

**Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft**

**Verkehrskollaps in Huchting während des Baus der B-75-Brücke verhindern
Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als attraktive Alternative stärken**

A. Problem

Die Fraktion DIE LINKE hat folgenden Antrag an die Stadtbürgerschaft gestellt:

„Durch den Neubau der Brücke an der B 75 wird die Brücke für mindestens 16 Monate nicht für die Busse der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) befahrbar sein. Die Buslinien 57/58 werden durch die Bauarbeiten durchschnitten. Viele Einwohnerinnen/Einwohner in Huchting werden ihre Zielorte nur dann mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichen können, wenn sie in der anderen Richtung mit den Buslinien 57/58 fahren und einen längeren Fahrweg in Kauf nehmen. Wenn sie das nicht tun und stattdessen mit dem Auto fahren, wird der Verkehr in Huchting während der Bauzeit massiv zunehmen. Lange Staus werden zur Regel werden.

Daher muss es für die Bewohnerinnen/Bewohner in der Bauphase attraktiv sein, trotz Umweg und längerer Fahrzeiten dem öffentlichen Nahverkehr den Vorzug zu geben. Dazu gehört eine günstige Preisgestaltung. Der Beirat hat vorgeschlagen, dass die gesamte Strecke der Linien 57/58 während der Bauzeit zum Kurzstreckentarif befahrbar sein soll. Ein weitergehender Vorschlag der Beiratsfraktion der LINKEN war, die Linien 57/58 während des Brückenneubaus generell kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Das hätte den stärksten Einfluss auf die notwendige Vermeidung von Individualverkehr.

Die BSAG lehnt bislang alle entsprechenden Maßnahmen zur Preisgestaltung ab, so wie sie auch eine Behelfsbrücke während der Bauzeit ablehnt. Damit droht Huchting eine 16 Monate andauernde Verkehrsüberlastung durch den motorisierten Individualverkehr. Denn wenn es keine guten öffentlichen Angebote gibt, wird ins Auto gestiegen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, sich dafür einzusetzen, dass die Linien 57/58 während des Neubaus der Brücke an der B 75 in voller Länge zum Kurzstreckentarif genutzt werden können.“

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 14. Juni 2016 diesen Antrag zur Beratung und Berichterstattung an die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft überwiesen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 27. Oktober 2016 den Antrag beraten und gibt folgenden Bericht ab:

B. Sachdarstellung

Der Abriss und Neubau der Brücke über die B 75 im Zuge der Heinrich-Plett-Allee ist unumgänglich, da die Brücke nicht mehr dauerhaft ausreichend tragfähig ist. Für den Neubau ist die Heinrich-Plett-Allee in diesem Bereich bis Ende 2017 voll gesperrt. Für Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Rad-

fahrer steht eine 2,50 m breite Hilfsbrücke zur Verfügung. Der motorisierte Verkehr, darunter auch die Linienbusse der BSAG, muss für die Dauer der Baustelle Umwege in Kauf nehmen. Mit einer Baustelle, insbesondere in dieser Größenordnung, sind leider auch immer Beeinträchtigungen in der Verkehrsabwicklung verbunden.

Eine Übergangsbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr, und insbesondere für den Busverkehr, ist geprüft worden und aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt worden:

- Zusätzlicher Zeitaufwand,
- deutlich höhere Kosten,
- viel mehr Bäume hätten gefällt werden müssen.

Mit Beginn der Baumaßnahmen wurde der Ringverkehr der Buslinien 57/58 unterbrochen; die Linie endet Am Sodenmatt bzw. an der Flämischen Straße. Dies bedeutet eine deutlich höhere Fahrzeit für eine Strecke, die über die Brücke in wenigen Minuten zu bewältigen war. Der Vorschlag der Fraktion DIE LINKE soll nach deren Auffassung verhindern, dass Nutzerinnen/Nutzer des ÖPNV auf private Kraftfahrzeuge umsteigen und zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Huchting beitragen.

Es kann angenommen werden, dass für die kürzeren Fahrtstrecken über die Brücke mehr als bisher zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren wird. Die Fahrzeitverlängerung über die stärker belasteten Straßen betrifft den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV gleichermaßen.

Bewertung des Vorschlags „Kurzstreckenticket“

Nach der aktuellen Verkehrserhebung des Verkehrsverbunds Bremen–Niedersachsen (VBN) werden rund 1,5 Mio. Fahrten pro Jahr auf den Linien 57/58 ausschließlich innerhalb Huchtings durchgeführt. Davon gehen rd. 278 000 Fahrten pro Jahr über die Brücke, wovon 113 000 Fahrten jährlich innerhalb des Tarifs für eine Kurzstrecke liegen. Da darunter viele Nutzerinnen und Nutzer von Zeittickets sind, werden tatsächlich nur etwa 10 000 Kurzstreckentickets in Huchting verkauft. Das macht einen Anteil von etwa 0,7 % der Fahrgäste aus.

Würden die Linien 57/58 auf voller Länge mit einem Kurzstreckenticket befahren werden dürfen, bedeutet dies für die BSAG Einnahmeverluste, die die Stadtgemeinde Bremen auszugleichen hätte.

Der Vorschlag „Kurzstreckenticket für alle Fahrten in Huchting“ würde folgende Kosten verursachen:

Von den 1,5 Mio. Fahrgästen jährlich, die sich ausschließlich innerhalb Huchtings bewegen, fahren etwa 1,0 Mio. im Zeittarif und sind somit von einer Kurzstreckenlösung nicht betroffen;

500 000 Fahrgäste nutzen den Bartarif.

Die Differenz zwischen der Preisstufe I und dem Kurzstreckentarif beträgt auf Basis der 4er-Tickets 1,15 € je Fahrt. Abzuziehen sind die 10 000 Fahrten jährlich, für die bereits heute die Kurzstrecke genutzt wird. Für diejenigen Fahrgäste, die nicht 4er-Tickets, sondern Einzelfahrausweise nutzen, ist ein Aufschlag von 20 % anzusetzen.

Daraus ergibt sich folgende Rechnung:

490.000 Fahrgäste (500.000 Fahrgäste abzüglich 10 000 Fahrgäste mit Kurzstreckenticket)	x 1,15 €	563 000 €/a
Zuzüglich 20 % wegen Einzelfahrausweise		112 000 €/a
Einnahmeausfall gesamt		675 000 €/a

Auf die geplante Maßnahmendauer von eineinhalb Jahren hochgerechnet ergibt sich ein Gesamtbetrag von rd. 1,01 Mio. €.

Diese Mindereinnahmen können von der BSAG nicht getragen werden, sodass die Stadtgemeinde Bremen, gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag, die zusätzlichen Verluste der BSAG erstatten müsste. Hierfür ist keine Finanzierung im Haushalt vorhanden.

Eine generelle Öffnung des Kurzstreckentickets widerspricht zudem dem Gebot der Gleichheit, nachdem es möglichst keine regionalen Sonderlösungen und -tickets geben soll. Sie wäre demnach auch nicht verhältnismäßig, da dann auch bei vergleichbaren Situationen in anderen Stadtteilen entsprechende Maßnahmen zu erfolgen hätten.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) strebt an, über die Baustellenkoordination die Einschränkungen durch die Baustelle zu minimieren. Seitens der Baustellenkoordination wurden seit Bekanntmachung der Termine für den Projektablauf durch das Amt für Straßen und Verkehr in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Polizeirevier in Huchting sämtliche Anfragen für weitere Baumaßnahmen für den weiträumigen Bereich der Umleitungsstrecken abgelehnt bzw. vorgezogen. Zudem wurde diese Maßnahme bei der jährlichen Vorstellung der angemeldeten Baustellen zu Beginn des Jahres 2016 intensiv kommuniziert.

Es wurde beim Land Niedersachsen darum gebeten, weiträumig keine zusätzlichen Baumaßnahmen zeitgleich stattfinden zu lassen. Inwieweit dieser Bitte nachgekommen wird, obliegt der Entscheidung der niedersächsischen Behörden.

Zur weiteren Entlastung soll nunmehr eine zusätzliche großräumige Umleitungsstrecke über die Anschlussstelle Delmenhorst-Stickgras eingerichtet werden, um die Auswirkungen der Baustelle zu minimieren. Die entsprechende Beschilderung soll Mitte September 2016 aufgestellt werden.

Aus Sicht des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr wurden alle möglichen und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen eingeleitet, die die Auswirkungen der Bautätigkeiten minimieren. Die Einführung eines Kurzstreckentickets wird als nicht sinnvoll erachtet.

C. Finanzielle oder personalwirtschaftliche Auswirkungen/Genderaspekte

Die Annahme des Antrags hätte die oben dargestellten finanziellen Auswirkungen in Höhe von 1,01 Mio €. Personalwirtschaftlichen Auswirkungen ergeben sich nicht.

Bezüglich der Nutzung des ÖPNV sind Frauen etwas stärker von Angebots einschränkungen im Busverkehr betroffen als Männer, da durchschnittlich etwas mehr Frauen den ÖPNV nutzen als Männer.

D. Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Antrag der Fraktion DIE LINKE, Drs. 19/312 S, abzulehnen.

Dr. Joachim Lohse
(Vorsitzender)

Jürgen Pohlmann
(Sprecher der städtischen
Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft)

