

# **Straßenbahnerweiterung nach Osterholz und darüber hinaus**

Stellungnahme von Einfach Einsteigen

# Vorbemerkungen

Wir begrüßen die Pläne, die Straßenbahn Richtung Osterholz zu erweitern (VEP Projekt Nr. E.4) und in dem Zuge auch die Straßenbahnverbindung Malerstraße (VEP Projekt Nr. E.3) zu verwirklichen. Mit unserer Stellungnahme und unseren Vorschlägen melden wir uns zu Wort.

Die geplante Erweiterung der Straßenbahn Richtung Osterholz bietet zudem das Potenzial, etwas Neues im Bremer Straßenbahnnetz zu realisieren: Linien, die nicht über die Bremer Innenstadt gehen, sondern außerhalb dieser beginnen und enden. Solche Linien wären von Störungen im Netz weniger oder gar nicht betroffen und könnten so zur Stabilität und Zuverlässigkeit des Betriebs beitragen.

## Impressum

Einfach Einsteigen e.V.  
Jakobikirchhof 9  
28195 Bremen

Postfach 106052  
28060 Bremen

E-Mail: [team@einsteigen.jetzt](mailto:team@einsteigen.jetzt)  
Von Mark Wege und Jan Große

# Straßenbahnerweiterung Weserwehr-Sebaldsbrück



Datenquellen: Open Street Map (2024), Geofabrik (2022), Esri Deutschland (2019)  
Bearbeitung: Jan Große 2025

## Legende

- Vorschlag 1 Malerstraße
- Vorschlag 2 Föhrenstraße via Pfalzburger Straße
- Vorschlag 3 Hemelinger Brauereiviertel via Pfalzburger Straße
- Neue Haltestellen
- Bestehendes Straßenbahnnetz
- DB-Streckennetz

# 1. Erweiterungen im Bereich Weserwehr / Hemelingen

## ■ Variante 1

Wir halten die Querspange für eine sehr sinnvolle Verbindung, da sie dazu beiträgt, das Netz flexibler zu machen, indem neue mögliche Verbindungen im Bremer Straßenbahnnetz geschaffen werden. Ferner erlaubt sie es, im Falle von kurzfristigen Störungen den Betrieb aufrechtzuerhalten oder zu stabilisieren. Im Falle von Bauarbeiten im Netz stünde eine weitere Ausweichstrecke zur Verfügung.

Die Realisierung der Querspange über die Malerstraße erreicht allerdings keine zusätzlichen Fahrgäste. Eine weitere zusätzliche Haltestelle erigt daher keinen Sinn. Wir schlagen jedoch vor, die Haltestelle Weserwehr direkt vor das Einkaufszentrum Hansa Carré zu verlegen. Die meisten dort ein- und aussteigenden Fahrgäste werden das Einkaufszentrum als Ziel haben. Insofern sollte es diesen Fahrgästen so bequem wie möglich gemacht werden, indem die Haltestelle näher an den Eingang gelegt wird.

Angesichts dessen, dass die Verbindung nur 500 m lang ist und der planerische Aufwand verhältnismäßig gering ist, schlagen wir vor, das Projekt aus der allgemeinen Verlängerung der Straßenbahn Richtung Osterholz herauszulösen und Planung, Planfeststellung und Bau beschleunigt voranzutreiben. Der Bau der Variante 1 sollte unabhängig von Variante 2 oder 3 umgesetzt werden.

Ausbau via Pfalzburger Straße Richtung (*Variante 2*) Föhrenstraße oder via Pfalzburger Straße und Hemelinger Brauerviertel (*Variante 3*).

Für den Ausbau Richtung Osterholz sollte in Hemelingen auch eine weitere Verbindung durch die Pfalzburger Straße in Erwägung gezogen werden, um zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen und zudem das Netz weiter flexibler und stabiler zu machen.

## ■ Variante 2

Die Strecke über die Pfalzburger Straße via Föhrenstraße zum künftigen Regio-S-Bahnhof Föhrenstraße würde mit einer oder zwei Haltestellen zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen. Die Haltestelle Pfalzburger Straße/Alter Postweg würde das Gewerbegebiet am Hastedter Osterdeich, sowie die Anwohnenden im Bereich Föhrenstraße/Alter Postweg erreichen. Nicht zwingend notwendig, aber gegebenenfalls sinnvoll wäre eine weitere Haltestelle in der Föhrenstraße einzurichten, um die Erschließung weiter zu verbessern. Der Vorteil der Variante 2 gegenüber Variante 3 wäre, dass der Regio-S-Bahnhof Föhrenstraße angefahren werden würde. Allerdings halten wir diese Anbindung nicht für zwingend, wenn die künftige Linienplanung in der Hastedter Heerstraße von Osten kommend Linien über die Malerstraße in Richtung Hulsberg und Weserwehr vorsehen sollte.

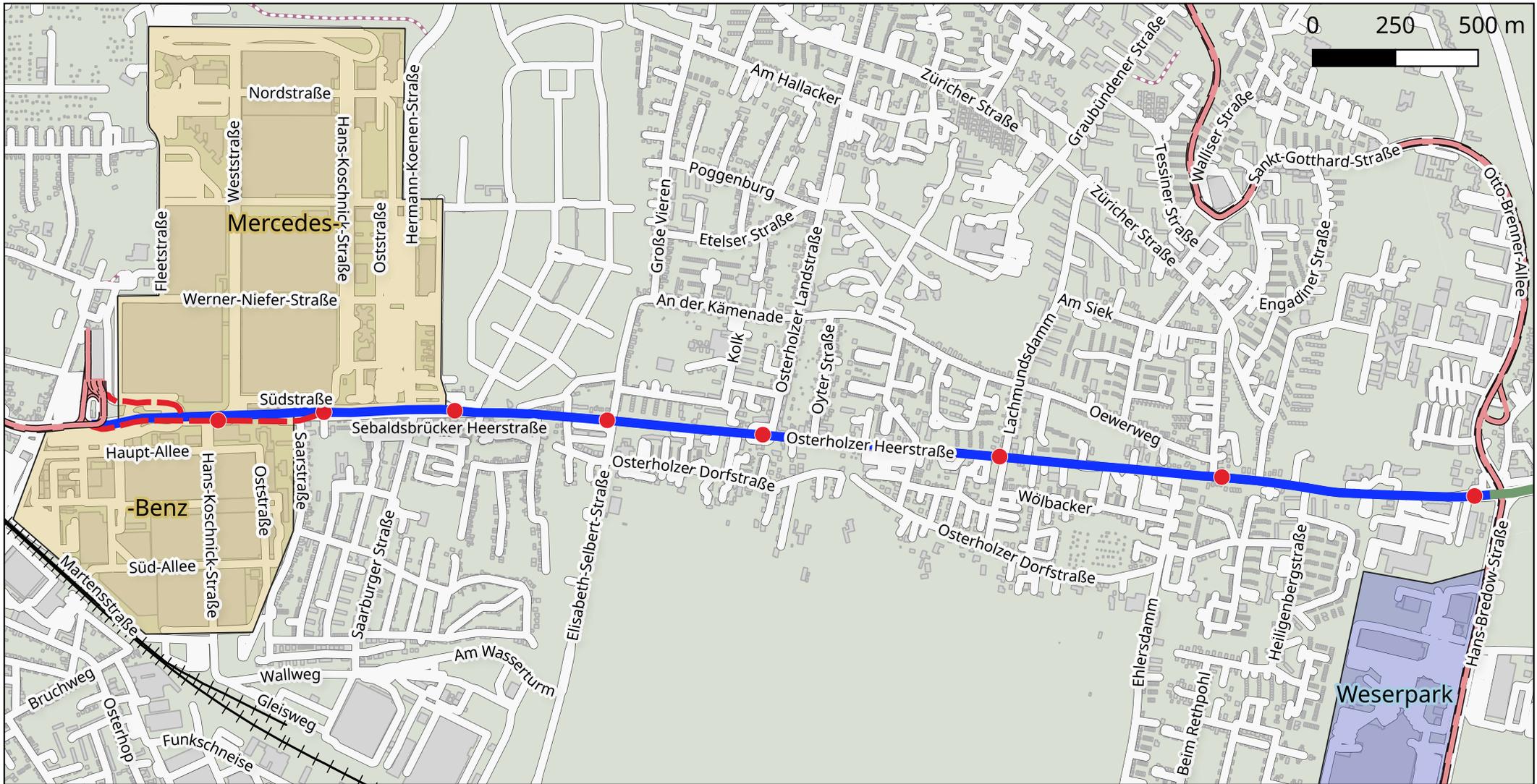
## ■ Variante 3

Wir würden vorschlagen, Variante 3 zu präferieren, die zusätzlich das Hemelinger Brauerviertel (*Coca-Cola-Könecke*) erschließt. Die abschließende Planung ist zwar noch nicht bekannt, aber es ist davon auszugehen, dass sowohl Wohn- als auch Gewerbebebauung dort erfolgen wird. In Planung ist auch ein Berufsschulcampus. Damit dürften ausreichend Fahrgastpotenziale vorhanden sein. Es besteht somit die Chance, einen regelmäßigen Fehler der Bremer ÖPNV-Planung zu vermeiden: Eine Straßenbahn erst dann zu bauen und zu planen, wenn ein neues Gebiet bereits entwickelt wurde. In Dänemark macht man dies sinnvollerweise anders herum.

Nachteil der Variante 3 ist der Umstand, dass an zwei Stellen eine Bahnstrecke unter- oder überquert werden muss, was entsprechenden Straßenbahnverbindung Malerstraße Planungsaufwand und Kosten verursacht. Dafür gibt es einen weiteren Vorteil: Die Hastedter Heerstraße ist ein Nadelöhr, das mit Variante 3 umfahren werden würde und somit im Falle von Störungen oder Baustellen eine Ausweichstrecke bieten könnte.

Bei der Führung der Straßenbahn durch die Malerstraße (*Variante 1/2/3*) sowie durch die Pfalzburger Straße (*Variante 2/3*) würden wir vorschlagen, wie bei der Führung durch die Osterholzer Heerstraße (*siehe Seite 5*) eine Führung der Straßenbahn in Seitenlage statt in Mittellage zu prüfen, um den wahrgenommenen Straßenraum deutlich zu verkleinern und diesen Bereich städtebaulich aufzuwerten.

# Straßenbahnerweiterung Osterholz



## Legende

- Bestehendes Straßenbahnnetz
- Streckenerweiterung Osterholz
- - - Alternative Führung über Mercedes-Gelände
- Haltestellen
- ⊢ DB-Streckennetz

Datenquellen: Open Street Map (2024), Geofabrik (2022), Esri Deutschland (2019)  
Bearbeitung: Jan Große 2025

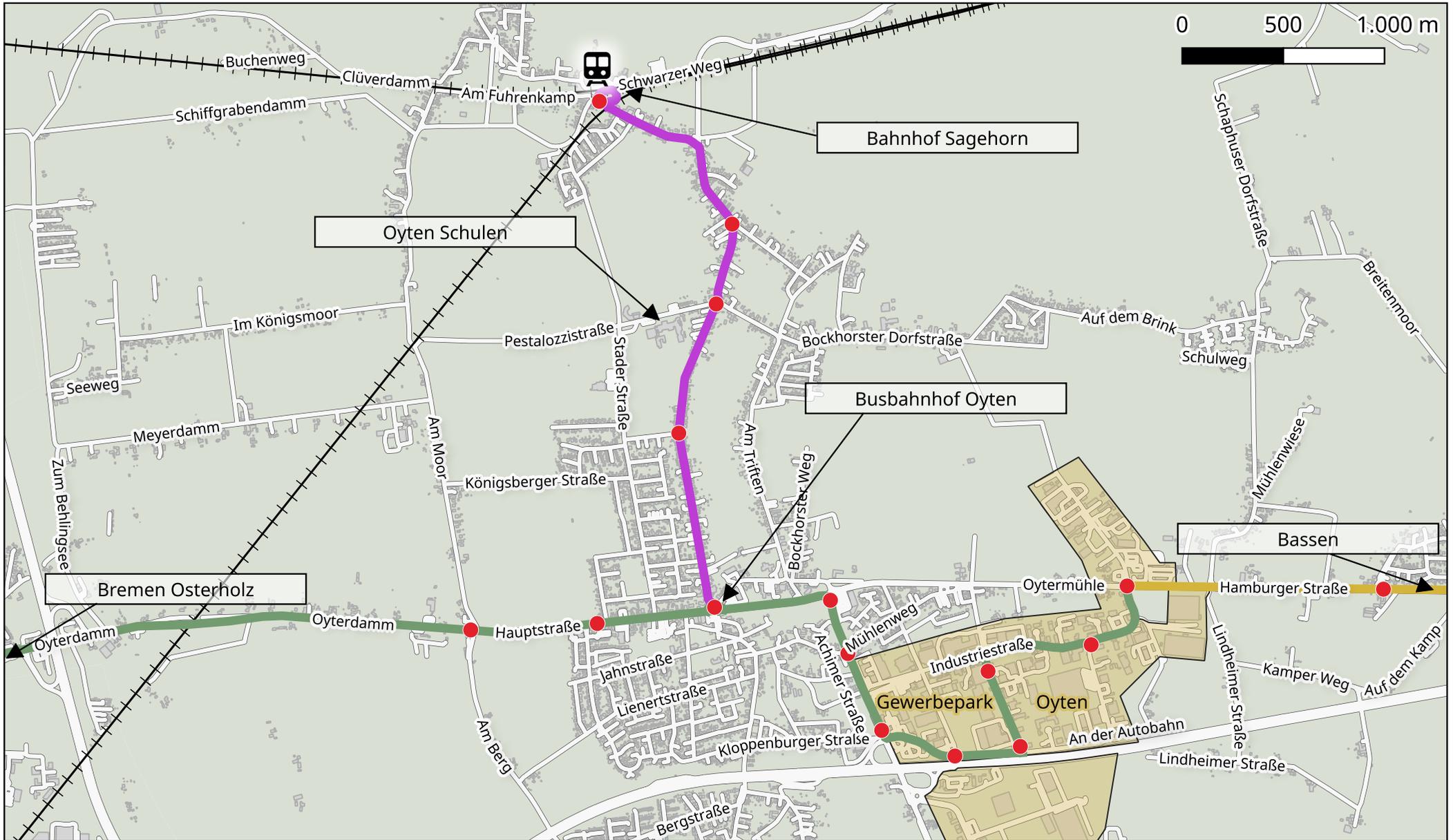
## Ausbau Sebaldsbrück – Osterholz

Die natürliche Verlängerung ab Depot Sebaldsbrück führt über die Brücke beim Daimler-Werk. Berichten zufolge soll eine Führung der Straßenbahn hier technisch machbar sein, allerdings ein Nadelöhr darstellen. Daher schlagen wir vor, als Alternative die Führung der Straßenbahn über das Mercedes-Gelände zu prüfen. Dies setzt natürlich die Zustimmung des Unternehmens voraus, das prüfen müsste, ob sich diese Führung mit den eigenen Betriebsabläufen vereinbaren lässt. Sollte das der Fall sein, würde diese Führung eine zusätzliche Haltestelle auf dem Betriebsgelände erlauben, die nur von Gästen und Betriebsangehörigen des Unternehmens genutzt werden kann. Auf der anderen Seite der Brücke würde die natürliche Streckenführung entlang der Osterholzer Heerstraße verlaufen, und wir schlagen vor, dies so umzusetzen.

### Straßenbahn in Seitenlage

Allerdings möchten wir vorschlagen, die Straßenbahn nicht in Mittellage zu führen, sondern stattdessen auf einer Seite die Autospuren, dann die Straßenbahnschienen und auf der anderen Seite Fahrradspuren zu platzieren. Der Vorteil dieses Arrangements wäre, dass der Straßenraum als deutlich schmaler wahrgenommen werden würde und hier eine echte Fahrradstraße entstehen könnte, die vom sonstigen Straßenverkehr weitgehend getrennt ist und somit die objektive und subjektive Sicherheit deutlich erhöht.

# Straßenbahnerweiterung Oyten



## Legende

- Streckenerweiterung Oyten-Nord
- Streckenerweiterung Oyten-Süd
- Haltestellen
- DB-Streckennetz

Datenquellen: Open Street Map (2024), Geofabrik (2022), Esri Deutschland (2019)  
Bearbeitung: Jan Große 2025

## Von Osterholz nach Oyten / Sagehorn.<sup>7</sup>

Um über die bremischen Landesgrenzen hinauszudenken und das niedersächsische Umland miteinzugliedern, schlagen wir eine Weiterführung der Straßenbahn nach Oyten vor. Diese Erweiterung soll unmittelbar an die im letzten Abschnitt beschriebene Erweiterung Osterholz anschließen und von zunächst über den Oyterdamm zur Ortsmitte führen, wo sie sich teilt.

Die nach Norden abgehende Linie endet am Bahnhof Sagehorn. Dies macht die Straßenbahnerweiterung Oyten/Sagehorn besonders für Pendler\*innen aus dem Bremer Osten attraktiv, da sie über den Bahnhof Sagehorn die Strecke in Richtung Rotenburg/Hamburg erreichen können, ohne den Umweg über den Bremer Hauptbahnhof nehmen zu müssen.

Die Linie Oyten Nord bietet außerdem eine Haltestelle an der Oytener Grundschule/IGS, was neue Möglichkeiten in der Mobilität von Schüler\*innen bietet.

Die zweite Linie zweigt in südliche Richtung entlang der Achimer Straße ab und endet an der Bassener Grundschule. Sie führt auch an einem Supermarkt vorbei und durch den Gewerbepark Oyten, sodass Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und die Regio-S-Bahn für Menschen in Oyten mit der Straßenbahn erreichbar gemacht werden. Gerade für den Gewerbepark Oyten sehen wir aufgrund der geplanten Amazon-Expansion wachsendes Potential für den Pendelverkehr.

# Linienführung

Aufgrund der Entfernung vom Bremer Zentrum bietet es sich an, nicht nur über eine Verlängerung einer bestehenden Linie nachzudenken, sondern weitere Linien, die im Bremer Osten beginnen und in Oyten Enden, einzurichten.

Wir schlagen vor, folgende Linien zu prüfen:

## 1. Verlängerung der Linie 3 von Weserwehr über Variante 2 oder 3 zum Bahnhof Mahndorf

Diese Linie würde die Innenstadt mit und die neu geschaffenen Abschnitte der Variante 2 oder 3 mit dem Mercedes-Werk und dem Stadtteil Osterholz sowie dem Weser-Park verbinden. Werkspendler\*innen des Mercedes-Werks würden sowohl in Richtung Innenstadt als auch aus Richtung Osterholz, aus der Richtung Verden (via Bahnhof Mahndorf) von einer besseren Anbindung profitieren.

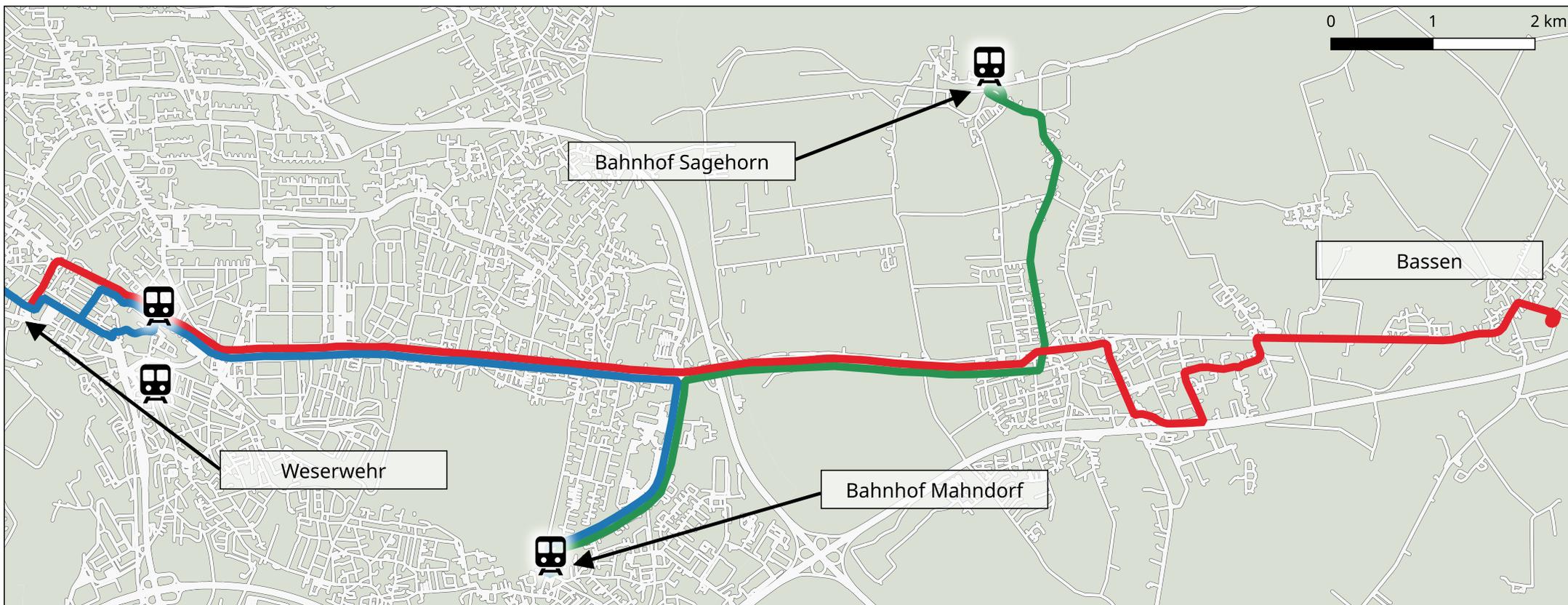
## 2. Neue Linie: Verbindung vom Weserwehr über Malerstraße nach Oyten-Bassen

Diese Linie würde Verbindung vom Weserwehr via Bahnhof Föhrenstraße Sebaldsbrück/Osterholz nach Oyten Bassen durch das Gewerbegebiet schaffen. Auf dem Abschnitt zwischen Malerstraße und Osterholz würde die Taktung und zwischen Osterholz und Oyten Zentrum würden Takte verdichtet. Ferner würde eine vor allem für Pendler\*innen interessante Verbindung in die Oytener Gewerbegebiete geschaffen. Dies dürfte vom Fahrgastpotential insbesondere dann interessant werden, wenn die diskutierte Ansiedlung eines Amazonaußenlagers realisiert wird.

## 3. Neue Linie: Vom Bahnhof Mahndorf nach Oyten zum Bahnhof Sagehorn

Diese Verbindung würde den Bremer Osten und aus Achim-Verden kommende Fahrgäste an die Regio-S-Bahn nach Rotenburg und die Regionalbahn nach Hamburg anbinden und ihnen damit den längeren Weg zum Hauptbahnhof ersparen. Damit diese Linie attraktiv wäre, müssten Taktung/Fahrzeiten an die Taktung der Züge in Rotenburg und Mahndorf angepasst werden. Diese Linie würde weiterhin Oyten an den Weser-Park anbinden. Außerdem wäre diese Linie attraktiv für Pendler\*innen aus Oyten, die in die Bremer Innenstadt möchten. Vom Bahnhof Mahndorf können diese mit dem Regional-Express und der Regio-S-Bahn den Hauptbahnhof erreichen. Innerhalb Oytens dürfte vor allem die Anbindung der IGS Oyten und der Grundschule Sagehorn für zusätzliche Fahrgastpotentiale sorgen.

# Linienführung



## Legende

- Gröpelingen - Bf Mahndorf
- Weserwehr - Bassen
- Bf Mahndorf - Bf Sagehorn

Datenquellen: Open Street Map (2024), Geofabrik (2022), Esri Deutschland (2019)  
Bearbeitung: Jan Große 2025