergeladen werden?

Antwort:

Es hat leider einige Zeit in Anspruch genommen, aber nun ist die Deputationsvorlage aus dem Jahr 2005 inklusive der Standardisierten Bewertungen als Anlagen 2 und 3 auf der [Internetseite der Verkehrsabteilung](#) einzusehen.

Park and Ride

5 Einträge

Eintrag: 04.07.2012 00:15

Kategorie: Park and Ride

Frage:

Bei den P&R Plätzen bleibt alle beim alten. Wo kommen denn die 6000 zusätzlichen Fahrgäste her?

Antwort:

In der Standardisierten Bewertung, einer bundeseinheitlichen Untersuchung, hat der Gutachter ca. 3.900 zusätzliche Fahrten für die Linie 1 und ca. 3.000 zusätzliche Fahrten für die Linie 8 prognostiziert. Das sind überwiegend Fahrten, die heute mit dem KFZ durchgeführt werden. Die Reisezeiten in Richtung Bremen werden durch die Straßenbahnverlängerung auf vielen Verbindungen deutlich kürzer und das Umsteigen entfällt. Daraus ergibt sich der hohe Nutzen der verlängerten Straßenbahnlinien.

Am Endpunkt der Linie 1 im Bereich Brüsseler Straße wurde kein P+R-Platz vorgesehen, weil er erstens räumlich nicht darstellbar ist, weil zweitens es nicht zielführend ist, Verkehre von der B 75 abzuziehen und in das Wohngebiet zu führen und weil drittens die Pkw-Nutzer in der Regel keinen Umweg in Kauf nehmen und möglichst nah „an den Stau heran“ fahren. Dieser Punkt ist für die B 75 meistens in Grolland, wo sich auch heute ein P+R-Platz direkt an der Haltestelle befindet.

Im Übrigen wird die Wirkung von P+R üblicherweise stark überschätzt. Eine Einrichtung mit z.B. 300 Stellplätzen wie in Borgfeld vermeidet „nur“ 600 Pkw-Fahrten; mit den Linien 1 und 8 werden aber zusammen ca. 6.000 Pkw-Fahrten vermieden, und zwar vor allem dadurch, dass sich die Bewohner der von der Straßenbahn erschlossenen Wohngebiete bzw. die Besucher der von der Straßenbahn erschlossenen Ziele direkt vom Auto auf die Straßenbahn umorientieren.

Eintrag: 02.07.2012 21:56

Kategorie: Park and Ride

Frage:

Wird am Wendekreis an der Huchtinger Heerstr ein Park & Ride System eingerichtet?

Antwort:

An der zukünftigen (geplanten) Endhaltestelle an der Huchtinger Heerstraße konnte auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Platzverhältnisse keine P&R-Anlage berücksichtigt werden. Die heutige P&R-Anlage am Roland-Center wird auch nach dem Umbau der geplanten Straßenbahnverlängerung weiterhin Bestand haben. Die P&R-Anlage weist nach der Neugestaltung rd. 75 Stellplätze aus.

Eintrag: 01.07.2012 23:03

Kategorie: Park and Ride

Frage:

Am Endpunkt der Linie 1 im Bereich Brüsseler Straße wird kein P+R-Platz vorgesehen und die zahlreichen Autofahrer fahren weiter also weiter über die Huchtinger Heerstraße zum Arbeitsplatz?

Antwort:

Am Endpunkt der Linie 1 im Bereich Brüsseler Straße wurde kein P+R-Platz vorgesehen, weil er erstens räumlich nicht darstellbar ist, weil zweitens es nicht zielführend ist, Verkehre von der B 75 abzuziehen und in das Wohngebiet zu führen und weil drittens die Pkw-Nutzer in der Regel keinen Umweg in Kauf nehmen und möglichst nah „an den Stau heran“ fahren. Dieser Punkt ist für die B 75 meistens in Grolland, wo sich auch heute ein P+R-Platz direkt an der Haltestelle befindet. Im Übrigen wird die Wirkung von P+R üblicherweise stark überschätzt. Eine Einrichtung mit z.B. 300 Stellplätzen wie in Borgfeld vermeidet „nur“ 600 Pkw-Fahrten; mit den Linien 1 und 8 werden aber zusammen ca. 6.000 Pkw-Fahrten vermieden, und zwar vor allem dadurch, dass sich die Bewohner der von der Straßenbahn erschlossenen Wohngebiete bzw. die Besucher der von der Straßenbahn erschlossenen Ziele direkt vom Auto auf die Straßenbahn umorientieren.

Eintrag: 29.06.2012 12:23

Kategorie: Park and Ride

Frage:

Wenn am geplanten Endpunkt der 1 kein P+R-Parkplatz vorgesehen ist, kann es ganz offensichtlich nicht zu einer Verringerung des Straßenverkehrs kommen - P+R-Nutzer fahren dann weiterhin durch Huchting zum RC. Wo genau ist dann die Verringerung des Straßenverkehrs i.V.m. der Linie 1? Ergibt sich die Entlastung in erster Linie aus der Umstellung von Bus auf Bahn?

Antwort:

Am Endpunkt der Linie 1 im Bereich Brüsseler Straße wurde kein P+R-Platz vorgesehen, weil er erstens räumlich nicht darstellbar ist, weil zweitens es nicht zielführend ist, Verkehre von der B 75 abzuziehen und in das Wohngebiet zu führen und weil drittens die Pkw-Nutzer in der Regel keinen Umweg in Kauf nehmen und möglichst nah „an den Stau heran“ fahren. Dieser Punkt ist für die B 75 meistens in Grolland, wo sich auch heute ein P+R-Platz direkt an der Haltestelle befindet. Im Übrigen wird die Wirkung von P+R üblicherweise stark überschätzt. Eine Einrichtung mit z.B. 300 Stellplätzen wie in Borgfeld vermeidet „nur“ 600 Pkw-Fahrten; mit den Linien 1 und 8 werden aber zusammen ca. 6.000 Pkw-Fahrten vermieden, und zwar vor allem dadurch, dass sich die Bewohner der von der Straßenbahn erschlossenen Wohngebiete bzw. die Besucher der von der Straßenbahn erschlossenen Ziele direkt vom Auto auf die Straßenbahn umorientieren.

Eintrag: 27.06.2012 18:08

Kategorie: Park and Ride

Frage:

Für eine günstige Pendlerverbindung sind P+R Plätze an den Endhaltestellen wichtig! Es ist ungünstig, wenn sich der Verkehr erst zum RC und nach Grolland quälen muss. Das bringt keine Entlastung für die Anwohner und die Straßen und keinen Anstieg der Bahnreisenden. Darum Endhaltestelle Brüsseler Str. in Richtung DEL verlegen oder zurück zum RC fahren lassen.

Antwort:

An der zukünftigen (geplanten) Endhaltestelle an der Huchtinger Heerstraße konnte auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Platzverhältnisse keine P&R-Anlage berücksichtigt werden. Die heutige P&R-Anlage am Roland-Center wird auch nach dem Umbau der geplanten Straßenbahnverlängerung weiterhin Bestand haben. Die P&R-Anlage weist nach der Neugestaltung rd. 75 Stellplätze aus.