



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

in der Bremischen Bürgerschaft

POSITIONEN

10 Thesen zum öffentlichen Nahverkehr in Bremen

Beschluss der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
vom 17. März 2014

10

Thesen zum öffentlichen Nahverkehr in Bremen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist wichtig für Bremen. Mit Bus und Bahn erreichen die Menschen stressarm, kostengünstig und klimafreundlich ihr Ziel. So sorgt der ÖPNV für bessere Luft, weniger Lärm und mehr Freiraum in der Stadt. Vor allem Ältere und Menschen mit Gehbehinderung benötigen einen gut funktionierenden und barrierefreien ÖPNV, genauso aber auch Eltern mit Kindern oder Personen mit viel Gepäck.

Vieles haben wir schon erreicht: Im Vergleich zu anderen Städten bietet Bremen seinen Bürgerinnen und Bürgern einen hervorragenden ÖPNV. Die Bremer Straßenbahn-AG (BSAG) fährt mit einem vorbildlich modernen und barrierearmen Fuhrpark. Das Stadt-Ticket ermöglicht auch Menschen mit geringen Einkünften, zu vergünstigten Preisen Bus und Bahn zu fahren. Das Streckennetz ist gut ausgebaut. Straßenbahnverlängerungen in Osterholz und Lilienthal sind realisiert oder fast umgesetzt. Der Ausbau der Linie 1 in Huchting und der Linie 8 über Stuhr nach Weyhe ist beschlossen. Auch die S-Bahnen sind schneller und attraktiver geworden.

Wir wollen den ÖPNV in Bremen weiter stärken und ausbauen! Schon heute werden in Bremen 14 Prozent aller Fahrten mit Bus und Bahn zurückgelegt. Wir möchten diesen Anteil bis zum Jahr 2025 auf 20 Prozent steigern, ohne den öffentlichen Haushalt stärker zu belasten. Möglichst viele Menschen sollen in der Nähe einer Haltestelle leben, von der möglichst häufig Busse und Bahnen abfahren.

Gemeinsam mit Fuß-, Radverkehr und Carsharing, im so genannten Umweltverbund, ermöglicht der ÖPNV den Bremerinnen und Bremern eine lückenlose Mobilität ohne eigenes Auto. **Wir wollen, dass das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln noch einfacher, komfortabler und barrierefrei wird.**

Der ÖPNV leistet schon heute einen großen Beitrag zum Klimaschutz, indem er durch effiziente Beförderung CO₂-Emissionen vermeidet. **Wir wollen, dass Busse und Bahnen noch mehr helfen, Bremens Klimaschutzziele zu erreichen.**

Die folgenden zehn Thesen beschreiben, was notwendig ist, um den Bremer ÖPNV noch besser zu machen und welche Maßnahmen mittelfristig realisiert werden können.

Die Richtige für Bremen: Die Straßenbahn soll weiter ausgebaut werden.

1.

Zentrales Verkehrsmittel des ÖPNV in Bremen ist die Straßenbahn. Für eine Stadt wie Bremen, die eine deutlich geringere Siedlungsdichte und niedrigere Verkehrsstärken als andere Großstädte hat, ist sie das geeignete Verkehrsmittel. Eine U-Bahn für Bremen wäre in jeder Hinsicht überdimensioniert. Ein reines Busnetz wäre nicht ausreichend leistungsfähig und würde das Straßennetz übermäßig stark belasten. Starke Fahrgastströme können mit der Straßenbahn attraktiver und wirtschaftlicher bedient werden als mit dem Bus.

Die Straßenbahn ist eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zum eigenen Auto. Eine einzige Straßenbahn befördert so viele Menschen wie sonst 80 Pkw – bei einer mittleren Pkw-Besetzung von 1,2 Personen im Berufsverkehr. Die Straßenbahn verbraucht – bezogen auf die Verkehrsleistung – sehr viel weniger Energie als ein Auto. Zudem stößt die Straßenbahn dort, wo sie fährt, keinerlei Abgase aus. Da die BSAG ausschließlich Strom aus regenerativen Quellen bezieht, ist die CO₂-Bilanz für den Betrieb von Straßenbahnen neutral.

Straßenbahnen sind bequemer als Busse, sie können deshalb mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen. Schon der Ersatz einer Busanbindung durch eine Straßenbahn führt zu Fahrgastzuwächsen.

Weil die Straßenbahn so gut zu Bremen passt, möchten wir das Netz ausbauen. Der Bau von Straßenbahnstrecken kostet zwar viel Geld – langfristig ist er aber in Verbindung mit einer Förderung durch den Bund wirtschaftlich. Alle bisher gebauten und künftig geplanten Strecken bewirken einen volkswirtschaftlichen Nutzenüberschuss und führen im Vergleich zum Busverkehr zu Betriebskostensparnissen und zusätzlichen Fahrgelderträgen. Die Anbindung durch den Schienenverkehr schafft darüber hinaus weitere Entwicklungspotenziale in den Zielgebieten.

Eine Straßenbahnanbindung von Burg sollte bewertet werden. Sinnvoll scheint uns eine Querverbindung von der Linie 4 zur Linie 6 in Höhe Universität, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP) geprüft werden wird. Die Linie 8 zur Universität weiterzuführen, hätte großes Stadtentwicklungspotenzial, wenn sie mit dem gerade in Prüfung befindlichen SPNV-Haltepunkt Universität verbunden würde.

Mittelfristig umsetzbar:

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sieht vor, dass der Bund den Ländern Geld für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung stellt. Wir wollen, dass der Bund diese Gelder auch über das Jahr 2019 hinaus bereitstellt. **Das GVFG-Programm soll mit gleichem Mittelansatz bis zum Jahr 2030 fortgeführt werden!** Eine entsprechende Bundesratsinitiative werden wir unterstützen.

Die S-Bahn soll weiterentwickelt werden: Takt erhöhen, mehr Haltepunkte schaffen

2.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss weiterentwickelt werden. Trotz erfreulicher Verbesserungen sind Bremens S-Bahnen im Vergleich zu anderen Städten noch unterentwickelt. Ein besseres Netz und bessere Fahrpläne sorgen für mehr Fahrgäste im ÖPNV.

Die Takte sind nach und nach zu verbessern. Ein ganztägiger echter S-Bahn-Takt (eine Bahn mindestens alle 30 Minuten) ist überall dort unser Ziel, wo dies bedarfsgerecht und wirtschaftlich ist.

Mittelfristig umsetzbar:

Auf bestimmten Strecken – wie die der RS 1 vom Hauptbahnhof nach Bremen-Nord – ist die Nachfrage besonders groß. Dort wollen wir eine Ausweitung des 15-Minuten-Takts, sofern Spielräume bei der Kapazität vorhanden sind.

Mehr Haltepunkte sind für eine Angebotsweiterung sinnvoll. Auf Antrag von SPD und GRÜNEN ist beispielsweise ein Haltepunkt Universität in der Prüfung.

ÖPNV für alle: Viele Gebiete brauchen einen besseren Bus- und Bahnanschluss

3.

Überall, wo Reisezeiten mit Bus und Bahn zu lang sind oder sehr viele Menschen wohnen, wollen wir Angebotsverbesserungen umsetzen. Dies betrifft zum Beispiel Hemelingen, Vegesack, Osterholz, Schwachhausen, Obervieland und Burglesum.

Dort, wo die Menschen sehr lange Wege zur Haltestelle haben (mehr als 600 Meter), wollen wir **neue Haltestellen** einrichten, wenn ein erkennbares und wirtschaftlich interessantes Nutzungspotential vorhanden ist (z. B. Schönebeck-Nord, Burg-Grambke-Ost, Grolland, Sebaldsbrück). Dies soll im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 geprüft werden.

Wenn eine Straßenbahnlinie nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, könnten stattdessen **Elektro-Busse** fahren. Diese Fahrzeuge können wechselweise mit vorhandenen Oberleitungen der Straßenbahnen und Batterien betrieben werden. Eine solche Lösung wünschen wir uns beispielsweise in Findorff, falls eine Straßenbahnverbindung nicht finanzierbar wäre. Hier könnte eine leistungsfähige Anbindung mit elektrischen Doppelgelenkbussen eingerichtet werden.

Ruf- und Bürgerbusse kommen in Bereichen mit geringem Nutzungspotential in Frage.

Im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen wurden im Jahr 2012 schon 135.000 Fahrgäste in Bürgerbussen befördert. Sie werden vom Zweckverband (ZVBN) finanziell gefördert. Für Bereiche mit weniger Nutzungspotential wäre das eine kostengünstige und verlässliche Möglichkeit.

Bremen – Stadt am Fluss: Wir wollen die Einführung von Fähren im ÖPNV prüfen

4.

Eine Stadt am Fluss braucht Fähren. Der Betrieb von Fährverbindungen durch die BSAG sollte im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025 sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht geprüft werden. Erfolgversprechende Verbindungen sollten benannt werden. Die BSAG könnte eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit Bussen und Bahnen leisten.

Gemeinsam stark: Wir wollen den Umweltverbund ausbauen und verbessern

5.

Der ÖPNV ist nur ein Teil des sogenannten Umweltverbunds aus Bussen, Bahnen, Fahrrad- und Fußverkehr sowie Carsharing. Klug verknüpft, können die Menschen komplett ohne eigenes Auto jedes Ziel in Bremen erreichen.

Dazu müssen die Abfahrtszeiten von Zügen, Bussen und Bahnen besser aufeinander abgestimmt werden, damit beim Umsteigen nur kurze Wartezeiten entstehen. Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe sollen übersichtlich, trocken und sicher sein. Bike & Ride-Angebote müssen ausgebaut und sichere Fahrradparkplätze an den Haltestellen geschaffen werden, am besten überdacht.

Mittelfristig umsetzbar:

An ausgewählten Haltestellen, an denen Quartiersbusse unwirtschaftlich wären, sind **Pedelec-Ausleihstationen der BSAG** ein hilfreiches Ergänzungsangebot. Hierzu muss der öffentliche Dienstleistungsvertrag mit der BSAG (ÖDLA) derart ergänzt werden, dass die BSAG wirtschaftlich sinnvollen Fahrradverleih betreiben darf.

Die Nutzung solcher Verknüpfungsangebote von Bus, Bahn, Pedelec und Carsharing sollte über eine einheitliche Karte bzw. eine App für das Mobiltelefon bezahlt werden können.

Die Fahrgäste von Bahnen müssen Fahrräder und Gepäck bequem transportieren können, und die verstärkte Nutzung des SPNV und ÖPNV durch Boten-, Liefer- und Gepäckdienste sollte geprüft werden. Beim Kauf neuer Straßenbahnen muss darauf geachtet werden, dass es Multifunktionsbereiche gibt.

Ergänzend zu den Angeboten des Umweltverbundes sollen **Park & Ride- sowie Carsharing-Angebote** an geeigneten Haltestellen-Standorten entwickelt und unterstützt werden. Ein gutes Beispiel ist die Carsharing-Station in der Vahr. Hier werden sogar Elektroautos sowie Fahrräder und Pedelecs angeboten.

Elektrisch, praktisch, gut: Der ÖPNV in Bremen soll bis 2030 komplett elektrisch und CO₂-neutral werden

6.

Wir fordern, dass der öffentliche Nahverkehr in Bremen bis spätestens zum Jahr 2030 – wie von der EU empfohlen – ausschließlich elektrisch und CO₂-neutral betrieben wird. Dies hilft, unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Momentan verbraucht die BSAG jährlich noch acht Millionen Liter Diesel.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen neue Elektrobusse angeschafft werden. Aufgrund der stark sinkenden Preise ist zu erwarten, dass spätestens im Jahr 2020 Elektrobusse genauso wirtschaftlich wie Dieselbusse betrieben werden können. Höheren Anschaffungskosten stehen deutlich längere Nutzungsdauern, geringere Betriebskosten und größere Wartungsintervalle gegenüber.

Elektrisch betriebene Doppelgelenkbusse, die sich teilweise über Oberleitungen versorgen, könnten eine mögliche Alternative zu neuen Straßenbahnlinien sein.

Mobilität ohne Grenzen: Alle Haltestellen sollen bis 2020 barrierefrei sein

7.

Viele Haltestellen in Bremen sind schon jetzt weitgehend barrierefrei, trotzdem gibt es noch einiges zu tun. Unser Ziel ist es, alle Haltestellen barrierefrei und mit niveaugleichem Einstieg zu gestalten. Für Bushaltestellen gibt es bereits ein solches Programm. Auch bei Um- oder Neubauten wird Barrierefreiheit hergestellt. Im Bereich der Straßenbahnen gibt es allerdings noch Haltestellen, die diesen Standard nicht erfüllen. Das gilt vor allem für die Haltestellen in der Obernstraße. Das laufende Programm soll hier fortgesetzt und unter Berücksichtigung der Haushaltslage schrittweise umgesetzt werden.

Der öffentliche Nahverkehr muss leiser werden

Mittelfristig umsetzbar:

Bahnen dürfen per Bundesverordnung lauter sein als der Straßenverkehr (sogenannter Schienenbonus). Schon vor Auslaufen dieser Regelung für Straßenbahnen sollte insbesondere bei Umbauten eine Einhaltung der Lärmschutzwerte ohne Bonus angestrebt werden. Hierfür sind Rasengleise gut geeignet. Sie sollten verstärkt eingesetzt werden. Dafür könnten Umrüstungen der Fahrzeuge und Gleisanlagen erforderlich sein, z. B. in lärmsensiblen Kurvenbereichen. Bei anstehenden Streckensanierungen ist dieser Aspekt zu berücksichtigen.

8.

Bei anstehenden Umbauten oder Neuanschaffungen soll mehr darauf geachtet werden, dass Lärm vermindert wird. Auch der Einsatz von Elektrobussen sorgt für Lärmreduzierung.

Gute Abstimmung von Tempo 30 und ÖPNV sicherstellen

Aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen werden in der Stadt immer mehr Bereiche ausgewiesen, in denen Tempo 30 gilt. Dies muss bei der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden.

9.

Mittelfristig umsetzbar:

Bei der Neuanschaffung von Bussen ist darauf zu achten, dass der Umschaltpunkt des Automatikgetriebes nicht bei Tempo 30 liegt, wie es im aktuellen Fahrzeugbestand der Fall ist. Ein schonender Busbetrieb ist so nicht möglich. Auf manchen Strecken müssten daher neue Fahrzeuge angeschafft werden, wenn Tempo 30 neu ausgewiesen wird. Die Anordnung von Tempo 40 kann dazu eine sinnvolle Alternative sein.

Bei separater Trassenführung soll Tempo 50 für Straßenbahnen beibehalten werden.

ÖPNV für alle:

Die Fahrpreise müssen möglichst günstig sein

10.

Günstige Fahrpreise machen das Fahren mit Bus und Bahn noch attraktiver. Um die Ticketpreise stabil zu halten und die Qualität zu verbessern, wollen wir Mobilitätssteuerungskonzepte diskutieren und modellhaft ausprobieren. Der Anreiz, den eigenen Pkw am Stadtrand stehen zu lassen, kann nur funktionieren, wenn es attraktiver, preiswerter und bequemer ist, die Angebote des ÖPNV zu nutzen. Für solche Modelle wäre das Park & Ride-Angebot erheblich zu verbessern. Auch attraktive Angebote für TouristInnen müssten geschaffen werden. Durch mehr NutzerInnen könnte diese Attraktivitätssteigerung finanziert werden.

Handelskammer und CityInitiative sollten die Einführung eines „Shopping-Tickets“ prüfen: Menschen, die aus den Stadträndern anreisen, würden dann bei einem Einkauf in der Innenstadt einen Teil oder sämtliche Kosten für Bus oder Bahn erstattet bekommen.

Bei allen Plänen orientieren wir uns an unserem Mobilitätsgrundsatz: Wir priorisieren den Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr in Ergänzung mit Carsharing, indem wir Anreize schaffen.