

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, der SPD und DIE LINKE

Ausbau des Straßenbahnnetzes bis 2030 beschleunigen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat als klima- und umweltverträgliches Verkehrssystem eine hohe Bedeutung für die angestrebte Verkehrswende. Für einen Umstieg vom Auto zum öffentlichen Nahverkehr müssen zusätzliche Anreize geschaffen werden. Neben einer preislich attraktiven Tarifstruktur sind dabei die Taktung und insbesondere ein umfassendes Netzangebot Motive bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs. Dies erfordert eine kontinuierliche und beschleunigte Angebotsausweitung des ÖPNV. Zur Umsetzung bereit sind dann nach der Gerichtsentscheidung der Ausbau der Linien 1 und 8 und der Querspange Ost, die so zügig wie möglich realisiert werden sollen.

Auch in anderen Stadtteilen erscheinen Verlängerungen beziehungsweise die Arrondierung des bestehenden Liniennetzes sinnvoll. Der Ausbau des Schienennetzes in die Überseestadt hinein bis zur Hafenkante wäre eine wichtige Ergänzung des Verkehrsangebots in diesem jungen Ortsteil, wo bisher überwiegend das Auto genutzt wird. Eine Förderfähigkeit aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ist bei der alleinigen Planung dieser Maßnahme jedoch nach heutigem Kenntnisstand nicht eindeutig zu erwarten. Eine Chance zur Erreichung dieses Ausbauzieles wäre die Verknüpfung unterschiedlicher Maßnahmen in einem Programm mit anderen Straßenbahnverlängerungen aus dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025, wie zum Beispiel die Linie 8 von der Kulenkampffallee zur Universität oder von Sebaldsbrück Richtung Osterholz. Um den Menschen auch in anderen Stadtteilen neue Impulse für den Wechsel vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV zu geben, müssen die als empfehlenswert eingestuften Straßenbahnausbaumaßnahmen aus dem VEP fachlich konkreter bewertet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit aufgrund der Rahmenbedingungen, der Chancen und Risiken priorisiert werden.

Umfassende Voruntersuchungen bieten zudem mit Blick auf die notwendigen Finanzierungen die Chance, ein Paket mit einem Volumen von momentan über 50 Millionen Euro aus förderfähigen Einzelmaßnahmen zu bilden, um Finanzhilfen aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes in Anspruch nehmen zu können. Eine Reduzierung dieser Mindestgrenze auf 30 Millionen wird diskutiert. Zudem nimmt die Stadt erfreulicherweise an verschiedenen Stellen eine dynamische Entwicklung, wie zum Beispiel mit dem Tabak-Quartier in Woltmershausen. Dort muss die ÖPNV-Anbindung verbessert werden, hier allerdings nicht mit einer Straßenbahn.

Um die projektbezogenen Bundesmittel nach Bremen zu lenken, ist eine angemessene Personalausstattung der Verkehrsbehörde wirtschaftlich vorteilhaft.

Die gegenwärtige standardisierte Bewertung scheint es vor dem Hintergrund stetig steigender Baukosten schwierig zu machen, weitere Projekte in Bremen als volkswirtschaftlich sinnvoll für den Bund nachzuweisen. Dem gegenüber soll der GVFG-Fördertopf auf bis zu 2 Milliarden Euro ausgeweitet werden. Eine Anpassung der Bewertung und andere Nachweisarten sind erforderlich, um für

Bremen und andere Länder eine entsprechende Förderfähigkeit herzustellen. Mit dem zügigen Ausbau des ÖPNV kann ein wesentlicher Beitrag hinsichtlich einer erforderlichen Verkehrswende und eines klimaneutralen, umweltverträglichen Verkehrssystems geleistet werden. Wesentliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV-Ausbau werden im Personenbeförderungsgesetz (PbefG) definiert. Langwierige Planungs- und Genehmigungsprozesse erschweren derzeit fachplanungsrechtliche Zulassungen für notwendige Maßnahmen im Bereich Straßenbahninfrastruktur. Hier müssen im Rahmen der Novellierung des PbefG Lösungen diskutiert und gefunden werden, um Straßenbahnprojekte zügiger realisieren zu können.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

1. zeitnah Machbarkeitsstudien für die im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans enthaltenen Straßenbahnausbaumaßnahmen zu erstellen und dabei Wirtschaftlichkeit, unterschiedliche Trassenverläufe und Alternativen zu bewerten, um gegebenenfalls Umsetzungsprojekte noch in dieser Legislaturperiode starten zu können,
2. auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudien eine Priorisierung hinsichtlich der Umsetzbarkeit und für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vorzunehmen,
3. zu bewerten, inwieweit eine Verknüpfung einzelner Maßnahmen zu einem neuen Ausbauprogramm mit Bundesförderung sinnvoll ist und eine Antragsstellung beim Bund ermöglicht,
4. sich gegenüber dem Bund, zum Beispiel über die Verkehrsministerkonferenz, dafür einzusetzen, die standardisierte Bewertung zu erneuern, die Mindestfördersumme abzusenken auf 30 Millionen Euro sowie andere ergänzende Nachweise, zum Beispiel eine Nutzwertanalyse für eine Förderfähigkeit, einzuführen,
5. der städtischen Deputation für Mobilität, Bau, Stadtentwicklung drei Monate nach Beschlussfassung über das geplante Verfahren zu informieren und kontinuierlich über Machbarkeitsstudien sowie die Priorisierungen beziehungsweise Variantenuntersuchungen zu berichten.

Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anja Schiemann, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD

Ralf Schumann, Ingo Tebje, Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE