

## Pressemitteilung

### **Ausbau der Bremer Straßenbahn im südlichen Umland?** Standardisierte Bewertung der geplanten Verlängerung der Linien 8 und 5 – eine fragwürdige Entscheidungshilfe

Zur Verbesserung der Verkehrsanbindung der Gemeinden Stuhr und Weyhe an die Stadt Bremen ist bekanntlich vorgesehen, die Straßenbahnlinie 8 von Huchting auf der eingleisigen Schienenstrecke der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE-Trasse) bis Leeste Hagener Straße zu verlängern. Die Maßnahme ist Bestandteil des Ausbauprogramms „Zielnetz 2010“ der Bremer Straßenbahn AG. Mit zusätzlich 11 km hat die Verlängerung der Linie 8 den größten Anteil an der geplanten Netzerweiterung. Die frühere Planung, die Linie 8 nur bis Alt-Stuhr zu verlängern und die Bereiche Brinkum, Erichshof und Leeste durch Verlängerung der Linie 5 an das Bremer Straßenbahnnetz anzubinden, wurde 2005 aufgegeben.

Die 2006 abgeschlossene und im April 2008 veröffentlichte Standardisierte Bewertung „Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen“ bezieht sich jedoch auf die Verlängerung beider Straßenbahnlinien bis Weyhe-Leeste als *Planungsalternativen*. Entgegen früheren Untersuchungen kommt danach nur die Verlängerung der Linie 8 auf der BTE-Trasse in Betracht. Um zu klären, wie es zu diesem Bewertungsergebnis kam, hat die Bürgerinitiative „aktiv“ den Verkehrsexperten Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück) zu einer Untersuchung beauftragt, die im Dezember 2008 abgeschlossen wurde. Dabei sollten auch Alternativen zur geplanten Straßenbahnverlängerung aufgezeigt werden.

In der Informationsveranstaltung der Bürgerinitiative „aktiv“ am 2. Februar 2008 wird Prof. Deiters die wesentlichen *Ergebnisse des Gutachtens* erläutern und zur Diskussion stellen:

1. Die Absicht, die Verlängerung der Straßenbahnlinien 8 und 5 vergleichend zu bewerten, ist gescheitert, da die jeweils festgelegten Ausgangs- und Rahmenbedingungen beider Planfälle höchst unterschiedlich sind. Für die Auftraggeber der Standardisierten Bewertung spielt das offenbar keine Rolle, da die Entscheidung für die Verlängerung der Linie 8 auf der BTE-Trasse zuvor getroffen worden war.
2. Die künftige Verkehrsnachfrage der Straßenbahn wurde in beiden Fällen erheblich überschätzt. Versucht man, die zu erwartende Fahrgastentwicklung empirisch zu bestimmen, verliert die Ausbauplanung ihre entscheidende Rechtfertigung. Diese besteht bisher darin, mit den durch Verkehrsverlagerung eingesparten Pkw-Betriebskosten den jährlichen Kapitaldienst der Investitionskosten aufzuwiegen.

3. Auch der Nutzen aus Reisezeitersparnissen der Straßenbahn gegenüber dem bestehenden ÖPNV ist – bezogen auf die geplante Streckenverlängerung – stark überhöht, weil auch entsprechende Effekte außerhalb des engeren Untersuchungsraums in die Bewertung einbezogen wurden. Eigene Reisezeitvergleiche anhand systematischer Fahrplanauswertung gelangen zu anderen Ergebnissen.
4. Die Investitionskosten sind nicht erst seit der kürzlich bekannt gewordenen Kostenexplosion beim geplanten Netzausbau der Bremer Straßenbahn überholt. Es wurde versäumt, die Kosten (Stand 2004) mit den in der Bauindustrie üblichen Wachstumsraten fortzuschreiben. Der jährliche Kapitaldienst wird bei zu geringem Zinssatz und zu hoher Nutzungsdauer der Anlagen systematisch unterschätzt.
5. Die Neubewertung beider Vorhaben zur Straßenbahnverlängerung führt zu einem leichten Vorsprung der Linie 5 gegenüber der Linie 8, doch sind beide Projekte weit davon entfernt, gesamtwirtschaftlich wie auch betriebswirtschaftlich akzeptabel zu sein. Eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung erübrigt sich, da die Kosten den zu erwartenden Nutzen weit übersteigen.
6. Auch eine „kleine Lösung“ zur Straßenbahnanbindung des südlichen Umlands kann nicht wirtschaftlich betrieben werden. Das gilt vor allem für die früher geplante Verlängerung der Linie 8 bis Stuhr, die einen kostspieligen Busergänzungsverkehr erfordert. Die Verlängerung der Linie 5 bis Brinkum könnte eine Option für die künftige Ausbauplanung der Bremer Straßenbahn sein, wenn im Rahmen eines abgestimmten Konzepts Parallelbedienung durch Busse vermieden wird.
7. Unter den gegebenen Bedingungen ist die Verbesserung des bestehenden Buslinienverkehrs dringend zu empfehlen. Nach der Standardisierten Bewertung bestehen bei der Linie 55 (Roland-Center – Brinkum) erhebliche Reserven zur kostengünstigen Erhöhung des Fahrtenangebots. Anzustreben ist die Bedienung im 20-Minuten-Takt ganztägig (wie für die Straßenbahnlinie 8 geplant). Möglich wäre auch die Verlängerung der Buslinie 53 (Huckelriede – Brinkum-Nord) bis Brinkum ZOB und ggf. weiter über Erichshof und Leeste bis Kirchweyhe.
8. Es hat sich gezeigt, dass das Verfahren der Standardisierten Bewertung ungeeignet ist, Planungsalternativen angemessen miteinander zu vergleichen. Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten (seitens der Verkehrsunternehmen) und solchen der Kosteneffizienz (aus Sicht der kommunalen Zuschussgeber) stellt nicht selten die Verbesserung des Buslinienverkehrs eine aus Fahrgastsicht akzeptable und für die Kommunen dauerhaft bezahlbare Alternative zur kostspieligen Ausweitung der Straßenbahnbedienung ins Umland großer Städte dar.