

einstimmiger Beschluss Nr. 62-2021 (20. Legislaturperiode) des Beirates Osterholz

Ergänzende Stellungnahme zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

Der Beirat Osterholz beschließt:

Der Beirat Osterholz hat mit seinem Beschluss vom 16.09.2020 bereits eine umfangreiche Stellungnahme zur Teilfortschreibung des VEP abgegeben. Diese Stellungnahme behält weiterhin ihre Gültigkeit, sofern einzelne Inhalte nicht durch diese Ergänzung korrigiert werden. Diese Vorlage der Ergänzung hat seine Grundlage in den am 25.03. und am 16.04. den Beiräten vorgestellten Überlegungen zur Modifizierung des VEP.

Die in der vorgetragenen „Angebotsoffensive“ angedachte **Verbesserung der Taktzeiten** wird ausdrücklich begrüßt. Da viele Fahrgäste aber nicht ausschließlich die dargestellten Hauptlinien nutzen, sind auch die weiteren Linien zwischen den Berufsverkehrszeiten attraktiver zu gestalten. Im Stadtteil Osterholz fährt beispielsweise die Linie 37 zwischen den Berufsverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt. Ein erster Schritt für mehr Attraktivität sollte eine Taktverdichtung zu einem 20-Minuten-Takt im Zeitraum zwischen den Berufsverkehren sein.

Metrobusse

Generell begrüßt der Beirat die dargestellten Überlegungen zur Installation eines Metrobussystems. Für den Beirat bleibt aber unklar, anhand welcher Kriterien einzelne, vorgeschlagene, Linienführungen entstanden sind. So ersetzt beispielsweise die angedachte Metrobuslinie „B“ in erheblichen Teilen die Linie 25. Ausgehend vom Hauptbahnhof, fährt diese dann aber nicht weiter über die Innenstadt (Schüsselkorb, Domsheide), sondern über den Brill, durch die Neustadt, in Richtung Brinkum. Diese Verbindung wäre durch eine andere Weserquerung deutlich schneller zu erreichen. Insofern hat diese Verbindung wenig Attraktivität über das Zentrum hinaus als Direktverbindung genutzt zu werden. Das verschlechtert das bisherige Angebot und wird deswegen vom Beirat abgelehnt. Neben der Fortsetzung der bestehenden Linienführung (Linie 25), ergäbe sich auch die Möglichkeit einer Kombination mit einem Ast der Linie „E“ in die Überseestadt oder das GVZ. Das würde durch Schaffung neuer Direktverbindungen zu mehr Attraktivität führen.

Die Planung der Metrobuslinie „F“ (Weserpark -Weserwehr) wird vom Beirat begrüßt. Der Beirat weist mit gewisser Sorge aber vorsorglich darauf hin, dass diese Buslinie kein Ersatz für den angedachten Ausbau der Straßenbahnverbindung Weserwehr – Sebaldsbrück - Weserpark – Bahnhof Mahndorf sein kann.

Querverbindungen

Die Schaffung neuer Querverbindungen ist hilfreich, da mit ihnen lange Umwege überflüssig werden. Die konkreten Vorschläge in der „Angebotsoffensive“ sind für den Stadtteil Osterholz allerdings nachteilig. Im VEP 2014 waren zwei wichtige Querverbindungen angedacht, die bisher nicht umgesetzt wurden. Der Beirat fordert, dass diese Querverbindungen weiterhin im VEP berücksichtigt werden müssen. Einerseits geht es um die Linie „G“, die Borgfeld mit Osterholz und Sebaldsbrück über die Schevemoorer Landstraße und die Graubündener Straße verbinden würde und andererseits die Anbindung des Gewerbegebiets „Funkschneise“ über die Elisabeth-Selbert-Straße durch die Linie 29. Aus der Sicht des Beirats ist die Schaffung dieser Querverbindung in Richtung Arbergen – Hemelingen weiterhin nötig.

Quartierserschließung

Die kleinräumliche Erschließung von Quartieren reduziert die Wege zu den Haltestellen. Insofern ist die Installation von Quartiersbussen sinnvoll. In den vorgelegten Vorschlägen sind

für den Stadtteil Osterholz allerdings nur Nachteile zu erkennen. So soll der Kuhkamp, der bisher in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt an den Bahnhof Mahndorf angeschlossen ist, zukünftig mit einem deutlich seltener fahrenden Quartiersbus angeschlossen werden. Diese Verschlechterung der Anbindung lehnt der Beirat ab. Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnverbindung Weserwehr – Bahnhof Mahndorf muss es sicherlich zu einer Veränderung der Busverbindungen kommen. Allerdings sollte dieses beispielsweise für verbesserte Querverbindungen genutzt werden. Eine auch partielle Reduzierung des Angebots lehnt der Beirat ab.

Den Einsatz von Quartiers-Shuttle-Verkehren begrüßt der Beirat, allerdings ist feststellbar, dass der Stadtteil Osterholz in den vorgestellten Überlegungen nicht berücksichtigt wurde. Die Focke-Wulff-Siedlung und Wohnhäuser in der Rahdeland-Siedlung sind momentan weit von bestehenden Haltestellen entfernt. Hier würde sich der Einsatz von „On-Demand-Verkehren“ anbieten. Der Beirat fordert eine entsprechende Berücksichtigung der vorgenannten Quartiere.

Regionalverkehr

Aus der Sicht des Beirats Osterholz sind die vorgestellten Überlegungen zur Verbesserung der Regionalverkehre nicht zielführend. Hier müsste es mit den benachbarten Landkreisen und dem Land Niedersachsen zu einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch Taktverkehre auch im Busverkehr kommen. Die Herbeiführung der Akzeptanz verbesserter Angebote muss aber auch dringend durch eine Tarifreform flankiert werden. Die aktuellen Preise – beispielsweise eine Fahrt von Tenever bis zum Oyterberg (3 Haltestellen) – sind bei einer Einzelfahrt mit 4,85€ viel zu hoch. Gleiches gilt analog bei den Monatskarten. Weitere konkrete Vorschläge befinden sich in der bereits erwähnten Stellungnahme zur Teilfortschreibung des VEP aus dem Herbst 2020.

Bremen, 03.05.2021

gez. Wolfgang Haase

(Beiratssprecher)

gez. Ulrich Schlüter

(Ortsamtsleiter)