



Die moderne Tram in Europa

»Die Straßenbahn ist die städtebauliche Idee des Jahrhunderts.«

Alain Chenard, ehemaliger Oberbürgermeister von Nantes



Hafenstraße | Bei begrenzten Platzverhältnissen verkehrt die Straßenbahn im allgemeinen Straßenraum. Eine dynamische Straßenraumfreigabe, gesteuert durch die normalen Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten, sichert der Bahn ein zügiges Vorankommen.

Und die Zukunft?

Bremerhaven im Jahre 2025

Die Straßenbahn fährt seit einigen Jahren, und in erstaunlich kurzer Zeit haben sich die Verkehrsgewohnheiten der Menschen merklich verändert. Der öffentliche Nahverkehr ist auf dem besten Weg, die historischen Fahrgastrekorde aus den 1970er-Jahren nicht nur einzustellen, sondern zu übertreffen. Viele von der Straßenbahn benutzte Straßenzüge sind nicht mehr wiederzuerkennen. Leherheide wird von einem grünen parkähnlichen Trassenband durchzogen, die Stadterneuerung kommt entscheidend voran. In Wulsdorf sorgte der Straßenbahnbau für die dringend nötige Verkehrsverlagerung aus dem Ort heraus. Mehr als die Hälfte der Strecke ließen sich als Rasengleis verwirklichen, Asphaltwüsten verschwanden. Auf einmal erscheint es auch machbar, die ambitionierten Klimaschutzziele erreichen zu können. Bremerhaven ist stolz auf ein Nahverkehrssystem, welches vollständig mit regenerativer Energie betrieben wird und dadurch nicht nur in der Fachwelt schnell Modellcharakter erlangte.

Weichenstellung heute

Damit diese Vision Wirklichkeit werden kann, müssen heute die Weichen gestellt werden. Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer modernen Straßenbahn in Bremerhaven ist seit mehr als zehn Jahren gutachterlich belegt. Passiert ist seitdem aber nichts, so dass wertvolle Zeit verloren ging.

Auch heute geht es noch nicht um die Entscheidung, morgen mit dem Bau zu beginnen. Möchte man aber den öffentlichen Nahverkehr ernsthaft aufwerten, wird dies nur funktionieren, wenn man dafür externe finanzielle Fördermittel akquirieren kann. Dafür ist es notwendig, so bald wie möglich den volkswirtschaftlichen Nutzen eines Straßenbahnprojektes nach der bundesweit verbindlichen „Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen“ belegen zu können. Nur dann besteht die Chance, im Wettbewerb mit anderen Projekten zu bestehen. Dafür wiederum stehen aber die Chancen gar nicht schlecht: Wie nur ganz wenige Städte in Deutschland ist Bremerhaven aufgrund seiner Bandstadtstruktur prädestiniert für die Neueinführung eines leistungsfähigen Schienenverkehrsmittels.

„Der Fehler ist korrigierbar, wenn man es politisch will“

In einer Diskussionsrunde über die Wiederherstellung des Bahnhofes Bremerhaven-Speckenbüttel meinte der langjährige SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Wilfried Töpfer: „Die Schließung der Station 1988 war das Ergebnis einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik. Der Fehler ist korrigierbar, wenn man es politisch will.“ Diese Feststellung ist zu hundert Prozent auf die Bremerhavener Straßenbahn übertragbar.



Abb. 66: Mit der Straßenbahn direkt auf den Unicampus – die Linie 6 macht's möglich; Foto: J. Burmeister



Abb. 67: Die neue Querverbindung durch die Oster- und Westerstraße; Foto: J. Burmeister