

**PROTOKOLL**

über die 4. Sitzung des **Beirates Huchting**,  
am Montag, 15. Mai 2017, in der Aula des Bürger- und Sozialzentrums Huchting,  
Amersfoorter Straße 8, 28259 Bremen

Anwesend: vom Ortsamt      Frau Belin, Herr Schlesselmann  
vom Beirat              Frau Averwesser (zeitweise), Frau Kretschmann, Frau Otto-Kleen, Herr Blanke, Herr Böse, Herr Bries, Herr Hamen, Herr Horn, Herr Krüger, Herr Rietz, Herr Siepker  
entschuldigt            Frau Batrakow, Frau Cikryt, Frau Werner  
Gäste zu TOP 2        Frau Baute (SUBV), Herr Arndt (BSAG), Herr Kollberg (INTRAPLAN Consult GmbH)

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr mit der Begrüßung der Gäste, der Bürgerinnen und Bürger und der Mitglieder des Beirates eröffnet.

Die fristgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit werden festgestellt.

Die Protokolle der 10. Sitzung 2016 und der 3. Sitzung 2017 des Beirates Huchting werden einstimmig bei einer Enthaltung genehmigt.

Die Tagesordnung wird genehmigt.

**Tagesordnung**

1. Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
2. Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8; Standardisierte Bewertung und Sachstand
3. Globalmittelvergabe 2017
4. Stadtteilbudget Verkehr
5. Verschiedenes

**TOP 1 Anfragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung**

Es gibt keine Anfragen.

**TOP 2 Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8; Standardisierte Bewertung und Sachstand**

Frau Baute führt in das Thema ein und erklärt, dass die aktualisierte Standardisierte Bewertung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 inzwischen vorliegt und heute vorgestellt wird. Die Standardisierte Bewertung ist im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt worden. Es ist eine neue Standardisierte Bewertung erforderlich geworden, weil der Prognosehorizont der bisherigen Bewertung aus dem Jahre 2010 mit dem Prognosejahr 2015 überschritten wurde. Diese ist daher nicht mehr anwendbar und es vom Bund eine neue Bewertung angefordert worden. Der Prognosehorizont reicht bei der neuen Bewertung bis zum Jahr 2025. Es handelt sich bei der Standardisierten Bewertung um ein bundesweit einheitliches Bewertungsverfahren. Sie verweist bezüglich der Einzelheiten an Herrn Kollberg von der INTRAPLAN Consult GmbH, die diese Bewertung durchgeführt hat.

Herr Kollberg geht auf die historische Entstehung und die Grundsätze der Standardisierten Bewertung ein. Diese ist aufgrund begrenzter Finanzmittel notwendig, um die Förderfähigkeit von Infrastrukturvorhaben bewerten zu können. Nur volkswirtschaftlich sinnvolle Projek-

te sollen gefördert werden. Seit über 30 Jahren ist die Bewertung Standard auf allen Ebenen – von der Kommune bis zum Bund. Es muss einen Anlass, also ein Projekt, geben. Dieses Projekt wird aus Sicht der Fördermittelgeber beurteilt. Soll dieses Projekt umgesetzt und gefördert werden, hat verpflichtend eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen. Dabei wird ausschließlich das vorgeschlagene, konkrete Projekt bewertet, nicht aber Varianten oder Alternativen.

Projekte werden auf ihre Wirkungen hin analysiert. Dabei werden verschiedene Bereiche wie gesamtwirtschaftliche Beförderungskosten, Erreichbarkeit, Umwelt, Verkehrssicherheit etc. beleuchtet und anschließend monetär bewertet. Die Werte des volkswirtschaftlichen Nutzens werden den Kosten inkl. Kapitaldienst gegenüber gestellt. Der sich daraus ergebende Quotient stellt das Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung dar. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nunmehr 1,38. Damit ist die Maßnahme als förderungswürdig anzusehen. Jedem investierten Euro steht ein gesamtwirtschaftlicher Wert von 1,38 Euro gegenüber.

Die vorliegende Standardisierte Bewertung basiert auf der Verfahrensanleitung von 2006. Die Preise sind von 2010 auf das Jahr 2006 indiziert worden. Die Verfahrensanleitung legt Werte und Kostenansätze fest. Die Abschaffung des Busringverkehrs wurde in die neue Bewertung eingerechnet. Auch die Tatsache, dass eine Straßenbahn anfangs teurer ist als ein Busverkehr ist berücksichtigt worden. Trotz der dann notwendigen Umstiege innerhalb des Stadtteils und der damit verbundenen Nachteile überwiegen die Vorteile der Straßenbahnverlängerung. Es wird von einer Reisezeitreduzierung von 660 Stunden pro Tag ausgegangen. Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen belaufen sich auf 46,7 Mio. Euro. Das sind etwa 13 Mio. Euro pro Streckenkilometer. Dies sei ein üblicher Wert. Diese könnten ansonsten bis zu 25 Mio. Euro betragen.

Die Bewertung an sich wird von einem Computerprogramm in einem Verkehrsmodell errechnet. Es liegen Zählraten der BSAG vor, die durch Sensoren in den Fahrzeugen ermittelt werden. Das Verkehrsmodell muss diese aktuellen Zahlen wiedergeben und bestätigen. Dann kann dieses Verkehrsmodell als Basis für eine Prognose anhand der Daten des Verkehrsentwicklungsplans 2025 angewendet werden.

Aus dem Beirat wird mit Bedauern und Enttäuschung reagiert, dass Herr Senator Dr. Lohse trotz Aufforderung nicht bei der heutigen Beiratssitzung anwesend ist. Es folgen Fragen aus dem Beirat.

Auf Nachfrage erklärt Frau Baute, dass die neue Verfahrensanleitung 2017 zum Zeitpunkt der Beauftragung und Erstellung der neuen Standardisierten Bewertung noch nicht vorlag und daher nicht angewendet werden konnte. Das BMVI hat entschieden, dass die Verfahrensanleitung in der Version 2006 angewendet werden soll. Bislang sind alle „alten Verfahren“ nach der Version 2006 gerechnet worden. In der vorliegenden Bewertung wird nur die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 gerechnet.

Es wird gefragt, welche Kosten für die Standardisierte Bewertung angefallen sind.

Frau Baute reicht die Kosten nach. (*Protokollnotiz: Die Kosten betragen laut Mitteilung von Frau Baute netto 37.800 Euro und wurden aus Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV gezahlt*)

Es wird gefragt, weshalb man Kosten für 2006 zugrunde legt.

Frau Baute antwortet, dass aktuelle Kosten zugrunde gelegt worden sind. Diese sind wegen der Verfahrensanleitung 2006 auf das Jahr 2006 indiziert worden.

Auf Nachfrage erklärt Herr Kollberg, dass bei den maßgeblichen Fahrgastzahlen das dritte Jahr nach Inbetriebnahme betrachtet werden muss. Dies ist aufgrund der Gewöhnung der Nutzer\*innen notwendig. Mit Blick auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 habe sich herausgestellt, dass die Berechnungsformel und die Prognose passen. In Lilienthal entsprechen die Fahrgastzahlen der Linie 4 und des weiterhin verkehrenden Busses, der in eigener Regie und auf eigene Kosten des Busunternehmens verkehrt, der Prognose. Dies sei ein besonderer Umstand. Eigentlich sei die Einstellung des Busses geplant gewesen. Es gebe Projekte, bei denen die Prognose zutreffe, es gebe aber auch Projekte, wo es Abweichungen gebe.

Ein Beiratsmitglied erläutert, dass die Prozessbeschreibung wohl richtig angewandt worden sei, aber es sei fraglich, ob diese auf Huchting tatsächlich passe.

Man spricht sich wiederholt für den ÖPNV aus. Hier wird jedoch ein funktionierendes Busringssystem zerschlagen und daher die Planung in der jetzigen Form abgelehnt.

Auf Nachfrage erklärt Herr Kollberg, dass die Kosten hinsichtlich der Straßenbahnen von der BSAG und bezüglich der Baukosten vom Amt für Straßen und Verkehr übermittelt und entsprechend verarbeitet worden sind. Für die Verkehrsnachfrage sind die Fahrgastzahlen der BSAG und das VEP 2025 herangezogen worden.

Aus dem Beirat wird bemängelt, dass die Anzahl der Haltestellen durch die Straßenbahnverlängerung sinkt. Die Erreichbarkeit verschlechtert sich insbesondere für Fußgänger. Das widerspricht einer besseren Erreichbarkeit des ÖPNV. Für die Huchtinger verschlechtere sich die Erreichbarkeit des ÖPNV.

Herr Arndt entgegnet, dass es nicht weniger, sondern 2 Haltestellen mehr im Stadtteil geben werde. Die wegfallenden Haltestellen seien nur schwach im Stadtteil nachgefragt worden. Für den Bereich zwischen Friedhof und der Haltestelle sehe er die Lage unproblematisch. Nur wenige Fahrgäste würden dort ausschließlich zwischen diesen Haltestellen fahren.

Es wird aus dem Beirat kritisiert, dass man zwar von einigen Bereichen im Stadtteil direkt in die Innenstadt fahren könne, aber für Fahrten innerhalb des Stadtteils zukünftig umsteigen müsse. Dies sei ein enormer Nachteil.

Herr Kollberg stellt heraus, dass der zukünftige Umstieg innerhalb des Stadtteils nur ein Aspekt sei. Der Entfall des Umstiegs in die Innenstadt müsse als ein wesentlicher Vorteil dagegen gehalten werden und sei wesentlich höher zu bewerten. Beides ist in die standardisierte Bewertung eingeflossen.

Ein Beiratsmitglied wundert sich über den Rückgang der Kosten von 56,6 Mio. Euro bei der Bewertung 2010 auf nunmehr 46,7 Mio. Euro in 2017. Damit wird das Vorhaben angeblich über 9 Mio. Euro billiger als noch 2010 berechnet. Auch einzelne Kostenpositionen weichen erheblich voneinander ab. Angesichts der allgemein steigenden Kosten insbesondere auch im Bau sei das schwer nachvollziehbar. Hypothetisch wird angemerkt, dass man noch 10 Jahre warten solle, dann gäbe es die Verlängerung umsonst.

Herr Kollberg erläutert die Änderungen der neuen Verfahrensanleitung. Der Modal-Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsmittel) bleibt unverändert. Der Öko-Mix sowie Kosten- und Wertansätze ändern sich. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ergibt sich aus dem VEP 2025. Es wird interne Verlagerungen im öffentlichen Verkehr geben. Aktuellere Zahlen und validierte Daten werden zugrunde gelegt. Eine standardisierte Bewer-

tung für Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 wird im Übrigen zurzeit von INTRAPLN Consult GmbH gerechnet.

Aus dem Beirat wird darauf hingewiesen, dass das Bürger- und Sozialzentrum gerade neu gebaut werde und durch den Wegfall des Ringverkehrs schlechter erreichbar sei. Huchting ist ein wachsender Stadtteil und gibt viele Alleinerziehende hier. Insbesondere die Ärzte an der Huchtinger Heerstraße sind schlechter erreichbar. Insgesamt stellen die Straßenbahnverlängerung und der Wegfall des Busingverkehrs für Huchting keine Verbesserung dar. Es wird in diesem Zusammenhang gefragt, ob die Fördermittel des Bundes nach wie vor zeitlich begrenzt bis 2019 zur Verfügung stehen.

Frau Baute erklärt, dass der Förderantrag jedes Jahr neu gestellt werden müsse, die Mittel aber über 2019 hinaus verfügbar blieben. Es seien Varianten mit der Vorhabenträgerin diskutiert worden und die beste als Vorzugsvariante bewertet worden. Die Verlängerung der Linie 1 mit der Buslinie 58 ist im Mitfall gerechnet worden.

Was die Anzahl der Personenfahrten anbelangt wird von Herr Schlesselmann die Frage aufgeworfen, ob diese realistisch sind. Aktuell wird beim Ohnefall im Bereich der Kirchhuchtinger Landstraße auf den Buslinien 57 und 58 mit 8600 Personenfahrten pro Tag gerechnet. Im Mitfall sollen es für die Straßenbahn 14300 zuzüglich der 2100 Personenfahrten auf der verbleibenden Buslinie 58 werden. Man gehe also von einer Steigerung der Personenfahrten von fast 100 Prozent aus. Es ist zweifelhaft, ob diese Anzahl angesichts der Einwohnerdaten in den betreffenden Bereichen überhaupt erreicht werden können. Diese Zahlen müssen außerdem mit den 2600 verlagerten Fahrten vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr sowie der 900 induzierten Fahrten korrespondieren. Dies sei nicht erkennbar. Des Weiteren ist ein erheblicher Anstieg von 24 % auf 30 % bei dem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 2010 zur aktuellen Bewertung zugrunde gelegt worden. Das Nutzerverhalten könne sich in der Zwischenzeit doch nicht so wesentlich verändert haben.

Herr Kollberg antwortet, dass bezogen auf alle Fahrtbeziehungen in der Summe die meisten Menschen profitieren würden. Natürlich gebe es für einige auch Nachteile. Die Standardisierte Bewertung stellt ein komplexes Verfahren dar, welches diese Aspekte berücksichtigt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ergebe sich aus dem VEP 2025.

Es wird an die Entwicklung der Planungen erinnert. Ursprünglich war die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 das Hauptprojekt. Weil dieses sich nicht allein rechnete kam die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 hinzu. Die Verlängerung der Linie 1 und der Linie 8 sind immer im Paket verkauft und als unzertrennlich angesehen worden. Es sei ein Rätsel, dass nun die Linie 1 auch ohne die Linie 8 verlängert werden soll.

Ein weiterer Zuhörer erklärt, dass die Verlängerung der Linie 8 auf niedersächsischer Seite gestoppt sei. Niemand wisse, wie es weitergeht. Es müsse erneut einen Runden Tisch geben, um zu klären, ob die Maßnahme überhaupt noch Sinn macht. Die Straßenbahnverlängerung ist nicht dringend notwendig. Der Busingverkehr sei günstiger und die Verlängerung der Straßenbahn Geldverschwendung. Der Bund verlasse sich auf das Prüfungsergebnis der Standardisierten Bewertung. Die Prognosen der Firma INTRAPLAN Consult GmbH seien generell zu positiv und verweist an eine Untersuchung der TU Chemnitz.

Es wird zudem auf die Probleme beim Straßenverkehr verwiesen. Hier werden sich gerade an den Kreuzungspunkten Straßenbahn/motorisierter Individualverkehr Staus bilden. Wo sollen Pendler parken. Es steht weiterhin nur das Roland-Center oder Grolland als P+R-Plätze zur Verfügung. Die wenigen Stellplätze an der Brüsseler Straße helfen nicht weiter. Man solle auf Elektrobusse umstellen, statt die Straßenbahn zu verlängern.

Es wird gefragt, ob es eine detailliertere Version der Standardisierten Bewertung gebe.

Frau Baute erklärt, dass die auf der Homepage der senatorischen Behörde veröffentlichte Version die Langversion darstelle. Eine längere Version gebe es nicht.

Aus dem Publikum werden weitere Fragen gestellt. Woher sollen die hohen Personenfahrten kommen, da im Stadtstaat Bremen keine Neubebauung erfolgt. Außerdem müsste beachtet werden, dass viele mit einem „Sozialticket“ fahren würden, was sich bei den Erträgen niederschlagen wird.

Es wird die Fällung von 700 Bäumen für die Verlängerung der Straßenbahn beklagt. Der ansonsten so wichtige Baumschutz werde hier außer Acht gelassen.

Insgesamt werden laut Publikum 59 Straßen bei der Erreichbarkeit des ÖPNV schlechter gestellt, nur 7 bis 8 Straßen würden eine bessere Anbindung bekommen.

Es wird sich erkundigt, ob die in der Standardisierten Bewertung von 2004/2005 prognostizierten Daten für 2015 tatsächlich gepasst hätten.

Herr Kollberg entgegnet, dass die Zahlen nicht vergleichbar seien.

Der Beirat Huchting fasst daraufhin folgenden **Beschluss**:

**Der Beirat Huchting fordert, zwingend den durchgehenden Busingverkehr zu erhalten und auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 zu verzichten.**

Abstimmungsergebnis: 9 Ja-Stimmen; 1 Nein-Stimme

### **TOP 3 Globalmittelvergabe 2017**

Beiratssprecher Bries übernimmt die Leitung, erläutert die Globalmittelvergabe, die Anträge und lässt über diese abstimmen.

Bereits bewilligt:

Konzert im Park 2017:	3.000,00 Euro
Sommerferienkalender 2017:	1.500,00 Euro
Budget Jugendbeirat:	10.000,00 Euro
<b>Noch zur Verfügung stehende Summe:</b>	<b>41.711,69 Euro</b>

### Noch zu beschließende Anträge

Antragsteller	Antragssumme	bewilligt	Abstimmung
1. Hohenhorster Park e.V.	3.729,76 Euro	3.729,76 Euro	10 Ja
2. Schützenverein Huchting	10.000,00 Euro	10.000,00 Euro	8 Ja; 2 Enth.
3. Park Links der Weser e.V.	3.000,00 Euro	3.000,00 Euro	10 Ja
4. Arbeit & Ökologie, Betrieb der ÖkoNet gGmbH	995,67 Euro	995,67 Euro	10 Ja *
5. FC Huchting e.V.	1.000,00 Euro	1.000,00 Euro	10 Ja
6. Sergej Fuhr	2.168,20 Euro	2.168,20 Euro	10 Ja **
7. I.G.M.G. Ortsverein Huchting e.V.	2.519,13 Euro	2.519,13 Euro	9 Ja, 1 Enth.

8. TuS Huchting von 1904 e.V.	3.002,74 Euro	3.002,74 Euro	9 Ja, 1 Enth.
9. Hans-Wendt-Stiftung	544,00 Euro	544,00 Euro	10 Ja
10. Stadtteilmfarm Huchting e.V.	2.500,00 Euro	2.500,00 Euro	10 Ja
11. Ev. St. Matthäus Gemeinde Bremen	1.350,00 Euro	1.350,00 Euro	10 Ja
12. Kindertagesstätte St. Pius	1.098,00 Euro	1.098,00 Euro	10 Ja
13. Reit- und Fahrclub Niedervieland e.V.	2.300,00 Euro	2.300,00 Euro	10 Ja
14. Tennisverein Süd e.V.	3.128,12 Euro	3.128,12 Euro	10 Ja
15. AWO Soziale Dienste gemeinnützige GmbH	912,00 Euro	912,00 Euro	10 Ja

\*) Unter dem Vorbehalt, dass nicht Material seitens der zuständigen Behörde gestellt oder finanziert wird. Das Ortsamt erkundigt sich.

\*\*) Unter dem Vorbehalt, dass nicht eine vergleichbare Musikanlage im Stadtteil zur Verfügung steht. Das Ortsamt fragt nach.

#### **TOP 4 Stadtteilbudget Verkehr**

Herr Schlesselmann erinnert an die vorbereitende Beratung im Fachausschuss Verkehr am 25.04.2017. Dort sind entsprechende Empfehlungen abgegeben worden. Außerdem wurde durch Beiratsbeschluss bereits ein Betrag von 50.000 Euro vorab festgelegt, um Maßnahmen im Bereich des Sodenmattparks bzw. Sodenmattsees zu finanzieren. Insgesamt stehen 104.882 Euro zur Verfügung (52.441 für 2016 und 52.441 für 2017). Auf Vorschlag von Herrn Schlesselmann werden die konkret vorliegenden Maßnahmen den Prüfungsersuchen vorgezogen. Bezüglich der Mittelvergabe fasst den Beirat den folgenden **Beschluss:**

Ort/Lage	Maßnahme	Anteil Stadtteilbudget Verkehr grobe Kostenschätzung - ohne Gewähr!	Priorität
Sodenmattpark/ Sodenmattsee	Festbetrag für Befestigung/Asphaltierung des Verbindungsweges und Installation Beleuchtung	50.000	1.
Grollander Straße	Bürgerantrag: Einbau Kissen; Beschluss FA Verkehr 30.08.2016: Empfehlung verkehrsberuhigende Maßnahmen in Form von Kissen, Schwellen oder ähnlichem	6.000 - 10.000	2.
Weg zur Varreler Bäke/Brücke Grüne Straße	zzt. unbefestigt - Asphaltierung ca. 60 m	ca. 15.000	3.
Am Sodenmatt	Querungshilfe Kloßkampsweg/Am Chaukenbrunnen (Querungshilfe in Kurve nicht möglich, Piktogramm vorhanden) - Prüfung Lösungsmöglichkeiten (bspw. zusätzlicher Gehweg) ASV	k.A.	4.
Harriersand Ecke Robinsbalje	Elternantrag: Querungshilfe Schulweg zur GS Robinsbalje - Prüfung Lösungsmöglichkeiten ASV	k.A.	5.

Abstimmungsergebnis: 10 Ja-Stimmen - einstimmig

#### **TOP 5 Verschiedenes**

./.

Ende der Sitzung: 22.20 Uhr

Beiratssprecher

Sitzungsleiter und Protokoll

Herr Bries

Herr Schlesselmann