Mehr Straßenbahn wagen!

Wohin führt das Bremer Straßenbahnnetz der Zukunft?

Diskussionsangebot von BUND und Einfach Einsteigen für eine Strategie zum Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

einfach einsteigen
weil Nahverkehr für alle ist

Mitte der 1980er Jahre hat der BUND ein Straßenbahnausbau-Konzept erarbeitet, von dem maßgebliche Anteile später auch im offiziellen ÖPNV-Konzept des Bremer Senats Berücksichtigung fanden. Darin enthalten war u.a. auch die Wiederaufnahme der Linie 4 nach Horn-Lehe sowie deren Weiterbau nach Borgfeld und Lilienthal.

Anfang 2019 hat Einfach Einsteigen sein Basiskonzept für einen umlagenfinanzierten Nahverkehr veröffentlicht. Es war das Ziel, neben einem fahrscheinfreien Betrieb des Bremer Nahverkehrs Eigenmittel in Höhe von jährlich mindestens 80 Mio € für einen umfassenden Ausbau des Streckennetzes von Straßenbahn und Regio-S-Bahn sowie die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge zu generieren.

Im Jahre 2014 wurde parteiübergreifend der Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) in der Bremer Bürgerschaft verabschiedet und bildet nunmehr die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Die Umsetzung dieser Pläne im VEP 2025 hat sich jedoch als äußerst schwierig erwiesen; bis heute wurde keine der im Jahre 2014 verabschiedeten Ausbauplanungen des Straßenbahnetzes umgesetzt.

Und auch bei der im Jahre 2020 begonnenen Fortschreibung des VEP 2025 ist kein weiterer Ausbau des Straßenbahnnetzes vorgesehen.

Dem setzen nun BUND und Einfach Einsteigen eine Strategie zum Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes entgegen. Mit dem Konzept „Mehr Straßenbahn wagen! Wohin führt das Bremer Straßenbahnnetz der Zukunft?“ wird eine langfristige Vision für den öffentlichen Verkehr vorgestellt.

Straßenbahnbau ist ein Marathonlauf: Die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte zeigen, wie viele Jahre ins Land gehen können, bis eine einmal geplante Straßenbahnlinie auch wirklich realisiert ist. Wir wollen über das tägliche verkehrspolitische Kleinklein weit hinausdenken und ein Diskussionsangebot für einen Netzausbau machen. Die zentrale Frage lautet: „Wie könnte in Bremen eine Verkehrswende konkret aussehen, die aufgrund des Klimawandels dringender denn je ist?“

Unser Vorschlag basiert auf längst bestehenden Planungen; diese wurden jedoch durch eigene Ideen weiterentwickelt und präzisiert. Da wir nicht über die Kapazitäten professioneller Expert*innen verfügen, erhebt dieser Entwurf nicht den Anspruch, perfekt und in jeder Hinsicht umsetzbar zu sein. Es geht also nicht um eine 1:1-Umsetzung. Vielmehr wollen wir einen öffentlichen Diskussionsprozess in Gang setzen und Politik und Verwaltung dafür gewinnen, die Verkehrswende deutlich schneller und mutiger anzugehen und mehr Straßenbahn zu wagen!

Mark Wege
Gründer und Sprecher
Einfach Einsteigen

Dieter Mazur
Vorsitzender
BUND Bremen

Mark Wege

Dieter Mazur

Einfach-Einsteigen-Basiskonzept

Fahrscheinfreiheit und 80 Mio Euro pro Jahr für Nahverkehrsausbau

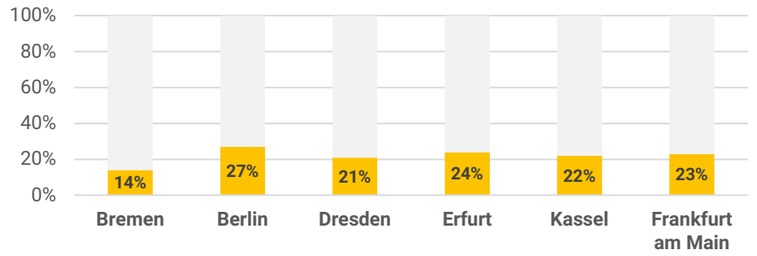
Einfach Einsteigen schlägt eine Nahverkehrsfinanzierung über eine Umlage vor. Bremer*innen und Pendler*innen würden künftig 19,85 €/ Monat bezahlen. Bei einem Einkommen unter 1.150 € wären es 10 €. Minderjährige und Schwerbehinderte wären befreit; Studierende beziehen weiterhin das Semesterticket. Tourist*innen zahlen 3 € pro Nacht. Die Wirtschaft zahlt 3,23 % ihres Gewinns. Mehr dazu: https://nstgn.eu/basiskonzept

Warum Bremen mehr Straßenbahn wagen muss

Das Bremer Straßenbahnnetz ist ein Schatz: Während viele Städte in Deutschland in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts für die autogerechte Stadt ihre Straßenbahnnetze ganz eingestellt oder zu großen Teilen unter die Erde gelegt haben, blieb das Bremer Netz größtenteils erhalten. Trotz Streckenstillegungen kam es glücklicherweise auch immer wieder zu Erweiterungen des Netzes. Es wuchs allerdings immer nur sehr langsam, womit das schienengebundene Nahverkehrsnetz Bremens bei der Entwicklung im Vergleich zu anderen deutschen Städten zurückgeblieben ist. Damit das Netz im Sinne der Verkehrswende zukunftsfähig wird, müssen folgende Probleme im Bestandsnetz angegangen werden:

- Alle Linien führen über die Innenstadt. Das macht den Betrieb anfällig für Störungen bei Unfällen, Veranstaltungen und Demonstrationen oder unflexibel, wenn es zu Bauarbeiten kommt.
- Im Straßenbahnnetz fehlen Querverbindungen zwischen den Linien und Stadtteilen. Da nur langsame tangentiale Busverbindungen existieren, geht es meist schneller, mit der Straßenbahn über die Innenstadt zu fahren. Fahrgäste, die gar nicht in die Innenstadt wollen, machen dort die Bahnen voller als notwendig.
- Es gibt mit der Linie 4 nach Lilienthal nur eine existierende Verbindung und mit der Linie 8 nur eine weitere geplante Verbindung ins Bremer Umland.
- Zahlreiche Bremer Stadtteile haben gar keine Anbindung an die Straßenbahn, z. B. Findorff und Woltmershausen.
- Fehlende bzw. langsame Verbindungen können zeitlich nicht mit dem Auto konkurrieren. Der ÖPNV gilt als wenig zuverlässig. Das trägt auch dazu bei, dass von den täglich mehr als 160.000 Pendler*innen über 70 % das Auto wählen. Bremen hat einen vergleichsweise geringen Nahverkehrsanteil von nur 16 %; der VEP 2025 sieht im bestmöglichen Szenario nur eine bescheidene Steigerung auf 20 % vor.
- Die Pläne zur Autofreien Innenstadt brauchen ein deutlich ausgebautes Nahverkehrsnetz, damit der ÖPNV zur attraktiven Alternative für Autofahrende wird. Eine Angebotsausweitung im bestehenden Netz kann nur ein Anfang sein.
- Viele der hier vorgeschlagenen Strecken sind bereits früher von Straßenbahnen bedient worden. So wurden zwischen den 1940er und 1970er Jahren die Linien nach Rablinghausen, Findorff und Burg stillgelegt. Ein Zeichen falscher Verkehrsplanung.

Anteile des ÖPNV am Gesamtverkehr in ausgewählten Städten
Jahr 2008



Quelle: TU-Dresden, Gerd-Axel Ahrens (2009): Sonderauswertung zur Verkehrhebung „Mobilität in Städten 2008“, Dresden.

Straßenbahnen statt Busse

Die BSAG hat im Rahmen der Klimaenquete-Kommission der Bürgerschaft ein Konzept für ein Schnellbus-Netz vorgestellt, das den weiteren Ausbau der Straßenbahn ersetzen soll. BSAG-intern hatte die Arbeitsgruppe BSAG Zukunft 2030 (Z30) jedoch auch ein Konzept für den weiteren Ausbau der Straßenbahn erarbeitet. Ein Schnellbus-Netz ist zügig und kostengünstig realisierbar und verbessert das Nahverkehrsangebot, kann jedoch nur als eine Übergangslösung betrachtet werden.

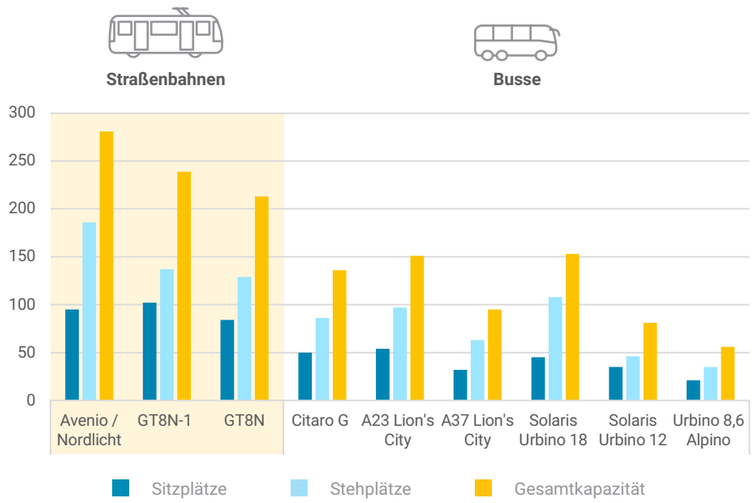
Straßenbahnen haben viele Vorteile gegenüber Bussen: Sie sind in der Regel schneller und pünktlicher als Busse, weil sie überwiegend auf eigenen Gleiskörpern fahren. Sie haben mehrere Ein- und Ausstiege, was zur Verkürzung der Haltezeiten führt. Ein weiterer Vorteil ist die Antriebstechnologie: Seit mehr als 100 Jahren fahren Straßenbahnen erfolgreich elektrisch. Die gegenwärtigen Dieselbusse sollen künftig durch alternative, klimaneutrale Antriebe ersetzt werden. Allerdings sind diese Antriebstechnologien noch nicht ausgereift. Verkehrsbetriebe und Politik zögern, sich auf eine Technologie festzulegen, weil die Gefahr millionenschwerer Fehlinvestitionen in die Busse und die Infrastruktur besteht.

Straßenbahnen haben, abhängig von den eingesetzten Fahrzeugtypen, eine um 50 bis 400 % größere Beförderungskapazität gegenüber Bussen und auch eine drei- bis viermal höhere Lebensdauer als Busse. Mit einer geringeren Zahl an Fahrzeugen und Fahrpersonal kann dieselbe Personenanzahl befördert werden. Straßenbahnen sind geräumiger und komfortabler, bieten mehr Raum für Kinderwagen, Rollstühle oder Rollatoren. Die höhere Laufruhe der Straßenbahnen trägt zu einem deutlich hohen Fahrkomfort bei. Ein Verzicht auf umfassenden Netzausbau würde die Abhängigkeit vom Auto verfestigen und die gesellschaftliche Teilhabe vieler Menschen deutlich erschweren.

Ausschnitt aus dem Entwurf eines Schnellbus-Netzes der BSAG — vorgestellt in der Klimaenquete-Kommission

Quelle: Bremer Straßenbahn AG, 2020

Beförderungskapazitäten der bei der BSAG eingesetzen Fahrzeuge

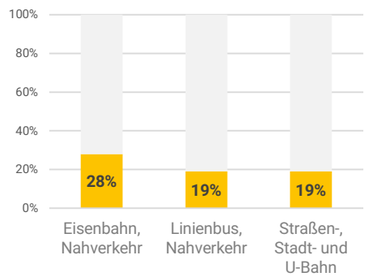


Quelle: Die Fahrzeuge der BSAG — https://www.bsag.de/unternehmen/ueber-uns/die-fahrzeuge-der-bsag.html
Buten un Binnen — https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/gesellschaft/bsag-strassenbahn-nordlicht-neuheiten-100.html

Klimavorteile des Nahverkehrs

Für den Bremer Verkehr und seine Ausbauplanungen gibt es keine Klimabilanz, ein großes Versäumnis angesichts der fortschreitenden Klimakrise. Im Verkehrsmittelvergleich des Umweltbundesamtes schneidet der Nahverkehr in der Klimabilanz deutlich besser ab als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Insbesondere die Straßenbahn hat eine positive Umweltbilanz: Sie emittiert deutlich weniger Treibhausgase und andere Schadstoffe. In Bremen fahren die Straßenbahnen bereits seit 2010 ausschließlich mit Ökostrom, was ihre Umweltbilanz weiter verbessert.

Auslastung der Verkehrsmittel in Deutschland



Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland — Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase[1]	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe[2]	Stickoxide	Partikel[3]
Eisenbahn, Nahverkehr	g/Pkm	55	0,04	0,01	0,19	0,004
Linienbus, Nahverkehr		80	0,06	0,03	0,29	0,005
Straßen-, Stadt- und U-Bahn		55	0,03	0,00	0,05	0,002

Quelle: TREMOD 6.14, Umweltbundesamt, 11/2020
https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel
1 CO_2, CH_4 und N_2O angegeben in CO_2-Äquivalenten
2 ohne Methan
3 ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Mehr Straßenbahn wagen!

Der Bremer Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 sieht die Erweiterung des Straßenbahnnetzes von 85 km auf 110 km sowie den Bau von 16 neuen S-Bahnhöfen im Regio-S-Bahn-Netz vor. Es gibt zwar weitere Linienvorschläge, diese werden jedoch zurzeit nicht weiter verfolgt. Mit der Realisierung eines umlagefinanzierten Nahverkehrs, wie im Basiskonzept von Einfach Einsteigen vorgesehen, würden die Fahrgastzahlen deutlich steigen und sich die Förderaussichten durch den Bund deutlich verbessern. Zudem ist für Ende 2021 die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung angekündigt, wodurch ebenfalls die Aussicht auf Förderung von Ausbauprojekten steigt.

Mehr Straßenbahn wagen!

Wohin führt das Bremer Straßenbahnnetz der Zukunft?

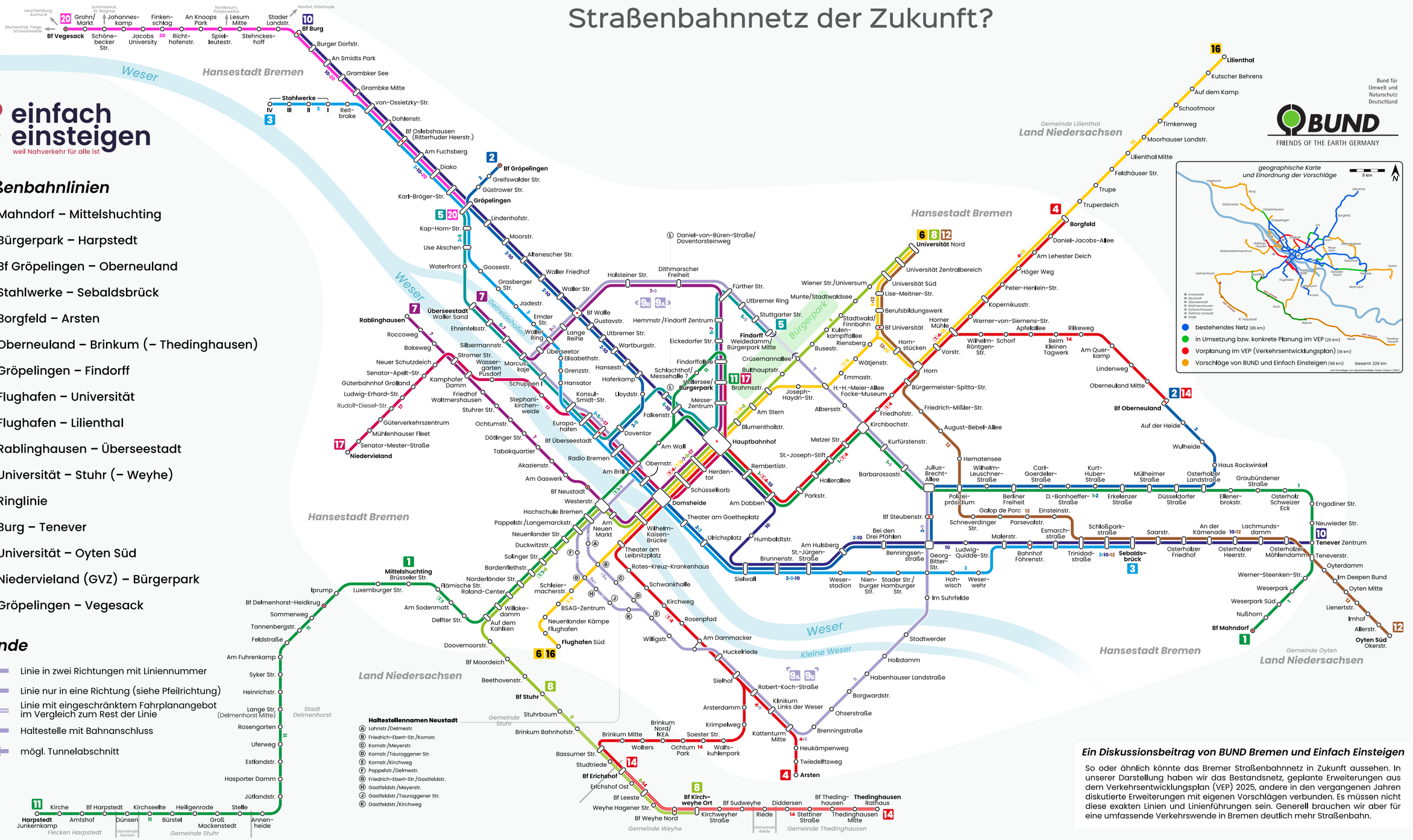
einfach einsteigen
weil Nahverkehr für alle ist

Straßenbahnlinien

- 1 Mahndorf – Mittelshuchting
- 11 Bürgerpark – Harpstedt
- 2 Bf Gröpelingen – Oberneuland
- 3 Stahlwerke – Sebaldsbrück
- 4 Borgfeld – Arsten
- 14 Oberneuland – Brinkum (– Thedinghausen)
- 5 Gröpelingen – Findorff
- 6 Flughafen – Universität
- 16 Flughafen – Lilienthal
- 7 Rablinghausen – Überseestadt
- 8 Universität – Stuhr (– Weyhe)
- 9 Ringlinie
- 10 Burg – Tenever
- 12 Universität – Oyten Süd
- 17 Niedervieland (GVZ) – Bürgerpark
- 20 Gröpelingen – Vegesack

Legende

- Linie in zwei Richtungen mit Liniennummer
- Linie nur in eine Richtung (siehe Pfeilrichtung)
- Linie mit eingeschränktem Fahrplanangebot im Vergleich zum Rest der Linie
- Haltestelle mit Bahnanschluss
- mögl. Tunnelabschnitt



Simon S. (Einfach Einsteigen) 15. Februar 2021 v18

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Ein Diskussionsbeitrag von BUND Bremen und Einfach Einsteigen

So oder ähnlich könnte das Bremer Straßenbahnnetz in Zukunft aussehen. In unserer Darstellung haben wir das Bestandsnetz, geplante Erweiterungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025, andere in den vergangenen Jahren diskutierte Erweiterungen mit eigenen Vorschlägen verbunden. Es müssen nicht diese exakten Linien und Linienführungen sein. Generell brauchen wir aber für eine umfassende Verkehrswende in Bremen deutlich mehr Straßenbahn.

Konzept von BUND und Einfach Einsteigen

- Anschluss aller Stadtteile an das Straßenbahnnetz.
- Schaffung von Querverbindungen zwischen den Stadtteilen, ohne über die Innenstadt zu fahren.
- Querverbindungen dienen auch der Stabilisierung des Netzes im Falle von Störungen und Bauarbeiten.
- Neuerschließung großer Gewerbe- und Siedlungsgebiete in Bremen und Niedersachsen.
- Schaffung einer Ringlinie, die die Innenstadt weitgehend umfährt.
- Im VEP geplante Netzerweiterungen werden weitgehend unverändert übernommen.
- Bevorzugung von Linienverläufen auf eigener Trasse.
- In der Neustadt gibt es einen Streckenabschnitt mit abweichender Linienführung auf dem Hin- und Rückweg. Damit sollen Konflikte mit dem restlichen Verkehr reduziert und das Erschließungsgebiet vergrößert werden.
- Ausweitung der Verbindungen ins Umland.
- Führung der Vorschläge für Netzerweiterungen im Umland (Thedinghausen und Harpstedt) auf den Bestandstrassen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) und der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE).

Was leistet das vorliegende Konzept (nicht)?

Die dem Konzept zugrundeliegenden Vorschläge wurden mit Verkehrsplanern besprochen. Zahlreiche bereits diskutierte Vorschläge wurden aufgegriffen.

Die Frage nach Bundeszuschüssen muss im Prozess beantwortet werden. Allerdings werden die Förderchancen aufgrund dieser Überarbeitung eher steigen. Bei einer angenommenen Fahrgastzahlensteigerung im Zuge eines umlagefinanzierten Nahverkehrskonzeptes steigt die Förderwahrscheinlichkeit von Ausbauprojekten.

Bremen-Nord bleibt wegen der komplexen Lage vorerst weitgehend ausgeklammert, bis auf die Verlängerung der Straßenbahn nach Vegesack. Diese Strecke kann bei Ausfällen oder Störungen im Regio-Bremen-Netz als Ersatz dienen.

Mögliche Umlandverbindungen sind in unserem Vorschlag nur beispielhaft ausgeführt. Weitere Potenziale müssen umfassend geprüft werden.

Ganz ausgeklammert ist der Ausbau des Regio-S-Bahn-Netzes, weil hier bei der Nutzung der Gleise ggf. auch die gleichzeitige Nutzung durch den Güter- und Fernverkehr bedacht werden muss.

Streckenausbau und geschätzte Kosten

Das Bremer Straßenbahnnnetz umfasst aktuell laut Wikipedia 79 km, unsere eigene Messung auf Open-Streetmap ergab 85 km. Im VEP 2025 sind Erweiterungen des Netzes um knapp 25 km vorsehen; davon liegen 16 km in Bremen. Zusätzliche Erweiterungsmaßnahmen, die im Vorlauf der Aufstellung des VEP geprüft, aber (hauptsächlich aus Kostengründen) zurückgestellt wurden, belaufen sich auf weitere 18 km.

Unser Vorschlag fügt den Plänen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025 etwa 97 km hinzu, davon 52 km innerhalb Bremens und weitere ca. 45 km ins Umland - davon ca. 35 km auf den bestehenden Strecken der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) und der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE).

Im Vorschlag sind drei zusätzliche Brücken enthalten: Eine Brücke parallel zur Karl-Carstens-Brücke (Erdbeerbrücke), eine weitere von der Überseestadt zum Pier 2 sowie eine Brücke parallel zur geplanten Fahrradbrücke, die die Überseeinsel mit Woltmershausen verbindet und das Güterverkehrszentrum (GVZ) anbindet.

Das Konzept greift ferner die im VEP 2025 enthaltene Strecke durch den Bürgerpark auf. Generell ist eine Linie, die als Teil einer Ringlinie die Stadtteile Findorff und Schwachhausen verbindet, sehr sinnvoll.

Aufgrund der zahlreichen notwendigen Abwägungen ist es zurzeit nicht möglich, eine valide Kostenschätzung abzugeben. Zur Orientierung einige Zahlen:

- Ein Kilometer Straßenbahn kostet zwischen 10 und 20 Millionen Euro. Die überwiegende Führung der Straßenbahn auf Bestandsstrecke der DHE und der BTE im Umland ist vermutlich deutlich günstiger. Abzuwägen ist, ob dort ein zweigleisiger Ausbau für einen attraktiven Takt notwendig ist.
- In Bremen sind ca. 70 km zusätzlich zu den bereits im VEP verankerten Strecken zu finanzieren, mit Kosten zwischen 700 Mio und 1,4 Milliarden Euro. Hinzu kommen Kosten für Brücken von 150 bis 200 Millionen Euro.
- Die Strecke von etwa 45 km im Umland müsste durch die betroffenen Gemeinden und Landkreise bzw. das Land Niedersachsen finanziert werden.
- Bis zu 90 % der anfallenden Kosten können durch den Bund getragen werden, sofern die Strecken förderfähig sind.
- Weitere Kosten würden für die Anschaffung zusätzlicher Straßenbahnen (Stückpreis zwischen 2.5 und 3 Mio Euro, vermutlich teilweise förderfähig durch den Bund) und den Bau weiterer Depots entstehen.
- Durch die Nachrüstung von Straßenbahnen mit Akkus, um einzelne Netzabschnitte ohne Oberleitung befahren zu können.

Vorschläge zur Beschleunigung des Straßenbahnausbaus

Konflikte um Ausbaupläne sind nicht immer zu vermeiden, Verbesserungspotential sehen wir jedoch u.a. in folgenden Punkten:

- Fehlende Gesamtperspektive: Bei der Planung der Osttangente wurde die Ausdünnung des Taktes nach Sebaldsbrück beklagt. Eine gleichzeitige Projektierung der ebenfalls geplanten Verbindung vom Weserwehr zur Malerstraße hätte diesen Einwand gar nicht erst auftreten lassen.
- Zur Beschleunigung des Netzausbaus und der Verkehrswende werden mehr Mittel für die Planung, die Bürgerbeteiligung und die Kommunikation benötigt.
- Arbeitsabläufe innerhalb der verantwortlichen Behörden müssen optimiert werden.
- Bremen sollte sich auf Bundes-/EU-Ebene langfristig dafür einsetzen, das Planungsrecht, z.B. die Optimierung von EU-Ausschreibungen, zu ändern.
- Mögliche Klagen gegen einzelne Ausbauprojekte haben weniger Relevanz, wenn es einen umfassenderen Ausbauplan gibt und in der Zwischenzeit andere Planungen verfolgt werden.
- Baumfällungen lassen sich reduzieren, indem die Straßenbahn abschnittsweise ohne Oberleitung fährt und/oder die Trassen auf bestehenden Fahrspuren zulasten des MIV verlaufen. Im Münchener Englischen Garten ist eine Tram ohne Oberleitung geplant. Die Siemens-Straßenbahnen der Baureihe Avenio, die auch in Bremen gerade eingeführt werden, erlauben grundsätzlich eine Nachrüstung von Akkus. Es ist zu prüfen, ob dies auch bei den in Bremen ausgelieferten Fahrzeugen möglich ist.
- In Abschnitten mit engem Straßenzuschnitt sollte eine eingleisige Führung geprüft werden.
- Die Platzierung von Oberleitungsmasten zwischen den Gleisen anstatt beidseitig entlang der Straße kann das Konfliktpotential reduzieren.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2025 enthaltene Strecken

- 1 8 Verlängerung von Huchting, Roland-Center nach Mittelshuchting, Brüsseler Str. und Weyhe, Hagener Str. [VEP-Maßnahmennr. BS.19, BS.20]. Teilweise Benutzung von Strecken der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE). Streckenlänge: ca. 13,8 km.
- 8 Verlängerung Kulenkampffallee zur Universität [VEP-Maßnahmennr. E.5]. Streckenlänge: ca. 1,7 km.
- 3 10 20 Verlängerung Gröpelingen nach Oslebshausen [VEP-Maßnahmennr. E.1]. Streckenlänge: ca. 2 km.
- 12 16 Querverbindung Riensberg nach Horn [VEP-Maßnahmennr. E.2]. Streckenlänge: ca. 1 km.
- 3 Querverbindung Weserwehr zur Malerstr. [VEP-Maßnahmennr. E.3]. Streckenlänge: ca. 500 m.
- 2 9 Querverbindung Ost von Julius-Brecht-Allee über Steubenstr. zur Benningsenstr. [VEP-Maßnahmennr. BS.18]. Streckenlänge: ca. 1,5 km.
- 10 12 Verlängerung Sebaldsbrück nach Tenever [VEP-Maßnahmennr. E.4]. Streckenlänge: ca. 4,4 km.

Während der VEP-Entwicklung diskutierte Strecken (nicht aufgenommen)

- 9 Querverbindung Neustadt von Huckelriede über Kornstr. und Gastfeldstr. bis zur Langemarckstr. In unserem Vorschlag wird diese Strecke zwischen Langemarckstraße und Kirchweg nur eingleisig geführt und zusätzlich wird eine weitere eingleisige Strecke durch die Gastfeldstraße und Pappelstraße geführt. Streckenlänge: ca. 4,8 km.
- 9 (teilweise 5 7) Querverbindung Nord von Walle über Findorff und den Bürgerpark nach Schwachhausen/ Kirchbachstr. Wir haben als eine mögliche Alternative eine Tunnelverbindung aufgenommen, andere Alternativen sind denkbar. Streckenlänge: 6,95 km.
- 5 7 (teilweise 11 17)Verlängerung Bürgerpark nach Findorff, entlang Hollerallee, Eickedorfer Straße, Fürther Straße. Streckenlänge: ca 1,7 km.
- 7 (teilweise 17) Streckenast nach Woltmershausen, Rablinghausen. Allerdings führt unsere vorgeschlagene Verbindung, nicht wie im VEP über die historische Straßenbahn über die Woltmershauser Str., sondern bis Friedhof über die Simon-Bolivar-Straße und Auf dem Bohnenkamp, direkt am Tabakquartier vorbei. Streckenlänge: ca. 4,8 km.

Strecken, die (hauptsächlich) unsere eigenen Ideen sind

- 11 Verbindung von der Falkenstraße über die Findorffstraße zur Hollerallee. Ermöglicht Anbindung des Schlachthofs und trägt als zusätzliche Querung der Bahngleise zur Netzstabilisierung bei. Streckenlänge: ca. 1 km.
- 5 7 9 17 Straßenbahn in der Überseestadt, inkl. Weser- und Hafensprung. Bereits in Planung, aber nicht im VEP enthalten. Wir streben jedoch eine umfassendere Einbindung der Überseestadt ins Gesamtnetz an. Die Streckenführung basiert auf der Stellungnahme von Einfach Einsteigen Streckenlänge: ca. 6 km.
- 12 Strecke von Tenever nach Oyten. Beispiel für eine Verbindung in das Umland, um Pendler*innen eine Alternative zum Auto zu geben. Weiterer Ausbau in Oyten selbst, u.a. in die (geplanten) Gewerbegebiete, scheint sinnvoll. Streckenlänge: ca. 5,7 km.
- 11 Strecke von Mittelshuchting/Brüsseler Str. über Delmenhorst nach Harpstedt. Kostengünstige Anbindung des Bremer/Delmenhorster Umlands, um Pendler*innen attraktive Verbindungen zu bieten. Teilweise auf den bestehenden Strecken der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn. Streckenlänge: ca. 29,8 km.
- 3 Anbindung Stahlwerke, die bisher schlecht an den Nahverkehr angebunden sind. Streckenlänge: ca. 2,8 km.
- 8 14 Verbindung Huckelriede - Brinkum und Verlängerung der Mitbenutzung der BTE-Strecke bis Thedinghausen. Der Abschnitt Huckelriede bis Brinkum basiert auf einer alten BSAG-Planung. Streckenlänge: ca. 20,7 km.
- 17 Anbindung des GVZ, das bisher nur schlecht über die regelmäßig überfüllte Buslinie 63(S) angebunden ist. Streckenlänge: ca. 5,3 km.
- 2 14 Anbindung Oberneuland: realisiert als Querverbindung von Horn an der heutigen Linie 4 über Oberneuland bis zur Haltestelle Osterholzer Landstr. an der heutigen Linie 1. Streckenlänge: ca. 6,5 km.
- 9 Querverbindung von Peterswerder nach Kattenturm. Essentieller Bestandteil der Ringlinie 9 über die Erdbeerbrücke. Streckenlänge: 4,3 km.
- 12 Querverbindung Horn nach Sebaldsbrück. Führt von (H) Bgm.-Spitta-Allee über die gleichnamige Straße, dann über In der Vahr und Vahrer Str. nach Sebaldsbrück (Streckenverlauf Bus 21). Streckenlänge: ca. 4 km.
- 3 10 20 Bremen-Nord. Führt vom Bhf Oslebshausen über Grambke, Burg, Lesum nach Vegesack (Strecke Bus 95). Das Teilstück bis Ossietzkystraße ist Voraussetzung für die Strecke zu den Stahlwerken. Streckenlänge: ca. 10,7 km.
- 2 Anbindung Bhf Gröpelingen. Zweigt kurz hinter Gröpelingen von der Bremen-Nord-Strecke ab und führt durch den Schwarzen Weg zum geplanten Bhf Gröpelingen. Streckenlänge: ca. 0,9 km.

Impressum

Redaktion: Mark Wege
Text: Mark Wege, Dieter Mazur
Konzept: Mark Wege, Julian Unbescheid, Simon Schreckenberg
Weitere Mitarbeit: Johannes Bouchain, Sabine Sommer, Lisa Tschink, Bernd Quellmalz, Beatrix Wupperman, Wolfgang Geißler
Linienplan: Simon Schreckenberg
Layout & Grafiken: Adriana Lemus — vicexversa.com
Fotonachweise: s. 2 / Dieter Mazur: Birgit Wingrat / Mark Wege: Anna Rachow; s. 1, 3, 4, 10, 11 / Straßenbahnen: Julian Unbescheid

Einfach Einsteigen e.V.
Postfach 106052
28060 Bremen
Telefon: 0421 / 56 50 54 76
https://einsteigen.jetzt
team@einsteigen.jetzt

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.
Landesverband Bremen
Am Dobben 44
28203 Bremen
Telefon: 0421 / 79 00 20
https://bund-bremen.net
info@bund-bremen.net

Unsere Forderungen

- Die Bremer Landesregierung und das Verkehrsressort müssen den Ausbau des Nahverkehrs, insbesondere des Straßenbahnnetzes, deutlich ernster nehmen.
- Die aktuelle Fortschreibung des VEP 2025 darf nicht ohne umfangreiche, zusätzliche Projekte zum Ausbau des Straßenbahnnetzes verabschiedet werden.
- Damit ein Ausbau auch umgesetzt werden kann, muss eine langfristige Finanzierungsperspektive auf den Weg gebracht werden. Das Land Berlin plant, von 2020 bis 2035 28,1 Milliarden Euro in den Nahverkehrsausbau zu investieren. Das sind, umgerechnet auf die Bevölkerungszahl, 7630,- Euro pro Einwohner*in. Bremen sollte hier mindestens gleichziehen.
- Für eine beschleunigte Umsetzung von Ausbauprojekten sollte im Verkehrsressort deutlich mehr Personal eingestellt werden.

Mehr Straßenbahn wagen zum Download:
https://nstgn.eu/strassenbahnkonzept

Einfach Einsteigen
@einsteigen.jetzt
@einsteigenjetzt
@einsteigen.jetzt
@einfacheinsteigen

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V.
Landesverband Bremen
@BUND.Bremen
@bund_hb
@bundbremen