



Gegründet 1926

**Arbeitskreis Stadtteilgestaltung
Uwe Fietz/ Prof. Dr. Heiner Hautau**

**Zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept /SPNV/ÖPNV/RV
für Horn-Lehe im Bereich Universität/ Technologiepark**

Beitrag zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2025

Bremen, August 2020

Vorbemerkungen

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Bremen fordert u.a., den Öffentlichen Personennahverkehr im Verbund mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entwickeln. Vor dem Hintergrund der erforderlichen Klimaschutzbemühungen sollten dabei insbesondere schienengebundene Verkehrsangebote des ÖPNV (Straßenbahnen) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der DB und anderer Anbieter vorrangig entwickelt werden.

Ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für die Universität Bremen und dem Technologiepark sollte diese Zielsetzungen vorrangig verfolgen und dabei auch überprüfen, inwieweit der Busverkehr für die verkehrliche Erreichbarkeit der zentralen Bereiche des Wissenschaftsquartiers durch Straßenbahnen ersetzt werden kann. Dies gilt insbesondere für die Buslinie 22 (durch eine Verlängerung der Linie 8 zur Universität) und die Regionalbusse 630 von Zeven und 670 von Worpswede nach Bremen.

Die Diskussion der letzten Jahre über die verkehrliche Anbindung der Universität konzentrierte sich auf die Fragestellung eines SPNV-Haltepunkts Universität/t Technologiepark an der Achterstraße oder der Otto-Hahn-Allee.¹ Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 fordert hierzu, dass das Netz der Regio-S-Bahn in Verbindung mit dem Bau des Haltepunkts Universität Technologiepark um eine neue Linie RS5 zwischen Bremen Hbf. und Rotenburg erweitert werden kann.²

Allen bisherigen Beiträgen zur Fragestellung einer verbesserten Situation der Erreichbarkeit der Universität und des Technologieparks ist gemeinsam, dass hierbei bisher nur Einzelbetrachtungen angestellt wurden. Der Bürgerverein Horn-Lehe unternimmt hiermit die Initiative, alle bisherigen Einzelplanungen zu dieser Fragestellung in einem zukunftsorientierten Mobilitätskonzept zusammenzufassen. Die Veranlassung hierzu leitet der Bürgerverein aus seiner satzungsmäßigen Aufgabe ab, an der Lösung kommunaler Fragen zum Wohle des Stadtteils Horn-Lehe mitzuwirken, wozu auch der Bereich der Universität gehört.

Auf dem VEP-Bürgerforum Bremen-Nordost am 02.Juli 2014 zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 hat sich der Arbeitskreis des Bürgervereins bereits ablehnend zur „Horner Spange“ geäußert. Stattdessen wurden vom Bürgerverein und dem Beirat Horn-Lehe Vorschläge für eine Linienführung der Straßenbahnlinie 4S von der Kopernikus-Straße entlang des Autobahn-Zubringers Horn-Lehe bis zur Universität vorgebracht. Diese Alternative wurde vom Planungsteam des VEP 2025 jedoch nicht weiterverfolgt und demzufolge an der Maßnahme E.2 des VEP am geplanten Bau einer Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn (Horner Spange) unverändert festgehalten.³

¹Vgl. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Bericht zur Verwaltung. SPNV-Haltepunkt Universität/ Technologiezentrum, 20.11.2013 und Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 5. April 2019. „Mit der S-Bahn zur Universität – Wann wird der Haltepunkt am Technologiepark endlich realisiert? Bremische Bürgerschaft, Drucksache 19/2196

² Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, S. 152

³ Derselbe, Verkehrsentwicklungsplan Bremen, S. 150

Der Arbeitskreis Stadtteilgestaltung des BV Horn-Lehe hat sich vor dem Hintergrund der Planung des S-Bahn-Haltespunktes Universität/Technologiepark erneut mit einer zukunftsorientierten ÖPNV-Erschließung dieses Gebietes befasst und unterbreitet dazu die folgenden Planungsvorschläge auf der Grundlage bereits vorliegender Teilplanungen als Beitrag zur Teilfortschreibung des VEP 2025

- **Im Zusammenhang mit der Planung des S-Bahn-Haltespunkt im Bereich Achterstraße lehnt der Bürgerverein Horn-Lehe die sogen. „Horner Spange“ (Maßnahme E.2 „Straßenbahnverbindung Horn“ des VEP 2025) zum Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn weiterhin ab. Die Teilfortschreibung des VEP ist entsprechend zu ändern.**
- **Die Verlängerung der Linie 8 zur Universität ist dringend zu realisieren. Dabei ist eine Streckenführung umzusetzen, bei der die Straßenbahn von der jetzigen Endstation Crüsemannallee links in die Kulenkampffallee einbiegt und der Straße bis zur Einmündung in die Parkallee folgt. Dort biegt sie nach rechts in die Parkallee ein und folgt dieser über die Universitätsallee bis zur Bibliothekstraße. Hier erfolgt der Anschluss an die Gleisführung der Linie 6.**
- **Es ist eine neue Straßenbahnverbindung vom Zentralbereich der Universität unter der Autobahn hindurch in das Leher Feld zu realisieren. Die Weiterführung erfolgt dann seitlich entlang dem Autobahnzubringer Horn-Lehe bis zur Kopernikusstraße und Weiterführung über die Lilienthaler Heerstr. in Richtung Borgfeld/ Lilienthal als Linie 8.**
- **Beim Bau der vorgeschlagenen Straßenbahnverbindung von der Kopernikusstraße zur Universität (Linie 8) soll dann ab dem Jan-Reiners-Weg die Fahrrad Premiumroute D 16 bis zur Universität seitlich der Gleisanlage der Straßenbahn unter der Autobahn hindurch direkt bis in den Zentralbereich des Campus geführt werden.**

Eine ausführliche Darstellung und Begründung dieser Planungsvorschläge wird in den folgenden Abschnitten 1 und 2 vorgenommen.

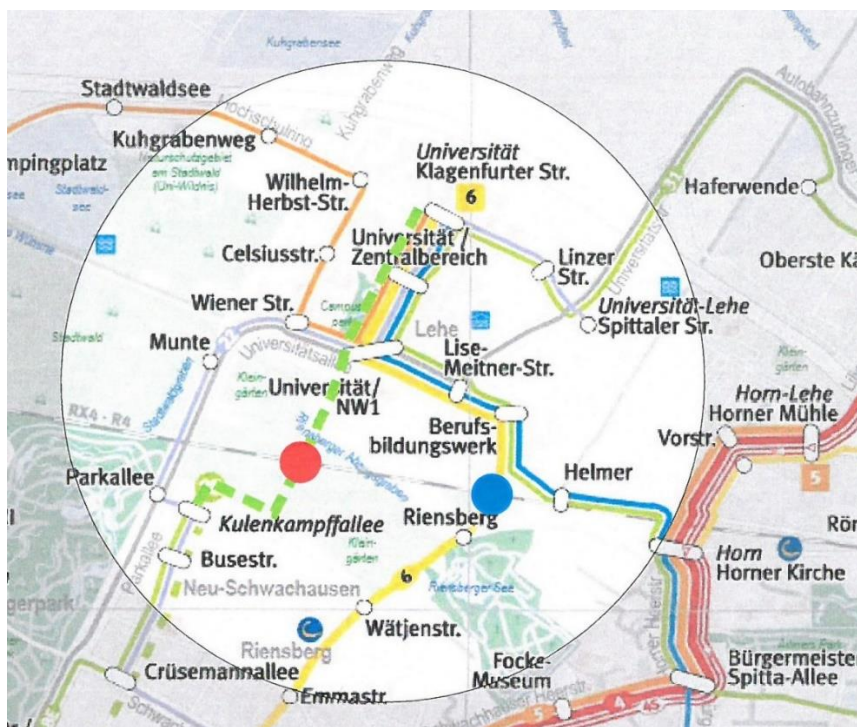
1. S-Bahn-Haltepunkt Universität/ Technologiepark

Am 20.02.2020 wurde in der Öffentlichen Sitzung des Beirates Horn-Lehe von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bürgermeisterin Dr. Maike Schäfer der „Stand der Planung eines Haltepunktes der Bahn (Bremen-Hamburg) im Technologiepark“ präsentiert und zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Beirat hat dieser Planung zugestimmt. Abschließend hat auch der Bremer Senat am 02.06.2020 diese Planung beschlossen.

Die Planung sieht vor, den S-Bahn-Haltepunkt im Bereich Achterstraße/ Horn einzurichten. Die Begründung für diesen Standort wird in der guten Verknüpfung zum ÖPNV (Straßenbahnlinie 6 und den Buslinien 21 und 31) und damit verbundenen kurzen Wege zwischen den Verkehrsmitteln und zu den nahen Wohngebieten und dem Berufsbildungswerk gesehen. Es werden keine Kleingartengebiete in ihrer Existenz gefährdet. Optional sei auch eine gute Anbindung an eine mögliche Straßenbahn-Verbindungsstrecke zwischen den Linien 4 und 6 („Horner Spange“) möglich.

Das Fahrgastpotential an diesem Haltepunkt wird für den Planungshorizont 2025 bei etwa 1.500 täglichen Ein- und Aussteigern prognostiziert.

S-Bahn-Haltepunkt Achterstraße (blauer Punkt)



Quelle: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bericht der Verwaltung, SPNV-Haltepunkt Universität/Technologiezentrum - Zwischenbericht, 20.11.2013

Beurteilung:

- Die vorgelegte Planung wird von der Handelskammer Bremen, der Universität Bremen und dem Verein Technologiepark Uni Bremen e.V. dahingehend kritisiert, dass diese Entscheidung an den Entwicklungschancen und Mobilitätsbedarfen des größten Wissenschafts- und Technologiestandort in Nordwestdeutschland vorbeigeht. Als weiterer Nachteil wird gesehen, dass die Zentralen Bereiche der Universität und des Technologieparks von diesem Haltepunkt nicht fußläufig erreichbar sind. Es muss in die Linie 6 umgestiegen werden, um zu diesen Bereichen zu gelangen.

In Ergänzung dieser kritischen Beurteilung lehnt der Bürgerverein Horn-Lehe die sogen. „Horner Spange“ (Maßnahme E.2 „Straßenbahnverbindung Horn“ des VEP 2025) zum Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zwischen Riensberg und Horn ab.

Begründung:

- Die geplante Straßenbahnverbindung hat eine weitere erhebliche verkehrliche Belastung der Lestra-Kreuzung durch abbiegende Straßenbahnverkehre zur Folge.
- Die geplante Straßenbahnverbindung zerstört das Ortsbild im historisch ältesten und städtebaulich wertvollsten Horn-Leher Kerngebiet in der Rienberger Straße.
- Der damit verbundene verkehrliche Nutzen einer Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten⁴ zwischen Horn-Lehe und der Innenstadt steht in keinem Verhältnis zu der damit verbundenen Beeinträchtigung des traditionellen Ortsbildes.
- Der Bürgerverein Horn-Lehe bekräftigt damit erneut die Ablehnung der Horner Bevölkerung, eine Straßenbahnverbindung zwischen Riensberg und Horn zu bauen, wie auch vom Beirat Horn-Lehe bereits am 30.1.2003 einstimmig ablehnend beschlossen wurde.
- Der Bürgerverein Horn-Lehe bekräftigt weiterhin die Ablehnung des Entwurfs zum Bebauungsplan 2041 vom 29.06.1998 und des Freiraumkonzepts Riensberg von 1996, in welchen die Trassierung dieser Straßenbahnverbindung bereits geplant wurde.

⁴ Verkehrsentwicklungsplan Bremen, a.a.O., S. 154

2. Zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept ÖPNV/SPNV/RV für die Universität

Bei einem Aufkommen von 20.000 Studierenden und 15.000 Beschäftigten im Bereich der Universität/ Technologiepark bedarf es zur Realisierung der Klimazielsetzung weitreichenderer zukunftsorientierter Planungskonzepte mit einer optimierten Verknüpfung von Mobilität und städtebaulichen Perspektiven. Nur so kann sich dieser Wissenschafts- und Technologiestandort in Bremen zum Wohle unserer Stadt und ihrer Bevölkerung optimal entwickeln.

2.1 Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität.

Gemäß der Maßnahme E.5 des Verkehrsentwicklungsplans 2025 soll die Straßenbahnlinie 8 zur Universität verlängert werden. Hierdurch würde die stark belastete Linie 6 entlastet und die Erschließung von Teilen des Campus verbessert.⁵



Quelle: Schlichting, M.A., Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität Bremen, Bachelor Thesis, Hochschule Bremen, 2017., S. 9/54

Bisherige Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 gingen davon aus, dass diese von der Kulenkampffallee das dortige Kleingartengebiet durch den Fettkampsweg bis zur Eisenbahnstrecke Bremen-Hamburg durchquert und unter der Bahnstrecke hindurchgeführt wird (s.oben). Nachteilig wird hierbei insbesondere die Beeinträchtigung der Kleingartengebiete beiderseits der Bahnstrecke gesehen. Darüber hinaus bedarf es eines kostenaufwändigen Trogbauwerks zur Unterquerung der Bahn.

⁵ Verkehrsentwicklungsplan Bremen, a.a.O.,S.150

Eine andere Variante zur Verlängerung der Linie 8 sieht folgende Streckenführung vor⁶. Die Straßenbahn biegt von der jetzigen Endstation Crüsemannallee links in die Kulenkampffallee ein und folgt der Straße bis zur Einmündung in die Parkallee. Dort biegt sie nach rechts in die Parkallee ein und folgt dieser über die Universitätsallee bis zur Bibliothekstraße. Hier erfolgt der Anschluss an die Gleisführung der Linie 6. **Diese Variante unterstützt auch der Bürgerverein Horn-Lehe.**



Quelle: Schlichting, M.A., Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität Bremen, a.a.O., S. 8/54

⁶ Vgl. Schlichting, M.A., Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität Bremen, Bachelor-Thesis, Hochschule Bremen, S. 7/54

2.2 Neue Straßenbahnverbindung nach Borgfeld/Lilienthal

Die Universität und der Technologiepark sind mit der Straßenbahnlinie 4 aus Richtung Lilienthal/ Borgfeld nicht direkt erreichbar, sondern nur durch Umsteigen in die Buslinie 21 in Horn. Geplant ist weiterhin gemäß VEP 2025 der Bau einer Straßenbahnstrecke für die Linie 4S von Horn in Richtung Riensberg (E2) mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 6.(Horner Spange) Von dort würde dann ebenfalls eine Umsteigemöglichkeit zur Universität bestehen. Diese Umsteigeverbindungen sind jedoch unattraktiv und tragen somit wenig zu einer Reduzierung der motorisierten Individualmobilität bei.

Daher wäre eine direkte Erreichbarkeit der Universität aus den nordöstlichen Umlandgemeinden eine ideale Ergänzung des Streckennetzes der BSAG.

Ein solcher Vorschlag wurde vom Beirat Horn-Lehe am 22.4.2014 in seiner Stellungnahme zum VEP 2025 mehrheitlich beschlossen:

„Der Beirat regt an, auch alternative Optionen für eine Straßenbahn-Querverbindung z.B. im Verlauf des Autobahnzubringers Horn-Lehe zu prüfen.“

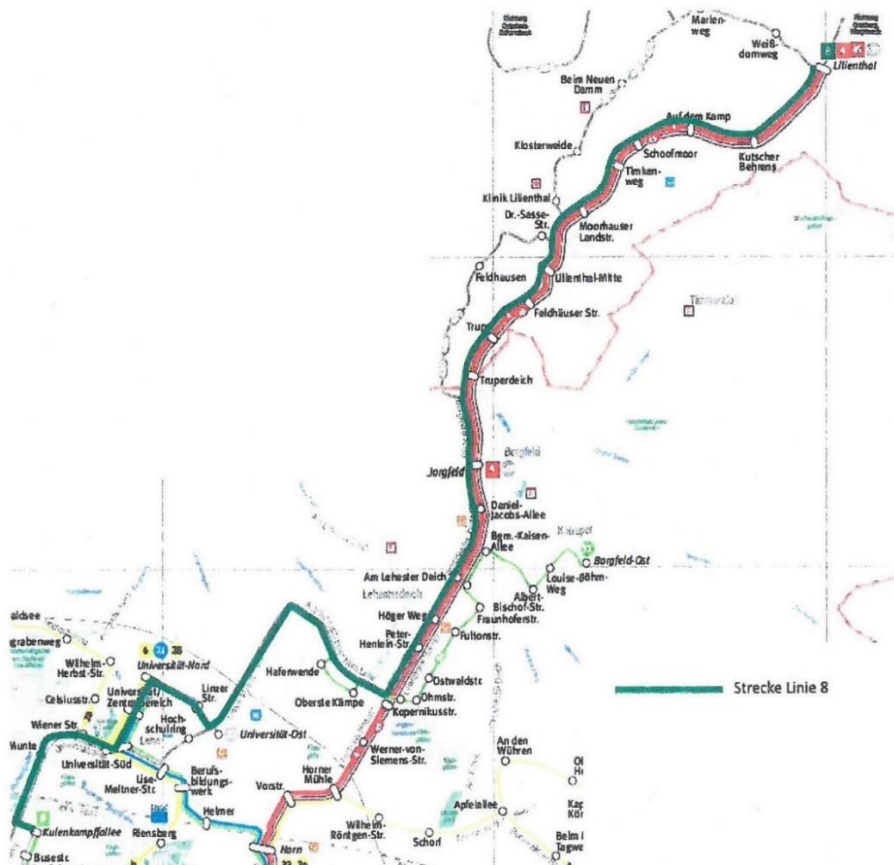
Diese Planungsalternative wurde dem VEP-Planungsteam auch vom Bürgerverein Horn-Lehe auf dem Bürgerforum Nordost zum VEP 2025 am 02.Juli 2014 unterbreitet. Schlichting⁷ nimmt in seiner Bachelor-Thesis diesen Gedanken ebenfalls auf und plädiert für eine Straßenbahnverbindung vom Zentralbereich der Universität die Autobahn querend in das Leher Feld.

Die Weiterführung erfolgt dann seitlich entlang dem Autobahnzubringer Horn-Lehe bis zur Kopernikusstraße und Weiterführung über die Lilienthaler Heerstr. in Richtung Borgfeld/Lilienthal als **Linie 8**.

Diese Straßenbahnlinie kann dann auch mit einer Haltestelle Oberste Kämme das Gewerbegebiet Haferwende und das Wohngebiet Hollergrund mit dem Senioren-Stiftungsdorf anschließen.

⁷ Schlichting, M.A., a.a.O., S. 51/54

Bürgerverein Horn-Lehe



:Schlichting, M.A., Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zur Universität Bremen, a.a.O., S.52/54

Vorteile:

- Die Universität ist direkt mit der neuen Straßenbahnlinie 8 von Lilienthal, Borgfeld und Horn-Lehe Nord (Leher Feld) erreichbar.
- In Weiterführung erreicht diese Straßenbahnverbindung direkt den Bremer Hauptbahnhof und verkürzt damit merklich die Gesamtfahrzeit Lilienthal-Bremen Hbf.
- Die jetzige Straßenbahnlinie 4S wird dadurch überflüssig und damit auch die Planungen für eine Querverbindung Horn in Richtung Riensberg (Horner Spange).
- Eine Verkürzung der Gesamtfahrzeit Lilienthal-Bremen-Hbf mit der Straßenbahn führt zu einem verringerten Aufkommen der Pkw Individualmobilität in Richtung Bremen⁸ und bewirkt komplementär eine Verringerung der CO₂-Emissionen. Der Ausbau von Park& Ride Kapazitäten in Falkenberg würde diesen Wirkungseffekt noch verstärken.
- Die Regionalbuslinien 630 und 670 von Zeven und Worswede nach Bremen Hbf. könnten ab Lilienthal durch die neue Straßenbahnlinie 8 ersetzt werden. Dies trägt zu einer weiteren Verringerung der CO₂-Emissionen bei.

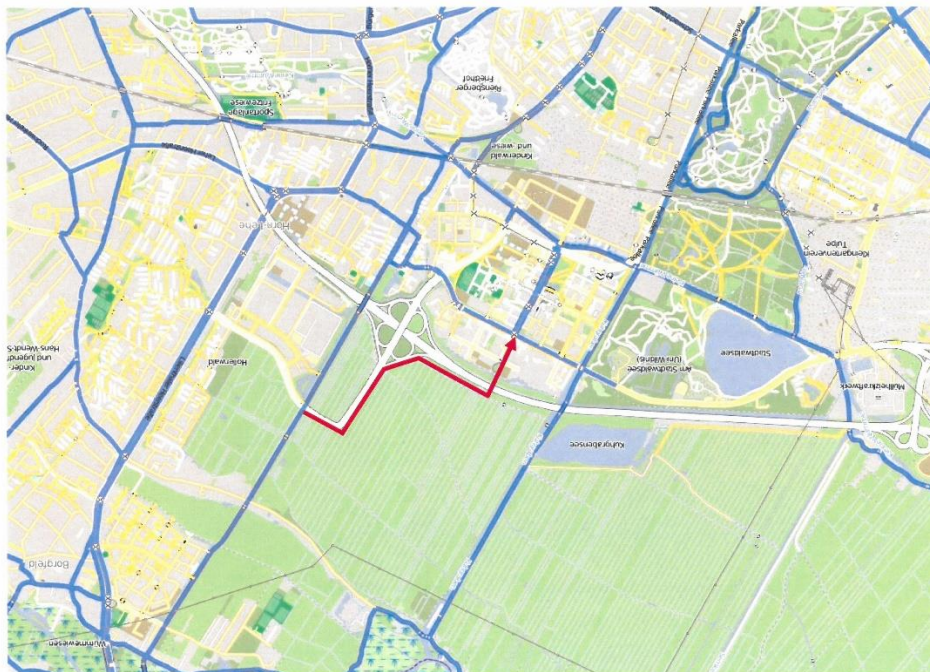
⁸ Die Zahl der Einpendler nach Bremen aus den Gemeinden Lilienthal, Grasberg, Worswede, Tarmstedt und Zeven betrug am 30.06.2019 insgesamt 7.691 Personen. Im Durchschnitt benutzen 72.v.H. der Pendler das Auto. Quelle: Arbeitnehmerkammer Bremen, KammerKompakt Nr.1, 2020, S.3

2.3 Ergänzung des Radverkehrsnetzes Lilienthal-Borgfeld-Universität

Eine wesentliche Unterstützung der CO₂-freien Mobilität in Bremen wird durch den Fahrradverkehr erreicht. Gegenwärtig wird ein Viertel der Wege in Bremen mit dem Rad gefahren.⁹ Eine bedeutsame Erhöhung des Radverkehrs wird durch die im Verkehrsentwicklungsplan beschlossenen Radschnellwege, den sogenannten **Premiumrouten**, erwartet.

Die Premiumroute D 16 hat dabei die Streckenführung Lilienthal-Universität-Innenstadt-Huchting. Von Lilienthal bis Horn-Lehe folgt diese Route dem Jan-Reiners-Weg und nutzt auch zur Querung der Autobahn die Trassenführung der ehemaligen Schmalspurbahn. Eine qualitative Weiterentwicklung dieser Route wurde u.a. durch bevorrechtigte Querung der Straße Am Lehesterdeich erreicht. Am Ende des Jan-Reiners-Weges (bei Erreichen der Vorstraße) ist eine Premiumqualität dieser Route derzeit nur noch eingeschränkt gegeben. Dies gilt einerseits für die weitere Streckenführung durch den Helmer in Weiterführung der Route über die Achterstraße in Richtung Universität, alternativ über die (durch Nebenstraßen erreichbare) Spittaler Str. bis zum Zentralbereich der Universität.

Beim Bau der hier vorgeschlagenen Straßenbahnverbindung von der Kopernikusstraße zur Universität (Linie 8) kann dann ab dem Jan-Reiners-Weg die Fahrrad Premiumroute D 16 bis zur Universität seitlich der Gleisanlage der Straßenbahn durch Querung der Autobahn direkt bis in den Zentralbereich des Campus geführt werden. Hierdurch wird eine uneingeschränkte Premiumqualität der Route bis direkt zur Universität erreicht. Eine durchgehende Beleuchtung dieser Fahrradstraße sowie ein regelmäßiger Winterdienst würde zu einer weiteren Steigerung der jährlichen Nutzungsfrequenz auf dem Jan-Reiners-Weg beitragen. Der Radverkehr auf dieser Route wird dadurch attraktiver, komfortabler und sicherer!



⁹ ADFC Bremen/ BUND (Hrsg.) Mehr Radverkehr für Klimaschutz und Lebensqualität, Bremen o.J., S. 2