

Bremer Straßenbahn im Umland

Verkehrsnachfrage zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Jürgen Deiters (Osnabrück)

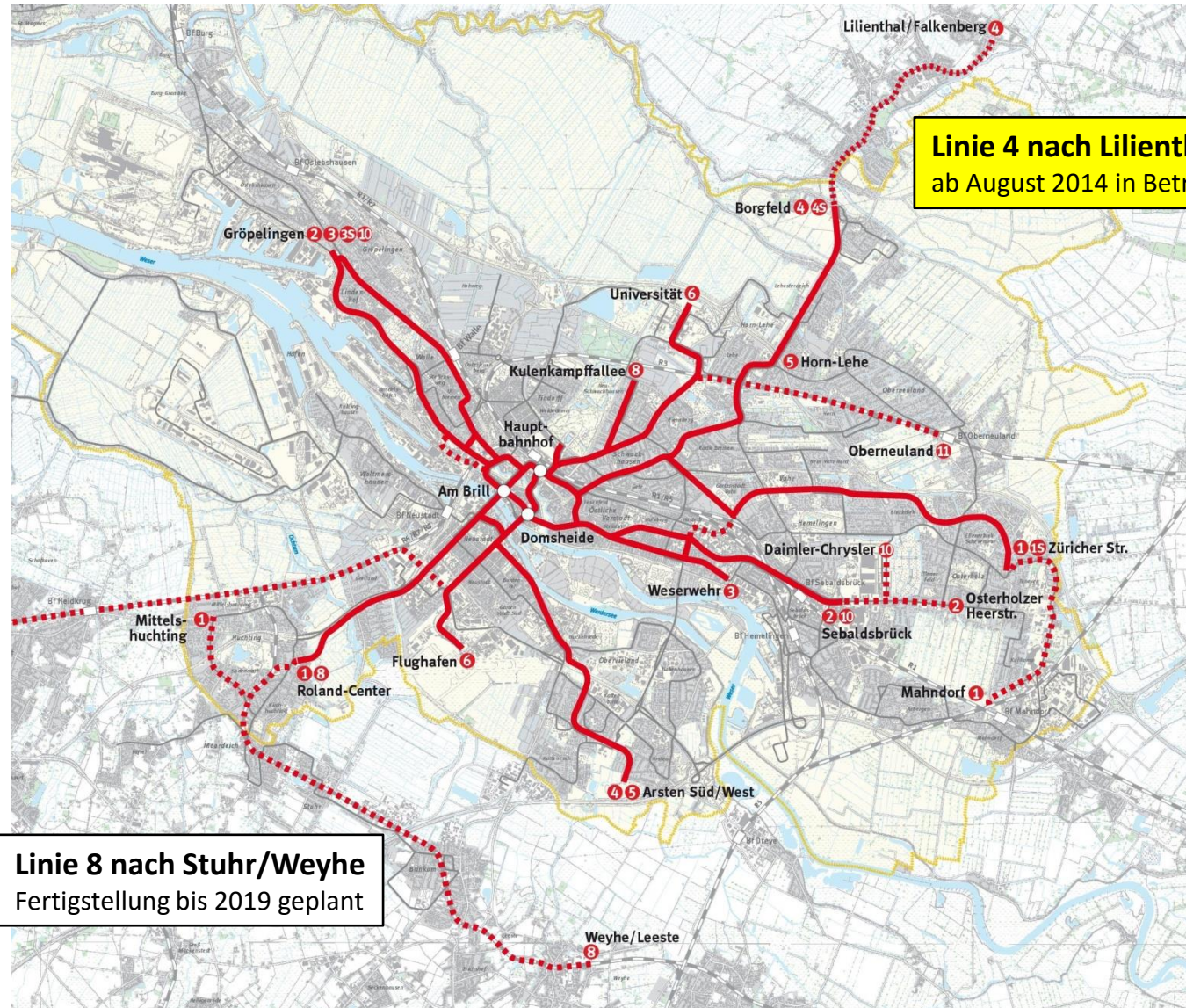
Informationsveranstaltung
der Bürgerinitiative AKTIV e.V. in Stuhr und des
Vereins „BESSER – Bürger engagieren sich“ e.V., Stuhr
am 1. September 2016, 19 Uhr in Stuhr
Hotel Bremer Tor

Das Vorhaben zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 von Bremen nach Stuhr/Weyhe wird nicht am Planungsrecht, sondern an der mangelnden Wirtschaftlichkeit der geplanten Verkehrsbedienung scheitern.

Diese These soll im folgenden untermauert werden

- durch erste Erfahrungen mit der **Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal**, durch die das niedersächsische Umland erstmals an das Netz der Bremer Straßenbahn angebunden wurde,
- durch Bestimmung der künftigen **Verkehrsnachfrage der Linie 8** in Stuhr und Weyhe auf der Basis neuerer Fahrgastzählungen und Analysen zur Stadt-Umland-Verflechtung,
- durch Untersuchungen zur **Wirtschaftlichkeit** des Straßenbahnbetriebs im Vergleich zur Busbedienung in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsnachfrage.

Schienennetz der Bremer Straßenbahn AG – Bestand und Ausbauplanung



Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal

Betriebsaufnahme August 2014

Fahrgastaufkommen

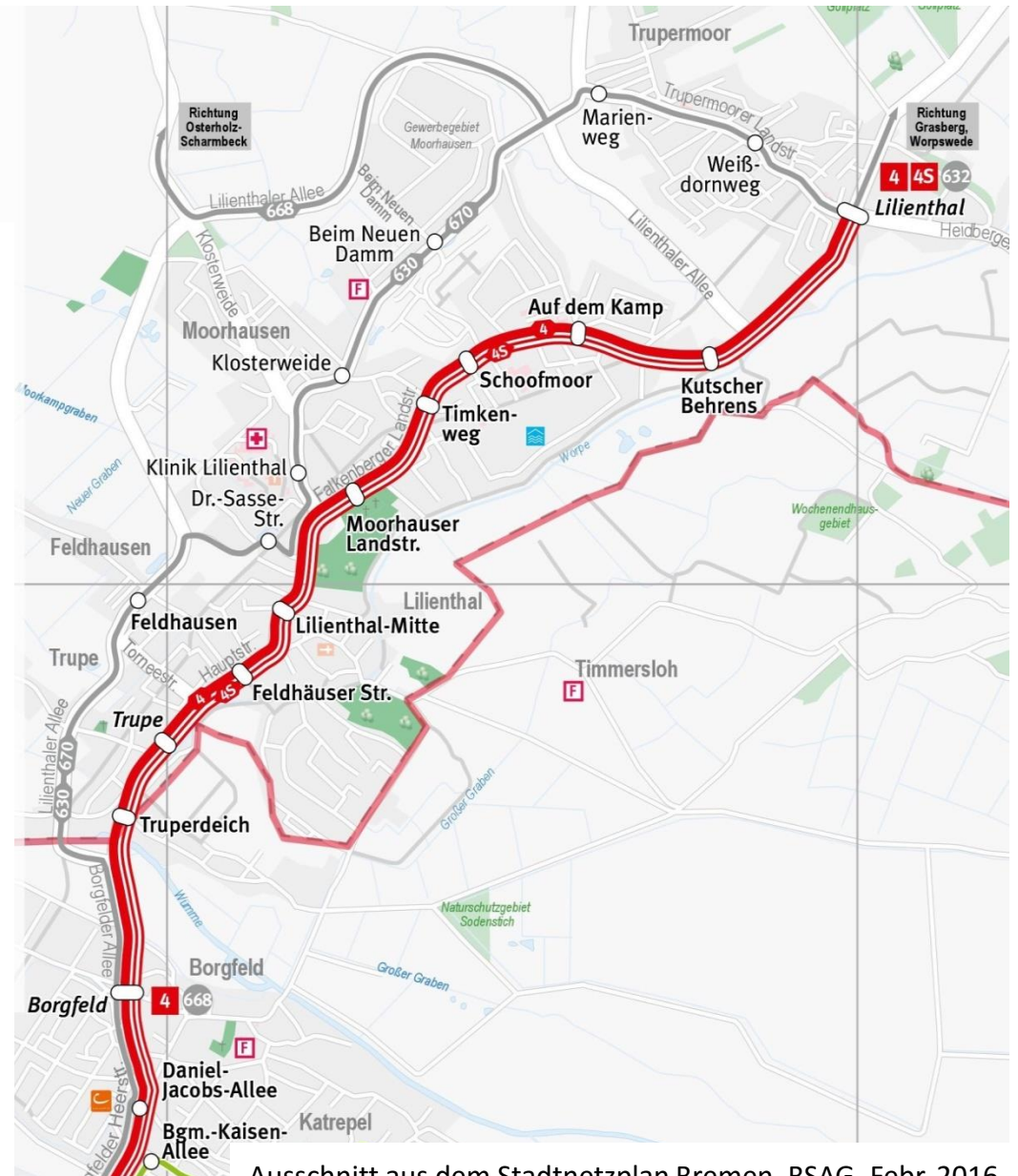
11/2014-10/2015: 2.700 Fahrgäste/Werntag*
*bestes Ergebnis (10/15): 3.100 Fahrgäste/Werntag**

Prognose 2002: 6.100 Fahrgäste/Werntag**

Prognose 2008: 4.800 Fahrgäste/Werntag**

* Senator für Umwelt, Bau und Verkehr: Bericht für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr usw. vom 4.12.2015

** Intraplan Consult: Standardisierte Bewertung der Linie 4 nach Lilienthal 2002 (nur Tabellen) und 2008 (Erläuterungsbericht und Tabellenanhang)



Ausschnitt aus dem Städtnetzplan Bremen, BSAG, Febr. 2016

Entwicklung der Fahrgastzahlen der Linie 4

Bericht der Verwaltung vom 4.12.2015 für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 7.01.2016

- Die Fahrgastnachfrage auf der Linie 4 ist seit Inbetriebnahme der Verlängerung nach Lilienthal im August 2014 kontinuierlich erfasst worden. Zwischen November 2014 und Oktober 2015 beträgt das Fahrgastaufkommen am Querschnitt Landesgrenze Bremen/Niedersachsen im Mittel rd. 2.700 pro Tag.
- Im Oktober 2015 wurde mit 3.100 Fahrgästen/Tag der bisherige Höchststand aller Monate erreicht, der aber noch weit hinter der Prognose im Rahmen der Standardisierten Bewertung (4.800 Fahrgäste/Tag) zurückliegt.
- Verantwortlich dafür sei der Regionalbusverkehr, der „abweichend von den zugrunde gelegten Annahmen der Untersuchung heute nach wie vor mit nahezu unverändertem Fahrtenangebot durchgeführt wird.“ *nein!*
- Spätere Abweichungen vom zuvor festgelegten Bedienungsangebot hätten aber keinen Einfluss auf andere in Untersuchung bzw. Umsetzung befindliche Projekte (Huchting, Stuhr/Weyhe, Querverbindung Ost). *doch!*

Linie 4 fährt Prognosen hinterher

Straßenbahnausbau nach Lilienthal hat wirtschaftliche Ziele noch nicht erreicht / Konkurrenz durch Buslinien

VON JÜRGEN THEINER

Bremen-Lilienthal. Die Fahrgastzahlen auf der verlängerten Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal bleiben bisher deutlich hinter den prognostizierten Werten zurück. Laut internen Daten der Bremer Verkehrsbehörde wurden zwischen November 2014 und Oktober 2015 werktags in Höhe der Landesgrenze im Schnitt rund 2700 Passagiere gezählt. Das sind gut 2000 weniger als in der Planungsphase vorhergesagt. Im Jahr 2008 waren bei der sogenannten standardisierten Bewertung des Projekts, die für die Förderung durch den Bund von Bedeutung war, 4800 werktägliche Fahrgäste angenommen worden.

Im Verkehrsressort des Senats rät man dazu, die aktuellen Zahlen noch mit Vorsicht zu genießen. Üblicherweise sei bei vergleichbaren Verkehrsprojekten erst nach etwa drei Jahren eine Auslastung erreicht, die eine endgültige Bewertung rechtfertigt. Dieser „eingeschwungene Zustand“, wie es im Expertenjargon heißt, wäre im Sommer 2017 erreicht. Die Linie 4 bedient seit August 2014 den Streckenabschnitt zwischen Borgfeld und Falkenberg.

Ein Aufwärtstrend bei den Beförderungszahlen ist laut Verkehrsressort immerhin erkennbar. Nutzten im Oktober 2014 noch knapp 2800 Nahverkehrskunden werktags die Linie 4 am Zählpunkt Landesgrenze, so waren es ein Jahr später über 3100. Ob die positive Entwicklung anhält und sich die Lücke zu den prognostizierten Werten noch schließen lässt, steht freilich dahin.

Als Hemmschuh hat sich offenbar erwiesen, dass das etablierte Regionalbusnetz im Landkreis Osterholz nicht an das neue Angebot auf der Schiene angepasst wurde. Im Gegenteil: Anders als in der standardisierten Bewertung vorgesehen, konkurrieren Straßenbahn und Busse um Fahrgäste. Ursprünglich war geplant, die meisten EVB-Busse der Linien 630 und 670 aus Richtung Zeven und Wörpswede am Falkenberger Kreuz enden zu lassen. Dort sollten die Fahrgäste an die Straßenbahn übergeben werden. Doch in diesem Punkt scheiterten die Befürworter der Schiene am vereinten Widerstand der EVB-Verkehrsbetriebe und des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen. Die Regionalbusse fahren deshalb auch weiterhin über Lilienthal ins Bremer Zentrum – wenn auch auf geänderter

Route – und sind zum Teil sogar schneller als die Linie 4.

Bei der Bremer Straßenbahn AG wundert man sich deshalb nicht, dass die realen Zahlen bisher noch weit von der 2008 prophezeiten Marke entfernt sind. „Durch das Festhalten an den Regionalbussen hat sich das Szenario grundlegend geändert“, sagt BSAG-Sprecher Jens-Christian Meyer. Dennoch will er sich das Projekt Linie 4 nicht kaputtreden lassen. „Wir sind zufrieden, wenn auch noch nicht abschließend“, so Meyer. „Klar gibt es noch Luft nach oben, aber wir sind dabei, Umsteiger vom Bus auf die Straßenbahn zu generieren.“ In puncto Komfort und Verlässlichkeit sei die Straßenbahn nicht zu schlagen. Größere Einnahmeausfälle gegenüber den Planzahlen habe es bei der BSAG bisher nicht gegeben, versichert Meyer, schränkt aber ein: „Das Betriebsjahr 2015 ist noch nicht abgerechnet.“

So oder so: Die noch stark ausbaufähigen Nutzerzahlen der Linie 4 sind Wasser auf die Mühlen der Kritiker bereits realisierter und noch geplanter Straßenbahnverlängerungen. In Lilienthal gab es bis zur knappen Entscheidung des Gemeinderates für

den Gleisanschluss eine starke Nein-Fraktion. Und auch die weitere Verästelung der Linie 1 in Huchting sowie der Ausbau der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe haben Gegner entlang der vorgesehenen Trassen mobilisiert. Doch mit diesen Vorhaben sei die Strecke Borgfeld-Lilienthal nicht vergleichbar, versucht Jens-Christian Meyer den Kritikern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Die Ausbaustrecken der Linien 1 und 8 erschlossen viel kompaktere, städtisch geprägte Gebiete mit deutlich höherem Fahrgastpotenzial als die Linie 4 in den Landkreis Osterholz.

Lilienthals Bürgermeister Willy Hollatz (Grüne) haben die aktuellen Zahlen aus dem Bremer Verkehrsressort bisher nicht vorgelegen. „Darüber wundere ich mich schon ein wenig“, lässt er durchblicken. Wenn die Durchschnittszahl von 2700 Passagieren denn stimme, dann sei man von der angestrebten Auslastung „noch ein Stück entfernt“. Der Bürgermeister spricht sich für eine gründliche Bestandsaufnahme nach dem Sommer 2017 aus. Dann gehörten auch die Parallelstrukturen von Bus und Straßenbahn auf den Prüfstand.

Kommentar Seite 2

Weser-Kurier vom 29. Dezember 2015

Linie 4: Rückenwind für Straßenbahn-Kritiker

von Jürgen Theiner*

„Kannibalisierung“ geht weiter

Die Bremer Politik hat offenbar wenig Möglichkeiten, die schwachen Nutzerzahlen der Straßenbahnlinie 4 auf dem Neubauabschnitt zwischen Borgfeld und Lilienthal positiv zu beeinflussen. Kurzfristig zumindest. Das ist am Mittwoch in der Bau- und Verkehrsdeputation deutlich geworden. Wie berichtet, haben die Expressbuslinien aus Richtung Zeven und Wörpswede, die teilweise in Konkurrenz zur Linie 4 fahren, nach wie vor guten Zuspruch bei den Nahverkehrskunden.

Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) kündigte zwar an, auf der Ebene des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen und des Kommunalverbundes über das „gegenseitige Kannibalisieren“ von Straßenbahn und Bussen sprechen zu wollen. Sein Abteilungsleiter Gunnar Polzin machte jedoch zugleich deutlich: Vor 2017 wird da wenig zu machen sein. Bis dahin ist der mit den Umlandkommunen abgestimmte Nahverkehrsplan für die Region nämlich festgeschrieben. Die Expressbusse der Linien 630 und 670 werden der Straßenbahnlinie 4 also zumindest noch zwei Jahre lang Kundschaft streitig machen. Da Bremen überdies keine Subventionen für diese Buslinien zahlt, „gibt es für uns wenig Möglichkeiten einzuwirken“, so Polzin.

Standardisierte Bewertung Linie 4 nach Lilienthal (2002)

Straßenbahn im 10-Minuten-Takt, Regionalbusse bis Falkenberg

ÖV-Angebot im Ohnefall 2015:

- Regionalbusse 630 und 670 weiterhin bis Bremen Hbf., Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 4 in Bremen-Borgfeld
- Buslinie 30 im 10-Minuten-Takt (HVZ) zwischen Borgfeld und Falkenberg
- Buslinien 30S und 31 werden eingestellt
- Straßenbahnlinie 4 bis Bremen-Borgfeld

ÖV-Angebot im Mitfall 2015:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Lilienthal-Falkenberg (Bedienung in HVZ im 10-Minuten-Takt)
- Buslinie 30 wird eingestellt
- Regionalbuslinien 630 und 670 enden künftig in Falkenberg, der neuen Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4

ÖV-Nachfrage im Mitfall 2015:

Straßenbahn in Lilienthal (Querschnitt Landesgrenze): **6.100 Fahrgäste/Werktag**

Standardisierte Bewertung Linie 4 nach Lilienthal (2008)

Straßenbahn im 15-Minuten-Takt, Regionalbusse bis Bremen Hbf.

ÖV-Angebot im Ohnefall 2015:

- Regionalbusse 630 und 670 weiterhin im 30-Minuten-Takt bis Bremen Hbf, Linienführung unverändert
- Buslinien 30 und 31 (Borgfeld – Falkenberg) jeweils im 40-Minuten-Takt über Hauptstraße bzw. Ortsentlastungsstraße (zus. 20-Minuten-Takt)
- Straßenbahn bis Borgfeld: Umstellung auf 15-Minuten-Grundtakt (HVZ) der Linien 4 und 4S (Schnellverkehr bis Kirchbachstraße, weiter als Linie 4)

ÖV-Angebot im Mitfall 2015:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Lilienthal-Falkenberg (15-Minuten-Takt), in HVZ Linie 4S im 15-Minuten-Takt von/bis Kirchbachstraße
- Buslinien 30 und 31 werden eingestellt
- Regionalbuslinien 630 und 670 fahren wie bisher bis Bremen Hbf., aber jeweils im 60-Minuten-Takt (zus. 30-Min.-Takt) über Ortsentlastungsstraße

ÖV-Nachfrage im Mitfall 2015:

Straßenbahn in Lilienthal (Querschnitt Landesgrenze): **4.800 Fahrgäste/Werktag**

Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal und Anpassung des Buslinienverkehrs

Linie	von ... nach	Fahrten- folgezeit (Min.)	Fahrten- paare werktags	Fahrten- folgezeit (Min.)	Fahrten- paare werktags	Fahrten- folgezeit (Min.)	Fahrtne- paare werktags
		Analyse 2007		Ohnefall 2015		Mitfall 2015	
4	Borgfeld – Arsten	10	104	15	79	15	45
4	Lilienthal-Falkenberg – Arsten					--	34
4S	Borgfeld – Arsten	20	29	15	28		
4S	Lilienthal-Falkenberg – Arsten					15	28
30	Borgfeld – Lilienthal-Falkenberg	20	46	40	27		
31	Borgfeld – Lilienth.-F. (Entlast.)			40	27		
630	Bremen Hbf – Zeven	30	20	30	20	60	17
630	Lilienthal-Falkenberg – Zeven					60	3
670	Bremen Hbf – Worpswede	30	19	30	19	60	16
670	Lilienthal-Falkenberg – Worpsw.					60	3

Quelle: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal, ITP München 2008, Anhang Tab. 2.2, 2.8, 2.11

Bleibt festzuhalten:

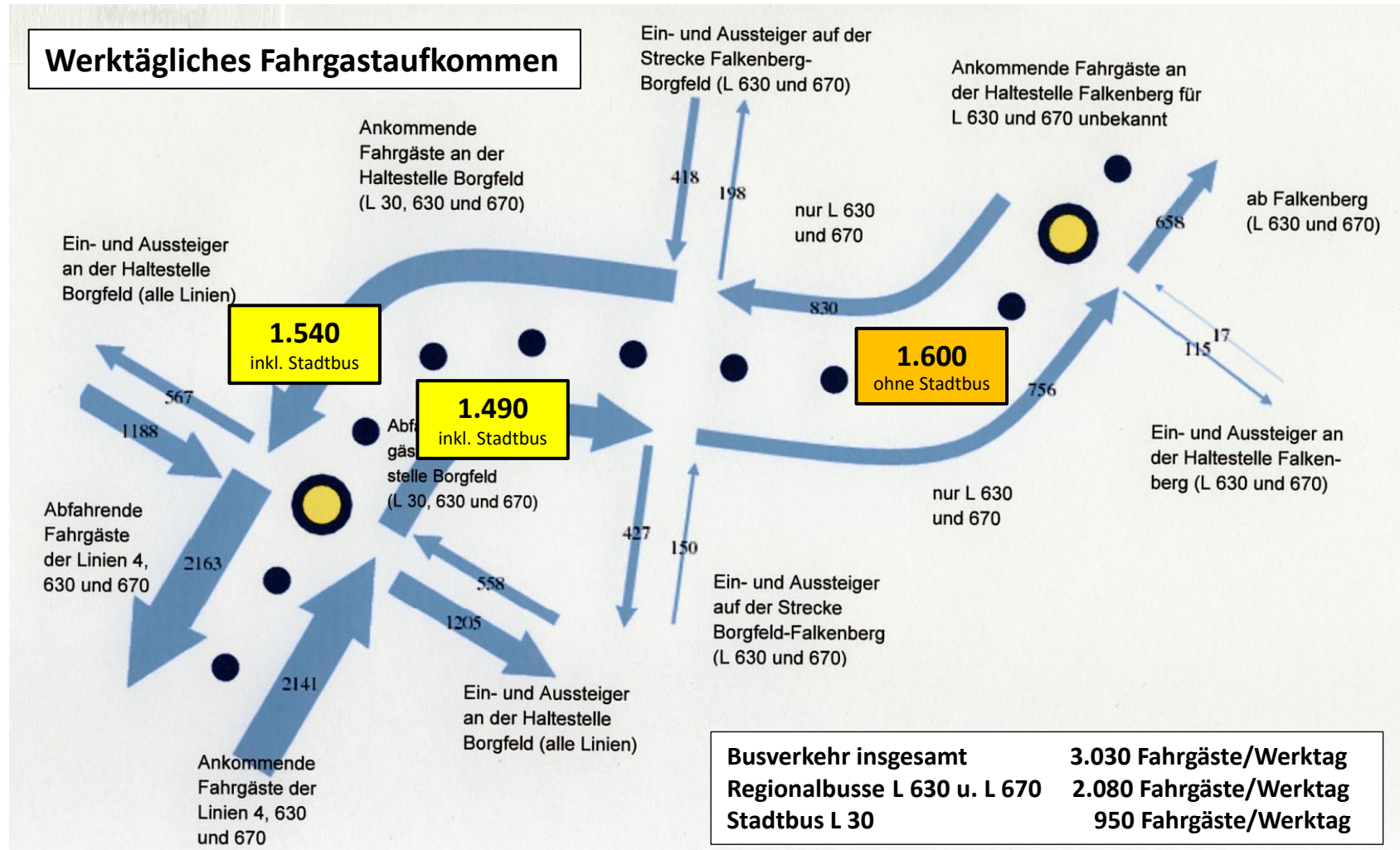
Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn in Lilienthal soll das Fahrtenangebot der Regionalbuslinien 630 und 670

- von 39 auf 33 Fahrtenpaare je Werktag ab/bis Bremen Hbf. verringert werden (um 15 %);
- die Bedienung samstags sowie an Sonn- und Feiertagen unverändert beibehalten werden;
- sollen zusätzlich je 3 Fahrtenpaare werktags zwischen Falkenberg und Zewen bzw. Worpswede angeboten werden.

Die Betriebsleistungen pro Jahr verringern sich dadurch von 832,26 Mio. auf 776,55 Mio. Bus-km bzw. um 6,7 %.

Quelle: Standardisierte Bewertung Linie 4 nach Lilienthal. ITP München 2008, Anhang Blatt 4.2, 5.1

Fahrgastzählungen im Buslinienverkehr zwischen dem Falkenberger Kreuz und Bremen-Borgfeld (März 2007)



Ist die Straßenbahn in Lilienthal wirtschaftlich zu betreiben?*

- Ohne Durchgangsverkehr (Fahrten aus dem weiteren Umland nach Bremen und zurück) beträgt die Fahrgastzahl in Lilienthal im Ohnefall nicht 3.700, sondern lediglich 2.200 Personenfahrten je Werktag.
- Ein Teil davon wird die schnellere Busverbindung vorziehen; bei einem Fahrgastzuwachs von 50-60% (wie im Durchschnitt der letzten vier Netzerweiterungen der BSAG) verfügt die Straßenbahn in Lilienthal über ein **Potenzial von 3.000-3.200 Personenfahrten je Werktag.**
- Das ist zu wenig, um eine Straßenbahn wirtschaftlich zu betreiben. Viele Verkehrsbetriebe sehen die Mindestnachfrage bei 5.000 Fahrgästen je Werktag.
- Mit 19.000 Einwohnern im engeren Einzugsbereich ist das Potenzial von Lilienthal zu schwach für den wirtschaftlichen Betrieb der Straßenbahn.

** Vgl. Deiters, J.: Vorschlag zur Verbesserung der Busbedienung zwischen Lilienthal und Bremen (Gutachten im Auftrag der Initiative Pro Lilienthal, Sept. 2007), vorgetragen am 25.10.2007 in Lilienthal*

Schlussfolgerung aus verkehrswissenschaftlicher Sicht (2007)*

- Konkurrierende Parallelbedienung durch Bus und Bahn ist nicht nur unwirtschaftlich, sondern unter dem Gesichtspunkt des Klima- und Umweltschutzes kontraproduktiv. Verkehrsverbünde (wie der VBN) verfügen über Instrumente, dies zu verhindern.
- Bei der Straßenbahnplanung Lilienthal wurde das bestehende ÖPNV-Angebot nicht hinreichend berücksichtigt. Direkte Verbindungen sind nicht nur für Stadtrandgemeinden, sondern auch für das weitere Umland der Kernstadt von überragender Bedeutung.
- Der Regionalbusverkehr stellt mit rd. 40 werktäglichen Fahrtenpaaren eine gute Basis der ÖPNV-Bedienung dar, die durch Verdichtung (L30) und Vertaktung des Fahrtenangebots weiter verbessert werden kann.

** Vgl. Deiters, J.: Vorschlag zur Verbesserung der Busbedienung zwischen Lilienthal und Bremen (Gutachten, September 2007), vorgetragen am 25. Oktober 2007 in Lilienthal*

Neufassung der Standardisierten Bewertung 2008

Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Standardisierten Bewertung umfasst das gesamte Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN). Als engerer Einzugsbereich des Investitionsvorhabens gilt der Bereich Lilienthals, innerhalb dessen die neuen Haltestellen fußläufig erreichbar sind (ca. 12.000 Einwohner).

Kosten und Finanzierung

Die Investitionen betragen netto 42,7 Mio. Euro (Preisstand 2006). Davon entfallen 35,0 Mio. Euro auf die Gemeinde Lilienthal und 7,7 Mio. Euro auf die Stadt Bremen. Investitionskosten im Ohnefall (1,17 Mio. Euro) betreffen den Umbau der bestehenden Haltestellen am Fahrbahnrand.

* Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal. Erläuterungsbericht und Tabellenanhang. München, März 2008

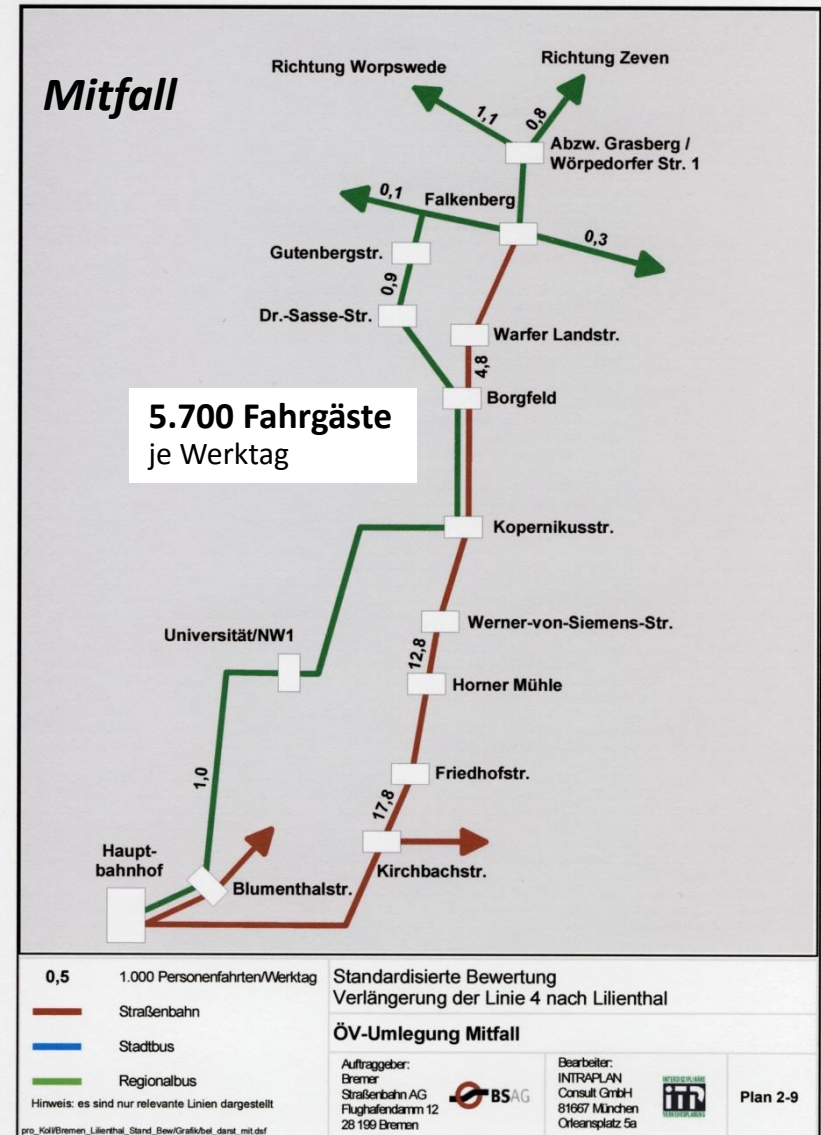
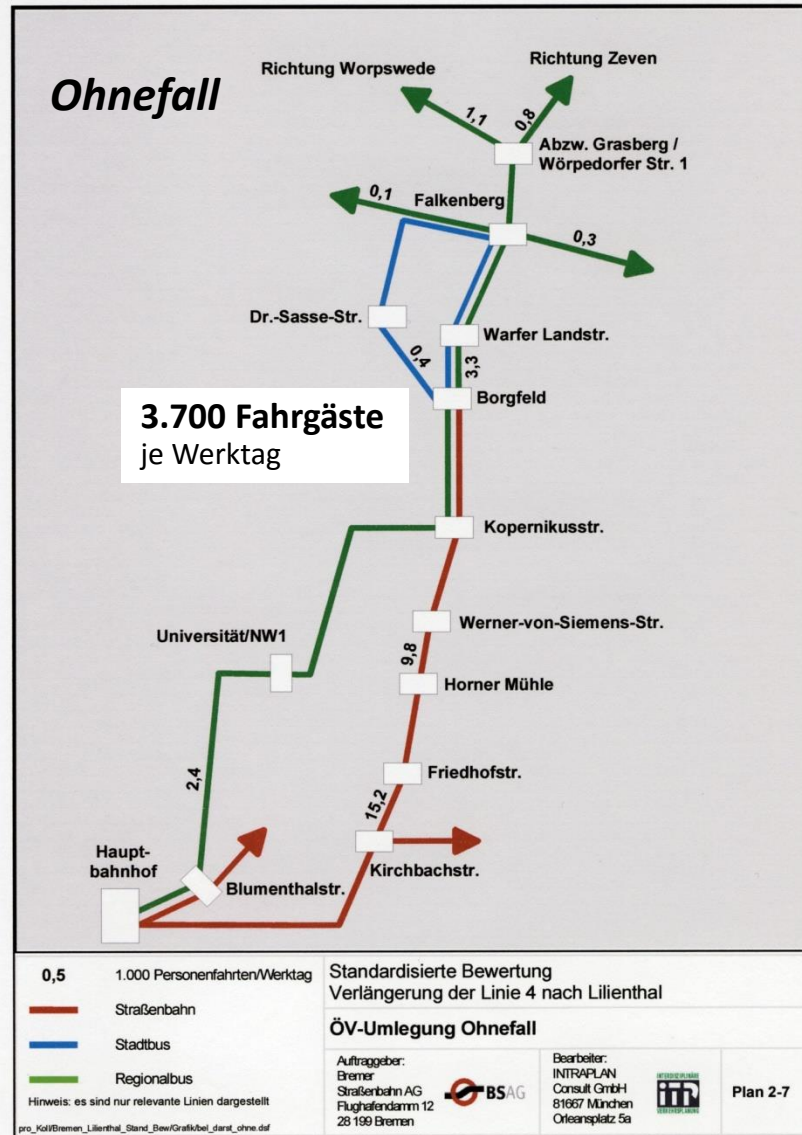
Aktualisierung der Verkehrsprognose mit neuen Ausgangsdaten

Werktägliches Fahrgastaufkommen im Buslinienverkehr 2007
am Querschnitt Landesgrenze Bremen/Niedersachsen

	Linie	gezählte Personenfahrten Sommer 2007	Korrektur- faktor Ganz- jahreswert	Personen- fahrten je Werktag
Stadtbus	30	1.000	1,2	1.200
Regionalbus	630, 670	2.000	1,2	2.400
Summe		3.000		3.600

Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal.
Erläuterungsbericht. München, März 2008, Tab. 2.3

Verkehrsnachfrage im Ohnefall und Mitfall 2015





630 und 670 nachfragestärkste VBN-Regionalbuslinien

Als richtig hat der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) die Entscheidung eingestuft, die Regionalbuslinien 630 und 670 von Zeven bzw. Wopswede nach Bremen im Zuge der Eröffnung der Tramlinie 4 Lilienthal-Bremen nicht in Lilienthal abzubinden.

1278 bzw. 1780 Fahrgäste pro Tag sind auf ihnen unterwegs. Angesichts der hohen Nachfrage muss die Gemeinde Lilienthal nur einen Zuschuss von 15.000 Euro leisten, kalkuliert wurden 50.900 Euro.

Mitteilung der DVV Media Group vom 2. Juni 2016

Bremer Straßenbahn im Umland: **Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal – ein Erfolg?**

- ❖ **Die Straßenbahn in Lilienthal** befördert im 2. Betriebsjahr bis zu 3.000 Fahrgäste je Werktag. Davon wurden ca. 2.200 Personenfahrten vom Buslinienverkehr und weitere 800 vom MIV verlagert (+36%).
- ❖ **Die Regionalbuslinien 630 und 670** befördern gegenwärtig 3.060 Fahrgäste je Werktag und damit 25% mehr als 2007. Davon entfallen auf die Relation Lilienthal – Bremen rund 500 Personenfahrten/Tag.
- ❖ Mit 4.800 Personenfahrten/Werktag sollte die **Straßenbahn künftig Hauptverkehrsträger** sein. Den Regionalbussen sollte mit 900-1.000 Fahrgästen/Werktag eine lediglich ergänzende Funktion zukommen.

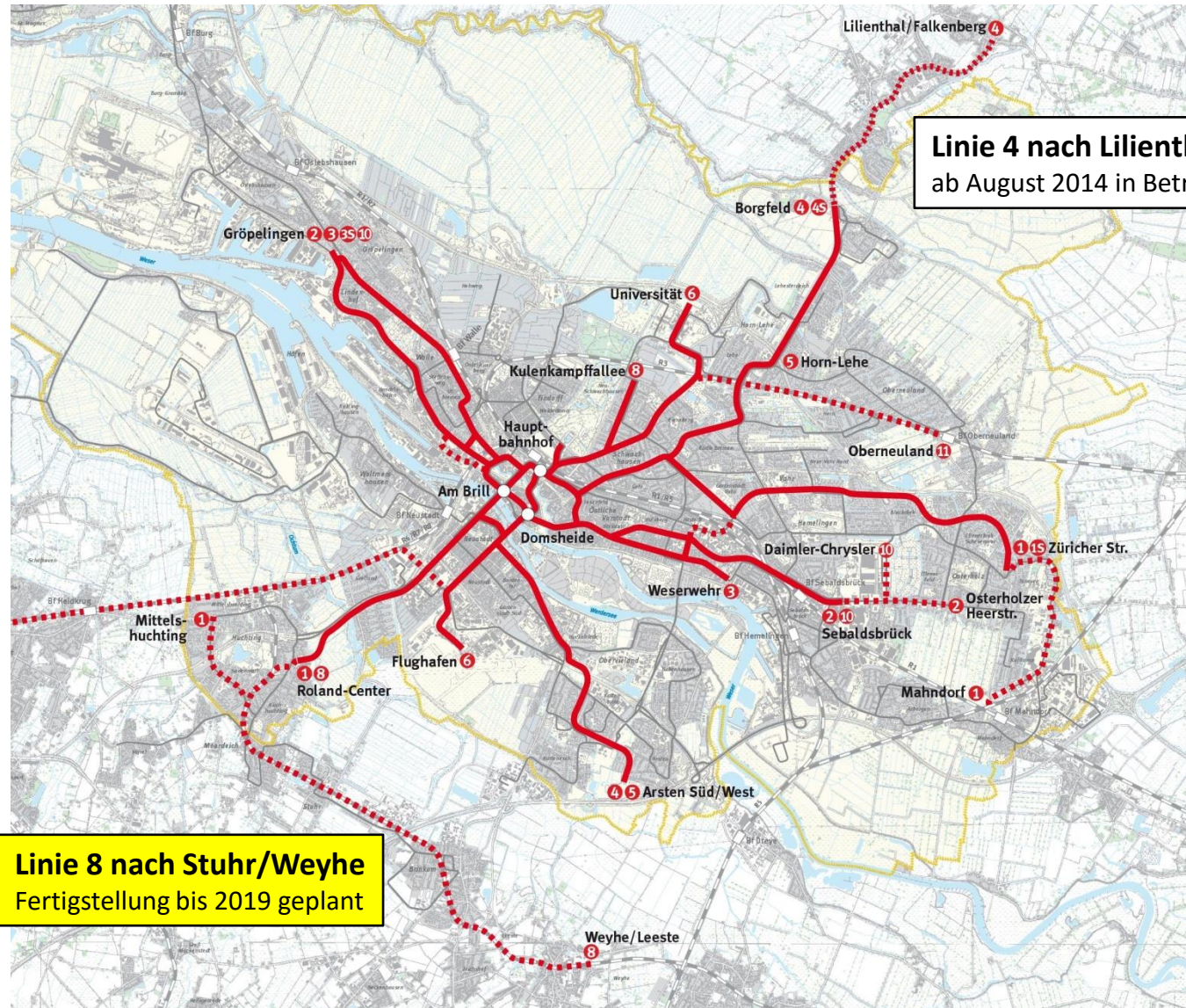
Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage zeigt ein ganz anderes Bild. Als Pilotprojekt zur Anbindung des Umlands an die Bremer Straßenbahn ist die Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal gescheitert.

Welche Folgen hat das für die Gemeinde Lilienthal?

Die jährlichen Kosten für die ÖPNV-Bedienung

- ❖ **Vorher** (bis zum Bau der Straßenbahn) betrugen die jährlichen Zuschussleistungen der Gemeinde Lilienthal 220.000 € für die Regionalbusse der EVB und 200.000 € für die Linie 30 der BSAG (Shuttlebus zur Straßenbahn in Borgfeld), zusammen also **420.000 €** (Stand 2007).
- ❖ **Nachher** (seit Inbetriebnahme der Straßenbahn) belaufen sich die jährlichen Ausgleichszahlungen auf 325.000 € (Straßenbahn) bzw. 50.900 € (Regionalbusse, künftig 15.000 €/Jahr). Hinzu kommen der Kapitaldienst für die Infrastruktur (705.000 €/Jahr) sowie Unterhaltungskosten (z.Z. 55.000 €/Jahr für die Ampeln), zusammen also **1.100.000 €** (Stand 2016).
- ❖ **Künftig** (ab 2020) orientiert sich der Betriebskostenzuschuss an den tatsächlichen Beförderungserträgen (die bis dahin auf der Annahme von 4.800 Fahrgästen/Tag beruhen). Mittelfristig kommen Instandhaltungskosten hinzu (pro Jahr 1-2% der Baukosten: 69 Mio. €). Die jährlichen Folgekosten der Straßenbahn belaufen sich dann auf mind. **2 Mio. €**.

Schienennetz der Bremer Straßenbahn AG – Bestand und Ausbauplanung





Geplante Verlängerung der Linie 8 der Bremer Straßenbahn AG

auf der BTE-Trasse nach Stuhr
und Weyhe

Streckenlänge: 9,8 km

Baukosten: 32,07 Mio. € (Stand 2008)

54 Umläufe/Werktag (20-Min.-Takt)

3.050 Fahrgäste je Werktag

Fahrzeit bis Bremer Innenstadt*

- Stuhr	25 Minuten	(34 Min.)
- Brinkum	29 Minuten	(25 Min.)
- Erichshof	34 Minuten	(32 Min.)
- Leeste	38 Minuten	(40 Min.)



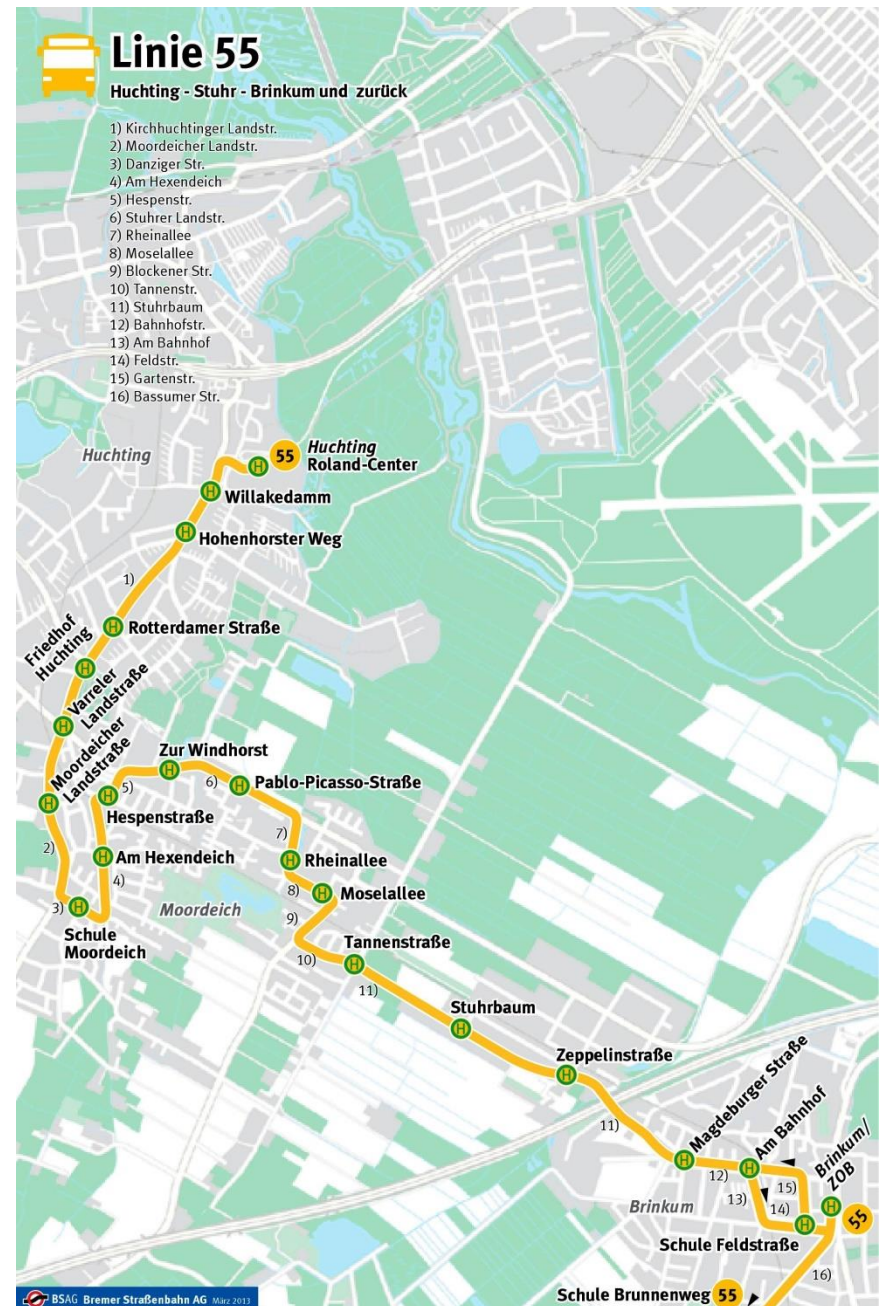
* Haltestelle Domsheide

in Klammern: mittlere Reisezeit im bestehenden
ÖPNV (Bus/Straßenbahn über Roland-Center oder
Huckelriede/Gastfeldstr.)

Querschnittsbelastungen im Buslinienverkehr zwischen Brinkum und Huchting (werktags, beide Richtungen)

Haltestelle	Buslinie 55 Zählung 2013 (BSAG 2015)	Linie 55/173 2010/11 (VEP 2025)
Brinkum ZOB	208	
Am Bahnhof	268	500
Magdeburger Straße	330	500
Zeppelinstraße	349	500
Stuhrbaum	369	600
Tannenstraße	396	700
Moselallee	468	800
Rheinallee	537	800
Pablo-Picasso-Straße	569	900
Zur Windhorst	588	1000
Hespenstraße	599	1100
Am Hexendeich	634	1100
Neuer Weg/Schule Moordeich	722	1300**
Moordeicher Landstraße	731*	1400**

* zzgl. 192 Personenfahrten/Tag im Binnenverkehr **inkl. Regionalbus 113



Verkehrsverflechtungen zwischen Bremen und dem südlichen Umland I

Verkehrsbeziehungen Querschnittswerte: Quell- und Zielverkehr	MIV Motorisierter Individualverkehr		Öv Öffentlicher Verkehr	
	Pkw-Fahrten	Personenfahrten/Werntag*	Anteil (%)**	
Gemeinde Stuhr (ca. 33.000 Einwohner)				
Bremen Huchting	6.300	8.190	650	7
Bremen Mitte	1.900	2.470	300	11
Bremen Neustadt	6.750	8.780	400	4
Bremen Obervieland	7.200	9.360	150	2
Bremen übriges Stadtgebiet	12.150	15.800	500	3
Summe	34.300	44.600	2.000	4

* MIV: Pkw-Fahrten x 1,3 (mittlerer Besetzungsgrad)

** Anteil des ÖV am motorisierten Verkehr (MIV+ÖV)

Verkehrsverflechtungen zwischen Bremen und dem südlichen Umland II

Verkehrsbeziehungen Querschnittswerte: Quell- und Zielverkehr	MIV Motorisierter Individualverkehr		Öv Öffentlicher Verkehr	
	Pkw-Fahrten	Personenfahrten/Werntag*	Anteil (%)**	
Gemeinde Weyhe (ca. 30.000 Einwohner)				
Bremen Huchting	750	980	30	3
Bremen Mitte	1.600	2.080	500	19
Bremen Neustadt	4.650	6.040	250	4
Bremen Obervieland	7.500	9.750	100	1
Bremen übriges Stadtgebiet	9.800	12.750	720	5
Summe	24.300	31.600	1.600	5

* MIV: Pkw-Fahrten x 1,3 (mittlerer Besetzungsgrad)

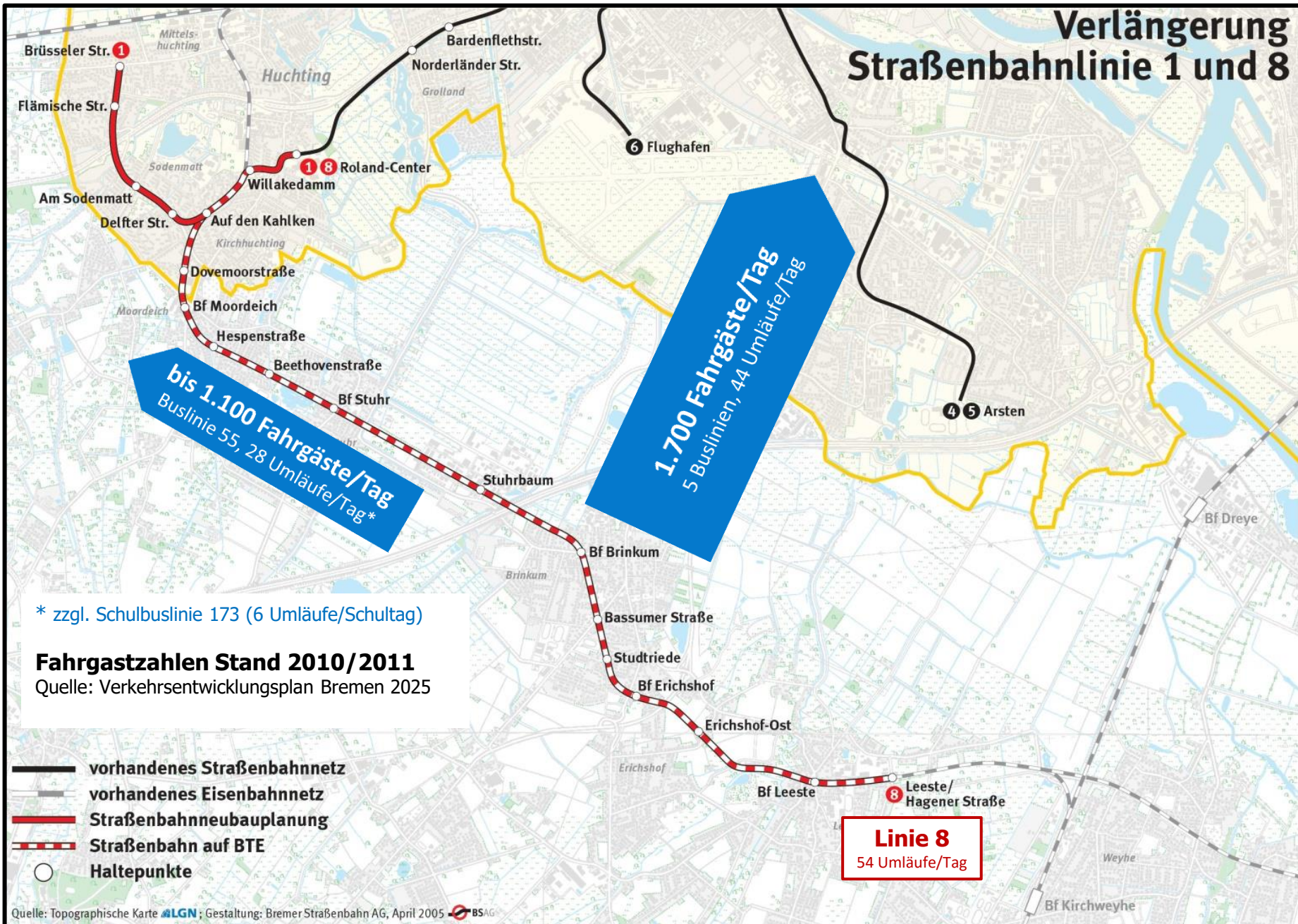
** Anteil des ÖV am motorisierten Verkehr (MIV+ÖV)

ÖV-Verflechtungen zwischen Bremen und den von der Linie 8 erschlossenen Bereichen der Gemeinden Stuhr und Weyhe

Verkehrs- beziehungen Querschnittswerte: Quell- und Zielverkehr	Bremen – ausgewählte Stadtteile				Bremen
	Huchting	Neustadt	Mitte	Obervieland	übriges Stadtgebiet
	<i>Personenfahrten je Werktag</i>				
Stuhr*	580	360	270	140	450
- <i>Stuhr/Moordeich</i>	260	160	120	60	200
- <i>Brinkum</i>	320	200	150	80	250
Weyhe*	10	60	120	30	180
	590	420	390	170	630

* In Stuhr entfallen auf den Einzugsbereich der Linie 8 ca. 90% und in Weyhe (Erichshof und Leeste) ca. 25% der ÖV-Verflechtungen der jeweiligen Gemeinde mit der Stadt Bremen. Die Aufteilung auf die Ortsteile Brinkum (55%) und Stuhr/Moordeich (45%) entspricht dem jeweiligen Einwohneranteil.

Verlängerung Straßenbahnlinie 1 und 8



Welche Fahrgastzuwächse sind von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu erwarten?

Zur Methodik*

Da die Verkehrsnachfrage unterschiedlich „elastisch“ auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebots wie kürzere Reisezeiten, größeres Fahrtenangebot oder weniger Umsteigen reagiert, ist es mit Hilfe eines vereinfachten Verfahrens zur Projektbewertung möglich, von solchen Veränderungen auf den zu erwartenden Mehrverkehr zu schließen.

Aus der Erfahrung abgeleitete *Nachfrageelastizitäten* bezogen auf die Reisezeit (-0,8), die Bedienungshäufigkeit (0,3) und die Umsteigehäufigkeit (-0,2) führen beim Vorher-Nachher-Vergleich zur Ermittlung von *Mehrverkehrsquoten (in %)*, die – auf die gegenwärtigen Fahrgastzahlen angewandt – die zu erwartenden Fahrgastzuwächse ergeben.

Demnach würde eine Verkürzung der Reisezeit um 10% die Fahrgastnachfrage um 8% und eine Zunahme des Fahrtenangebots um 20% diese um 6% erhöhen. Besonders hoch ist der Fahrgastzuwachs (20%), wenn man das Reiseziel künftig ohne Umsteigen erreichen kann. Treten mehrere Effekte zugleich auf, werden sie addiert.

* ITP: Vereinfachtes Projektdossierverfahren. Anhang 3 zur Verfahrensanleitung Standardisierte Bewertung, Version 2006

Mehrverkehr der Linie 8 zwischen Bf. Stuhr/Moselallee und Bremen

Verkehrsbeziehungen Stuhr/Moordeich – Bremen: Stadtteil/Haltestelle	ÖPNV-Angebot			Elastizität der ÖPNV- Nachfrage	Mehrverkehr Personenfahrten/Tag	
	Bestand	Linie 8	Saldo (%)		in %	absolut
Huchting / Roland-Center						
Reisezeit (Minuten)	15	9	-40	-0,8	32	
Fahrtenpaare/Tag	28	54	93	0,3	28	
Umsteigen (Anzahl)	0	0	-	-0,2	-	
ÖPNV-Nachfrage				260	60	160
Neustadt / Gastfeldstraße						
Reisezeit (Minuten)	36	22	-39	-0,8	31	
Fahrtenpaare/Tag	28	54	93	0,3	28	
Umsteigen (Anzahl)	2	1	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage				160	79	130

Fortsetzung →

Mehrverkehr der Linie 8 zwischen Bf. Stuhr/Moselallee und Bremen

Verkehrsbeziehungen Stuhr/Moordeich – Bremen: Stadtteil/Haltestelle	ÖPNV-Angebot			Elastizität der ÖPNV- Nachfrage	Mehrverkehr Personenfahrten/Tag	
	Bestand	Linie 8	Saldo (%)		in %	absolut
Mitte / Domsheide						
Reisezeit (Minuten)	35	24	-31	-0,8	25	
Fahrtenpaare/Tag	28	54	93	0,3	28	
Umsteigen (Anzahl)	1	0	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage				120	73	90
Obervieland / Klinikum Links der Weser						
Reisezeit (Minuten)	30-50*	42	-	-0,8	-	
Fahrtenpaare/Tag	28	54	93	0,3	28	
Umsteigen (Anzahl)	2	1	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage				80	48	40
Mehrverkehr der Linie 8 ab Bf. Stuhr/Moselallee						420

Mehrverkehr der Linie 8 zwischen Brinkum Bf./ZOB und Bremen

Verkehrsbeziehungen Brinkum – Bremen: Stadtteil/Haltestelle*	ÖPNV-Angebot			Elastizität der ÖPNV- Nachfrage	Mehrverkehr Personenfahrten/Tag	
	Bestand	Linie 8	Saldo		in %	absolut
Huchting / Roland-Center						
Reisezeit (Minuten)	24	13	-46%	-0,8	37	
Fahrtenpaare/Tag	28	54	93%	0,3	28	
Umsteigen (Anzahl)	0	0	-	-0,2	-	
ÖPNV-Nachfrage				320	65	210
Mitte / Domsheide						
Reisezeit (Minuten)	25**	28	-	-0,8	-	
Fahrtenpaare/Tag	56**	54	19%	0,3	-	
Umsteigen (Anzahl)	1**	0	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage				150	20	30
Mehrverkehr der Linie 8 ab Brinkum Bf./ZOB						240

* von/nach HB-Neustadt kein Mehrverkehr der Linie 8, da mit Regionalbussen schneller erreichbar

** Mitfall Linie 8: Buslinie 53/120 Huckelriede – Erichshof Bf/Kirchweyhe Bf (56/31 Umläufe/WT)

Mehrverkehr der Linie 8 zwischen Leeste Bf./Busplatz und Bremen

Verkehrsbeziehungen Erichshof/Leeste – Bremen: Stadtteil/Haltestelle	ÖPNV-Angebot			Elastizität der ÖPNV- Nachfrage	Mehrverkehr Personenfahrten/Tag	
	Bestand*	Linie 8	Saldo		in %	absolut
Neustadt / Gastfeldstraße						
Reisezeit (Minuten)	31	30	0%	-0,8	-	
Fahrtenpaare/Tag	31	54	74%	0,3	22	
Umsteigen (Anzahl)	1	1	-	-0,2	-	
ÖPNV-Nachfrage				60	22	15
Mitte / Domsheide						
Reisezeit (Minuten)	37	34	8%	-0,8	6	
Fahrtenpaare/Tag	31	54	74%	0,3	22	
Umsteigen (Anzahl)	1	0	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage				120	48	60
Mehrverkehr der Linie 8 ab Leeste Bf./Busplatz						75

* mit Buslinie 53/120 über Huckelriede (Mitfall Linie 8)

Mehrverkehr und das zu erwartende Fahrgastaufkommen der Straßenbahnlinie 8 in Stuhr und Weyhe

Streckenabschnitt (Gemeinde/Ortsteil)	Buslinie 55 Schulbus 173 <i>(Bestand)</i>	Mehrverkehr Straßenbahn	Fahrgast- aufkommen Linie 8
	<i>Personenfahrten je Werktag</i>		
Weyhe / Erichshof, Leeste		80	80
Stuhr / Brinkum	500	240	740
Stuhr / Alt-Stuhr, Moordeich	600	420	1.020
Landesgrenze Bremen/Niedersachsen	1.100	740	1.840 + 67%
einschl. ÖV-Verflechtungen mit dem übrigen Bremer Stadtgebiet (+5%)			1.930

Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe – hohe Fahrgastzuwächse, dennoch zu geringe Verkehrsnachfrage

Linie Verlängerung bis ...	vorher	nachher	Veränderung	
	<i>Fahrgäste pro Werktag</i>			<i>in %</i>
6 Universität	20.400	31.800	11.400	56
6 Flughafen	4.200	6.000	1.800	43
4 Borgfeld	11.700	17.500	5.800	50
4 Arsten	2.500	4.600	2.100	84
4 Lilienthal*	2.200	3.000	800	36
8 Stuhr/Weyhe**	1.100	1.840	740	67

Werte bis 2008 nach Georg Drechsler (BSAG-Vorstand), Vortragspräsentation vom 18.09.2008 in Bremen

* vorläufige Werte (2. Betriebsjahr) [Deiters 2016]

** Vorausschätzung (s. oben)

Blick zurück nach Lilienthal

Die Anwendung des vereinfachten Verfahrens hätte 2008 zu einer realistischen Einschätzung des zu erwartenden Fahrgastzuwachses durch die Linie 4 geführt.

Verkehrsbeziehungen Lilienthal-Falkenberg – Bremen-Mitte (Hst. Domsheide)	ÖPNV-Angebot			Elastizität der ÖPNV- Nachfrage	Mehrverkehr Personenfahrten/Tag	
	Bestand 2008	Linie 4 ab 2014	Saldo		in %	absolut
Reisezeit (Minuten)	47	42	-11%	-0,8	9	
Fahrtenpaare/Tag	85	62	-	0,3		
Umsteigen (Anzahl)	1	0	-1	-0,2	20	
ÖPNV-Nachfrage 2008				2.200	29	650

Fahrgastaufkommen der Linie 4 in Lilienthal (Querschnitt Landesgrenze)	2.850
---	--------------

Mehrverkehr durch Netzausbau der Bremer Straßenbahn – von Intraplan Consult stets überschätzt

Linie 4 nach Lilienthal

Standardisierte Bewertung 2002:

Personenfahrten im ÖPNV je Werktag

3.100 (davon 80% vom MIV verlagert)

Standardisierte Bewertung 2008:

1.660 (davon 83% vom MIV verlagert)

Buskonzept Lilienthal (Deiters 2007):

800-1.000

im 2. Betriebsjahr (Fahrgastzählung):

600-800

Linie 8 nach Stuhr/Weyhe

Standardisierte Bewertung 2006 und 2009:

2.950 (davon 86% vom MIV verlagert)

Vergleich Bus/Straßenbahn (Deiters 2009):

680 „realistisches Szenario“
1.020 „optimistisches Szenario“

Vorausschätzung 2016 (Deiters):

740

Intraplan Consult GmbH in der Kritik

Fehlprognosen im Luftverkehr.

Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH von M. Hergert & F. Thießen, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der TU Chemnitz, 2014

Die wichtigsten Kritikpunkte:

- Die tatsächliche Verkehrsentwicklung wird von den Prognosen stets *überschätzt*, vor allem bei Marktstudien und Planfallprognosen (Genehmigungsgutachten).
- Hingegen wird die tatsächliche Entwicklung im ungünstigsten Fall (Worst-Case-Szenario bzw. Nullvariante) systematisch *unterschätzt*.
- Treffen beim Vergleich Planfall/Nullfall beide Tendenzen zusammen, ist das ein Indiz dafür, dass in die Prognose bewusst eingegriffen wurde, um das Vorhaben zu rechtfertigen.
- Da wesentliche Teile des Prognosemodells zum Betriebsgeheimnis von Intraplan gehören, müssen sie selbst gegenüber Behörden und Gerichten nicht im Detail dargelegt werden.
- Abschließende Empfehlung der Autoren: Luftverkehrsprognosen sollten künftig kritisch hinterfragt werden, besonders wenn es um die Genehmigung von Bauvorhaben geht.

Straßenbahn statt Bus



Quelle: Geogast – Eigenes Werk CC BY 3.0

Straßenbahn in Lilienthal am ersten Betriebstag (1. August 2014)

Die Straßenbahn als ältestes urbanes Massenverkehrsmittel

- zählt heute zu den modernsten öffentlichen Verkehrsmitteln;
- gilt als wirtschaftlich und umweltfreundlich;
- zeichnet sich durch Schnelligkeit und Pünktlichkeit aus;
- bündelt Verkehrsströme und reduziert Umsteigebeziehungen;
- ist weitgehend barrierefrei und besitzt einen hohen Fahrkomfort;
- erhöht die Akzeptanz und die Nutzung des ÖPNV;
- erschließt Entwicklungspotenziale und trägt zur städtebaulichen Aufwertung bei;
- ist in bestehende Verkehrsräume einzupassen.

..... „wenn nur die hohen Folgekosten nicht wären“

DIE WELT vom 20.12.2012

NRW-Städte stöhnen über Straßenbahn-Folgekosten

Aachen will eine Straßenbahn. Kann die Stadt das bezahlen? Die Bevölkerung ist gespalten. Andere Städte in Nordrhein-Westfalen stöhnen unter der Kostenlast. Streckenabschnitte werden eingestellt. *Von*

Elke Silberer

Die Signale stehen auf Grün: Der Aachener Stadtrat hat im Streit um eine neue Straßenbahn erste Fakten geschaffen. Eine breite Mehrheit stimmte am Mittwochabend für das 240-Millionen-Projekt. Es ist die bisher größte Maßnahme, die sich die Stadt leisten will.

Jetzt müssen noch die Bürger Ja sagen. Denn der Stadtrat will die Bahn nicht ohne ihre Zustimmung bauen und beschloss deshalb auch einen Bürgerentscheid.

am 10.03.2013
mit 66,3 %
abgelehnt

Nahverkehr

Beteiligungschef kritisiert ÖPNV-Gutachten für Mülheim

16.05.2016 | 20:00 Uhr



Die MVG soll vom Betriebshof weiter mit Straßenbahnen ins Stadtgebiet ausschärfen, so die Gutachter. Foto: Oliver Müller

Mülheim. Dr. Hendrik Dönnebrink hält von der Kernbotschaft wenig, weiter auf die Straßenbahn zu setzen. Er hält durch einen Umstieg auf Busse mehr Einsparungen für möglich.

"Die Schiene ist schneller"

Bei dem Streit geht es um Millionen, aber auch um Image und Prestige. Aachen will als Modellregion für Elektromobilität eine Straßenbahn, die auch den großen Wissenschaftscampus anfährt, wenn er fertig ist. Auch darum der Name "Campusbahn".

Die Bahn soll einen Impuls geben für die Entwicklung des Verkehrs mit Stromfahrzeugen und natürlich mehr Menschen transportieren als jetzt die überlasteten Busse.

"Die Schiene ist schneller und das größere Transportmittel", kann Lars Wagner den Wunsch der Stadt verstehen. Verkehrspolitisch sei die Straßenbahn eine gute Entscheidung. Wenn nur die hohen Folgekosten nicht wären. "Der Unterhalt ist ein großer Knackpunkt", sagt der Sprecher des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Bus und Straßenbahn – die Fahrzeugkosten

	Niederflur-Gelenkbus	Niederflur-Straßenbahn
Anschaffungskosten (€)	350.000	2.750.000
Nutzungsdauer (Jahre)	12	30
Platzkapazität (Anzahl Sitz- und Stehplätze)	45/65	84/107
Kapitaldienst, Verwaltung, Versicherung (€/Jahr)*	47.775	159.450
Betriebsmittel- u. Fahrpersonalkosten (€/Fahrzeug-km)	2,14	2,03
Unterhaltungs- u. Instandsetzungskosten (€/Fzg-km)	0,34	0,85
laufleistungsabhängige Kosten insg. (€/Fzg-km)	2,48	2,88

* bei einer Fahrleistung von 60.000 km/Jahr

Quelle: KCW GmbH: Vergleich Straßenbahn und Bussysteme. VEP Erlangen - ÖPNV-Konzept. Berlin 12.2013

Bus und Straßenbahn – Fahrzeug- und Fahrwegkosten

	Niederflur- Gelenkbus	Niederflur- Straßenbahn
Fahrzeugkosten		
zeitabhängige Kosten (Kapitaldienst usw.) (€/Jahr)*	47.775	159.450
zeitabhängige Kosten je Fahrzeug-km (€/Fzg-km)*	0,80	2,66
laufleistungsabhängige Kosten (€/Fzg-km)*	2,48	2,88
Kosten für den Fahrweg		
Instandhaltung und Nutzung der Trasse (€/Nutz-km)**	-	2,02
Gesamtkosten (€/Fzg-km)	3,28	7,56

* bei einer Fahrleistung von 60.000 km/Jahr

** in Anlehnung an die DB-Trassenpreise für Strecken des Stadtschnellverkehrs (S1)

ÖPNV-Anbindung von Stuhr/Weyhe im 20-Minuten-Takt

Straßenbahn (Linie 8)

Umlauflänge (km)	22,2
Umläufe pro Jahr (Anz.)	19.252
<i>Fahrzeugkosten</i>	
benötigte Fahrzeuge	2
zeitabhängige Kosten	319 T€/Jahr
laufleistungsabhängige Kosten	1.231 T€/Jahr
<i>Kosten für den Fahrweg</i>	
Unterhaltungskosten	698 T€/Jahr*
Abschreibung und Verzinsung	1.233 T€/Jahr*
Gesamtkosten pro Jahr	3.481 Tsd. €
ohne Investitionskosten Fahrweg	2.248 T€/Jahr

Gelenkbus (Linie 55)

Umlauflänge (km)	20,3**
Umläufe pro Jahr (Anz.)	19.252
<i>Fahrzeugkosten</i>	
Benötigte Fahrzeuge	3
zeitabhängige Kosten	143 T€/Jahr
laufleistungsabhängige Kosten	969 T€/Jahr
Gesamtkosten pro Jahr	1.112 Tsd. €

Beförderungserträge

je beförderte Person im Stadtgebiet (BSAG): 0,93 €, in der Region (VBN): 1,20 €.
Bei 704.450 Fahrgästen/Jahr (= 356 x 1.930 Fahrgäste/Tag) und durchschnittlich
1,00 € je beförderte Person betragen die Erlöse für die Verkehrsbedienung

704,5 Tsd. €/Jahr

Fazit: Nur mit Bussen ist ein Kostendeckungsgrad über 50% (BSAG 70%) zu erreichen.

Grundlagen der Kalkulation der Zuschusshöhe

gemäß Vertrag über die Verlängerung der Linie 8 der Stadt Bremen, der Bremer Straßenbahn AG und den Gemeinden Stuhr und Weyhe vom 28.03.2008

Betriebskosten Linie 8

Roland-Center - Leeste Hagener Straße

Trasseninstandhaltung, Trassenmiete und Stationsentgelte	582.734 €
Kapitaldienst Fahrzeuge (50% Fahrzeugförderung)	243.600 €
Instandhaltung der Fahrzeuge	81.320 €
Treibkraftaufwand	164.073 €
Personalaufwand	234.438 €
Sonstiges (Aufwand Versicherungen, Querschnittsfunktionen)	46.170 €
Unvorhergesehenes (prozentual vom Gesamtaufwand)	44.610 €
Summe Aufwand	1.396.945 €
Abzgl. Fahrgelderträge	878.800 €
Zuschussbedarf	518.145 €

*Zuschussbedarf bei realistischer Voraus-
schätzung der Verkehrsnachfrage: **2.000**
statt 3.050 Fahrgäste/Tag am Querschnitt
Landesgrenze Bremen/Niedersachsen*

1.397 Tsd. €

586 Tsd. € *ab dem 6. Kalenderjahr
nach Betriebsaufnahme*

811 Tsd. €

Vortragspräsentation Volker Arndt (BSAG) vom 19.07.2007
Preisstand: „eingeschwungener Zustand“ (2. Kalenderjahr nach
dem Jahr der Betriebsaufnahme, nach damaligem Stand: 2013)

Kostendeckungsgrad:
63 % **42 %**

Standardisierte Bewertung der Linie 8 mit aktuellem Kostenstand

– in 1.000 Euro pro Jahr –

Einzelnutzen Mitfall im Vergleich zum Ohnefall	NKA 2006 Preisstand 2004	NKA 2009 Preisstand 2006	NKA 2009 Preisstand 2011*
ÖPNV-Gesamtkosten zzgl. Unterhaltungskosten Fahrweg	–857	–1.072	–1.201
Reisezeitgewinne	146	649	
Eingesparte Pkw-Betriebskosten	1.354	1.498	
Umweltentlastung (inkl. Unfallfolgen)	531	469	
Gesamtnutzen	1.174	1.543	1.415
Kosten (jährlicher Kapitaldienst)	1.068	1.233	1.483
Differenz der Nutzen und Kosten	106	310	– 68
Nutzen-Kosten-Quotient	1,10	1,25	0,95

* Gesamtkosten Infrastruktur ab Heinrich-Plett-Allee ca. 33,03 Mio. € (Technisch-wirtschaftliche Prüfung der Linie 8, Juni 2011)

Bei realistischer Einschätzung der Fahrgastpotenziale der Linie 8 hätte auch der Einsatz von Bussen untersucht werden müssen

Denn die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV schreibt vor (S. 36):

„Unterhalb einer Querschnittsbelastung von 2.000 Personenfahrten je Werktag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) im Durchschnitt einer Strecke ist auch der Einsatz von Bussen zu untersuchen. Das gilt auch dann, wenn diese Strecke im Istzustand von Schienenfahrzeugen bedient wird.“

Entsprechende Untersuchungen im Auftrag der Bürgerinitiative Aktiv Stuhr 2009 wurden von den Entscheidungsträgern vor Ort nicht zur Kenntnis genommen. Die BSAG hält unbeirrt daran fest, dass die Linie 8 am Querschnitt Landesgrenze Bremen/Niedersachsen 3.050 Fahrgäste pro Tag hat.

Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des südlichen Bremer Umlands

Stadtbusse statt Straßenbahn

- Die **Buslinie 55** beginnt bzw. endet weiterhin am Roland-Center. Das höhere Fahrtenangebot (54 statt 28 Fahrten je Richtung und Tag) lässt erwarten, dass die Verkehrsnachfrage um rund 30% auf 1.300-1.400 Fahrgäste/Tag ansteigt.
- Dazu ist der *Einsatz von Solobussen* ausreichend. Bei 12-13 Fahrgästen pro Bus am Querschnitt Landesgrenze Bremen/Niedersachsen sind die Busse der BSAG (Platzkapazität 64 bzw. 71) *mit 18-20% hinreichend ausgelastet*.
- Auch in der *Spitzenstunde* (14% des werktäglichen Fahrgastaufkommens) ist die Platzkapazität der Solobusse ausreichend. Deren mittlere Auslastung am Querschnitt Landesgrenze beträgt dann 40-50%.
- Die **Buslinie 53** Huckelriede – Brinkum-Nord (56 Umläufe/Werktag) soll durch Verschmelzung mit der Regionalbuslinie 120 *bis Erichshof Bf.* (56 Umläufe) *und Kirchweyhe Bf.* (25 Umläufe/Tag) *verlängert* werden. Der ZVBN begrüßt dies.

Damit würden die Gemeinden Stuhr und Weyhe über zwei im 20-Minuten-Takt bediente Buslinien zur Verknüpfung des südlichen Umlandes mit dem Netz der Bremer Straßenbahn verfügen.

Bremer Straßenbahn im südlichen Umland – eine unendliche Geschichte?

1. Der Vertrag zur Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe von 2008 gilt in der vorliegenden Form nicht mehr. Bei einer Verzögerung des Projekts um mehr als drei Jahre sollen die Kostenansätze zur Ermittlung der Zuschüsse der beiden Gemeinden zu den Betriebskosten fortgeschrieben werden.
2. Die Bremer Straßenbahn AG sollte den Umlandgemeinden keine Verkehrsbedienung anbieten, deren Beförderungserträge nicht mindestens 70% der Betriebskosten decken. Im vorliegenden Fall erreicht der Kostendeckungsgrad voraussichtlich nicht einmal 50%.
3. Eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Vorhabens auf der Basis aktueller Verkehrsdaten und Kostenangaben ist erforderlich. Die neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung soll bis Jahresende vorliegen.
4. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hält ein neues Planfeststellungsverfahren für notwendig. Dabei sollte auch eine verbesserte Busbedienung als Alternative zur Straßenbahnverlängerung untersucht werden.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit

Prof. Dr. Jürgen Deiters

Professor für Wirtschaftsgeographie i.R.
am Institut für Geographie der Universität Osnabrück
E-Mail: jdeiters@uni-osnabrueck.de