

Bahnhof Föhrenstraße – Sitzung vom 9.7.2020
Weitere Anregung und Fragen

Bremen, 14. Juli 2020

Sehr geehrter Herr Hermening,
Sehr geehrte Damen und Herren des Beirates,

dankbar habe ich die Behandlung des Themas „Station Föhrenstraße“ verfolgt.
Es fehlten die Visionäre vom Senat, vom VBN und von der BSAG.
Sie hätten nähere Auskünfte über den Stand des Gesamtprojekts des geplanten zweitgrößten Bahnhofs Bremen geben können.
Es fehlten auch Zahlen zu den prognostizierten Fahrgastzahlen, die eines Tages an der Föhrenstraße zum ein-, aus- und umsteigen erwartet werden.
Die Visionäre hätten die Bedeutung dieses Umsteigebahnhofs für die zukünftige Einbindung in den öffentlichen Personennahverkehr darlegen und damit auch den politischen Willen für dieses Projekt unterstreichen können.

In der Sitzung konnte niemand wirklich Auskunft darüber geben, wie es nach der Planung des Teilprojektes „Föhrenstraße Oben“ weitergehen könnte.
Dabei wäre es so notwendig gewesen, um die vorgelegte Planung beurteilen zu können.

Keiner käme bei einer Baugenehmigung eines Hauses auf die Idee, erst den Plan für das Erdgeschoss, dann einen für das Dach und schließlich einen für den Keller vorzulegen.
Wie von mir in der Sitzung mündlich vorgetragen, wird aber beim Projekt „Bahnhof Föhrenstraße“ genau so verfahren.
Auf diese Weise war es möglich, im ersten Schritt mit dem „Zeppelin-Tunnel“ Fakten zu schaffen, die dem weiteren Projektfortschritt heute erheblich im Wege stehen.
Und nun wird von Ihnen im Beirat, wie auch von der interessierten Öffentlichkeit eine konstruktive Beteiligung und Beurteilung erwartet, obwohl wichtige Fakten zum Gesamtprojekt fehlen, die aber für die gegenwärtige Planung von Bedeutung sind.
Aus meiner Sicht eine Zumutung!
Ganz abgesehen davon halte ich dieses Vorgehen juristisch für zweifelhaft.

Ich möchte meine Bedenken sachlich begründen:

Der Haltepunkt „**Föhrenstraße Oben**“ ist im Zusammenhang mit der „**Station „Unten**“ und mit der „**Haltestelle für Busse und Straßenbahnen**“ und mit der Erneuerung des „**Zeppelin-Tunnels**“ zu betrachten.

Hinzu kommt die Planung des Bundesverkehrsministeriums, das wichtige „**Dritte Gleis**“ zwischen Langwedel und der Verzweigung an der Föhrenstraße zu bauen.

(Dort kreuzen sich bekanntlich die beiden zweigleisigen Bahnstrecken von Osnabrück und Hannover und münden kreuzungsfrei in zwei zusätzliche Gütergleise.

Der Bahnverkehr verläuft also heute auf 6 Gleisen zwischen der Kreuzung Föhrenstraße und Hauptbahnhof.)

Während der vergangenen Sitzung des Beirats wurden immerhin neben der Planung des Haltepunktes „Föhrenstraße Oben“ Skizzen vorgelegt, wo die Straßenbahnen zukünftig halten könnten. Auch wurde angedeutet, dass die neuen Bahnsteige der Bahn-Station „Unten“ bis auf die neue Überführung des Zeppelintunnels führen sollten. Aber genaue Planungen wurden nicht vorgelegt.

Ich habe Zweifel, dass die ursprüngliche Vision eines Umsteigebahnhof umsetzbar ist, wenn der „Zeppelin-Tunnel“ wie geplant gebaut wird und auch das dritte Eisenbahngleis in Richtung Langwedel als Option möglich bleiben soll.

Der neue Zeppelin-Tunnel – in der jetzt geplanten Variante - verhindert meines Erachtens, dass eine Umsteigehaltestelle für Busse und Straßenbahnen in östliche Richtung verlegt wird. Die Haltestelle müsste nämlich genau dort gebaut werden, wo die Straßenbahn zukünftig mit stärkerem Gefälle zum neuen – stadteinwärts vorverlegten - Zeppelin-Tunnel geführt wird. Eine Haltestelle mit so einem Gefälle ist m. E. nicht zulässig.

Noch zweifelhafter werden diese Planungen, wenn man bedenkt, dass auch die Abbiegespuren für die Autos stadtauswärts in die Hemelinger Bahnhofstraße und stadteinwärts in die Föhrenstraße berücksichtigt werden müssen.

Und ehrlicherweise müsste man dem Autohaus „Lübke mann“ einen wirtschaftlichen alternativen Standort anbieten, um auf dem dann frei werdenden Gelände den Umsteigebahnhof für die Bürger attraktiv gestalten zu können.

Auch die Einbindung der Buslinie „21“ Richtung Horn und Universität sollte unbedingt bedacht werden, denn diese Linie wird heute schon von Umsteigern aus der S-Bahn von und nach Verden genutzt.

Aber all diese Fragen wurden bisher – zumindest in der Öffentlichkeit - nicht thematisiert. Dennoch wird eine Zustimmung zu den bisherigen Teilplanungen erwartet.

Das „Dritte Gleis“ verhindert eine einfache Lösung für den Bahnhof „Föhrenstraße Unten“. Es reicht nicht, links und rechts zwei schmale Bahnsteige im „minimalen Mindeststandard der Bahn“ anzufianschen. Nur die Kombination eines Mittelbahnsteigs mit einem Außenbahnsteig würde das Problem lösen.

Mit dem geplanten vorverlegten Tunnel ist das nicht möglich.

Also: Eine völlig neue Lösung mit dem „Zeppelin-Tunnel“ muss auf den Tisch.

Es muss wieder darüber nachgedacht werden, den Tunnel nach Osten zu verschieben.

Anders geht es nicht.

Die östliche Tunnelvariante wurde bereits in der Vergangenheit als Lösungsvorschlag erwogen. Aber es wäre für die DB-Netze ein sehr großes und teures Vorhaben.

Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass den genannten „Visionären“ die oben dargelegten Schwierigkeiten längst bekannt sind.

Das könnte auch der Grund gewesen sein, lieber nicht zu der Beiratssitzung zu kommen.

Die Bahn AG ist nicht dafür bekannt, den örtlichen ÖPNV zu stärken.

Der Senat hat einerseits bekanntlich großes Interesse am „Dritten Gleis“ und andererseits auch am Bahnhof Föhrenstraße.

Damit sitzt er jetzt zwischen den Stühlen.

Die Faktenlage „Zeppelin-Tunnel“ und „Drittes Gleis“ verträgt sich offenkundig nicht mit der gewünschten Umsteige-Lösung „Föhrenstraße“ ohne große finanzielle Unterstützung des Bundes. Das macht die Sache schwierig, aber nicht unmöglich.

Der bisherige Bahnhof Sebaldsbrück wird wahrscheinlich somit bleiben.

Aber es traut sich niemand der Öffentlichkeit reinen Wein einzuschenken.

Meine Bitte an den Beirat ist, die oben geschilderten Sachverhalte versuchen zu klären und darüber zu berichten.

Es wäre schön, wenn es doch noch zu einer großen Lösung kommen könnte.

Dafür zu kämpfen, würde sich lohnen – für uns alle!