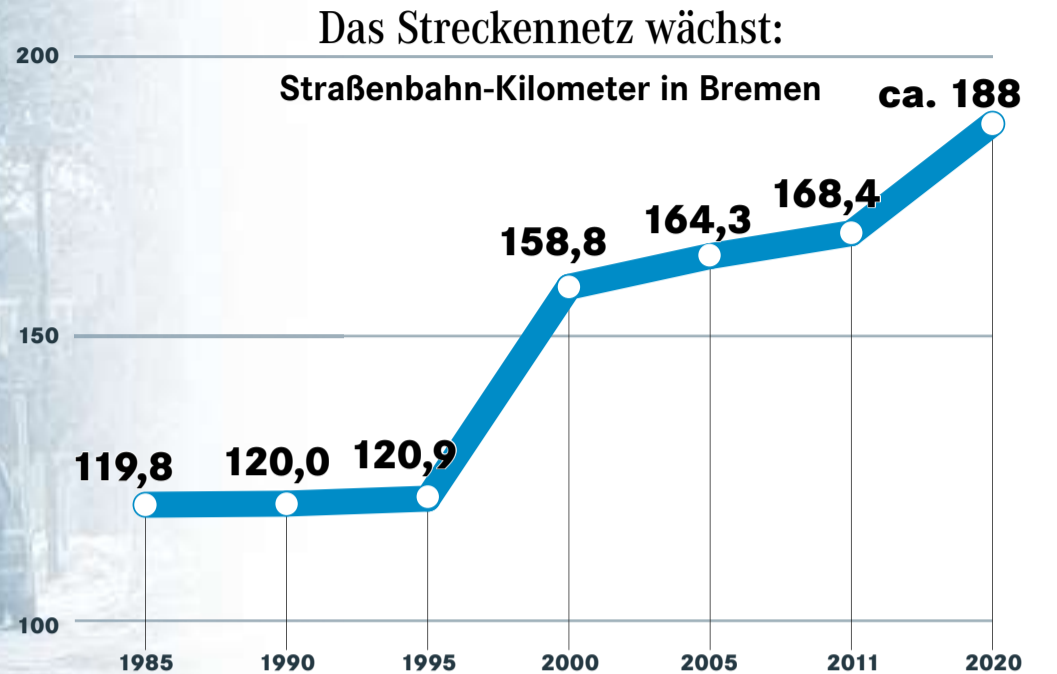
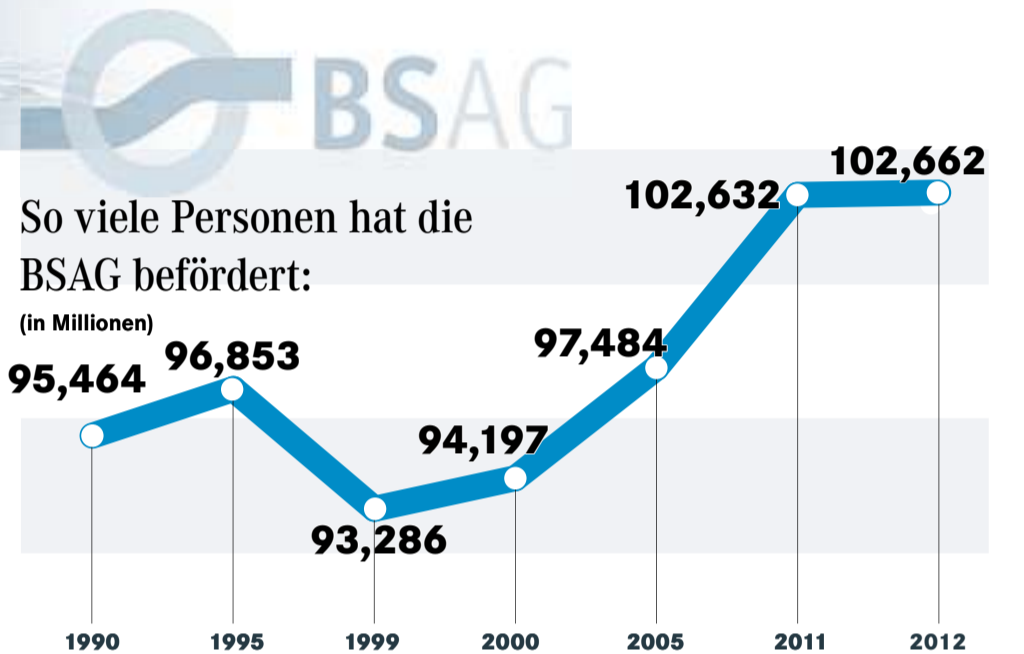
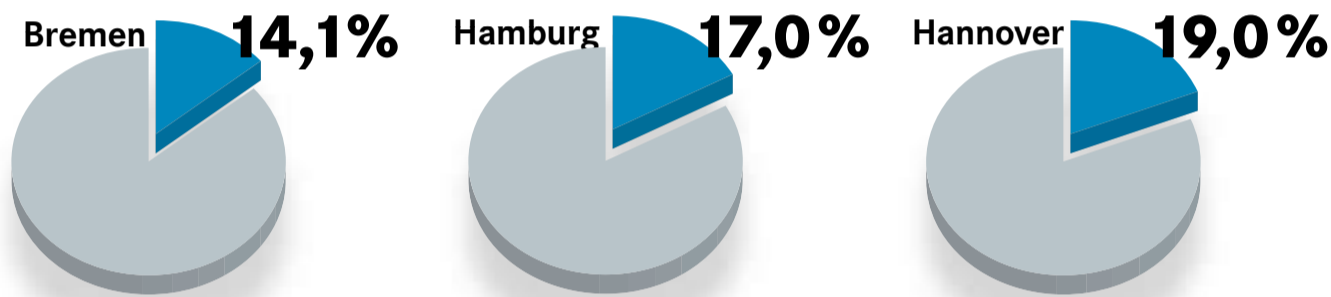


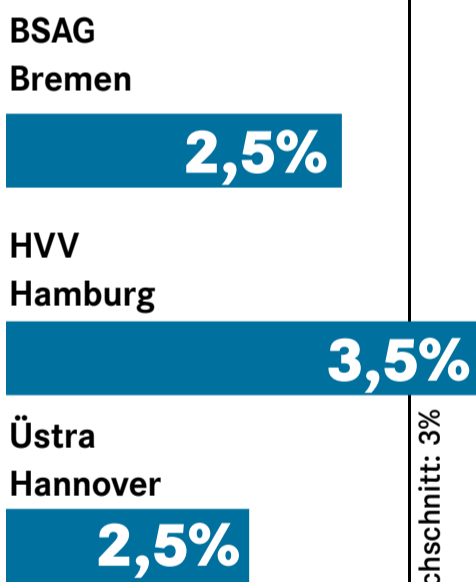
BUSSE UND BAHNEN: WOMIT DIE BREMER ÖFFENTLICH BEWEGT WERDEN



Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs an allen zurückgelegten Wegen



Wo gibt es die meisten Schwarzfahrer?



Anteil der festgestellten Schwarzfahrer an allen beförderten Personen



Ende einer U-Bahn

VON HELGE DICKAU

Knapp 170 Kilometer Gleis schlängeln sich durch das Stadtgebiet Bremens, und auf den Straßen sind über 200 Busse unterwegs. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist präsent, und es darf auch noch mehr werden: Bremens Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) betont immer wieder, dass ihm 14,1 Prozent – der Anteil aller Wege, die zurzeit in Bremen mit dem ÖPNV bewältigt werden – noch zu wenig sind. Was Bremen allerdings nicht hat, ist eine U-Bahn.

Na gut, es gab mal so etwas wie eine virtuelle U-Bahn, im Internet: Unter www.die-bremer-ubahn.de kann man Teile dieses Projekts noch immer betrachten. Mittlerweile steht allerdings auf der Startseite, dass es sich nur um eine Mogelpackung handelt; die Bremer U-Bahn war das Abschlussprojekt eines Medien-Informatikers, der an der Bremer Uni studiert hat. Er hat seinerzeit mit der Bremer U-Bahn ein virtuelles Unternehmen samt Streckenplan, geplantem Börsengang und Fahrplanauskunft entworfen. Immerhin gab's dafür die Note eins.

Aber es gab durchaus immer wieder mal Pläne, Bremen für den ÖPNV zu untertunneln. „Das war von den 50er- bis 70er-Jahren“, sagt Stephan Wurst. Er ist der Vorsitzende der Freunde der Bremer Straßenbahn, eines Vereins, der sich für alles rund um die innerörtliche Schiene interessiert, auch eine Arbeitsgruppe für's Historische gibt es. Von den U-Bahn-Plänen jedoch ist nichts übrig geblieben, wahrscheinlich im Schredder gelandet, vermutet Wurst. Falls es eine U-Bahn gegeben hätte, hätte die wohl den Bahnhof, das Viertel und das Fau-

lenquartier mit der Innenstadt verbunden. „Das würde sich bei einer so überschaubaren Innenstadt kaum lohnen“, sagt Wurst, außerdem sei der Boden dort sehr sandig. Wer dort grabe, müsse aufpassen, dass keine Gebäude im Untergrund versinken. Letztendlich sei es aber am Geld gescheitert, sagt der Schienenfreund: „In Stichworten zusammengefasst: Bremen ist zu klein und zu arm für eine U-Bahn.“

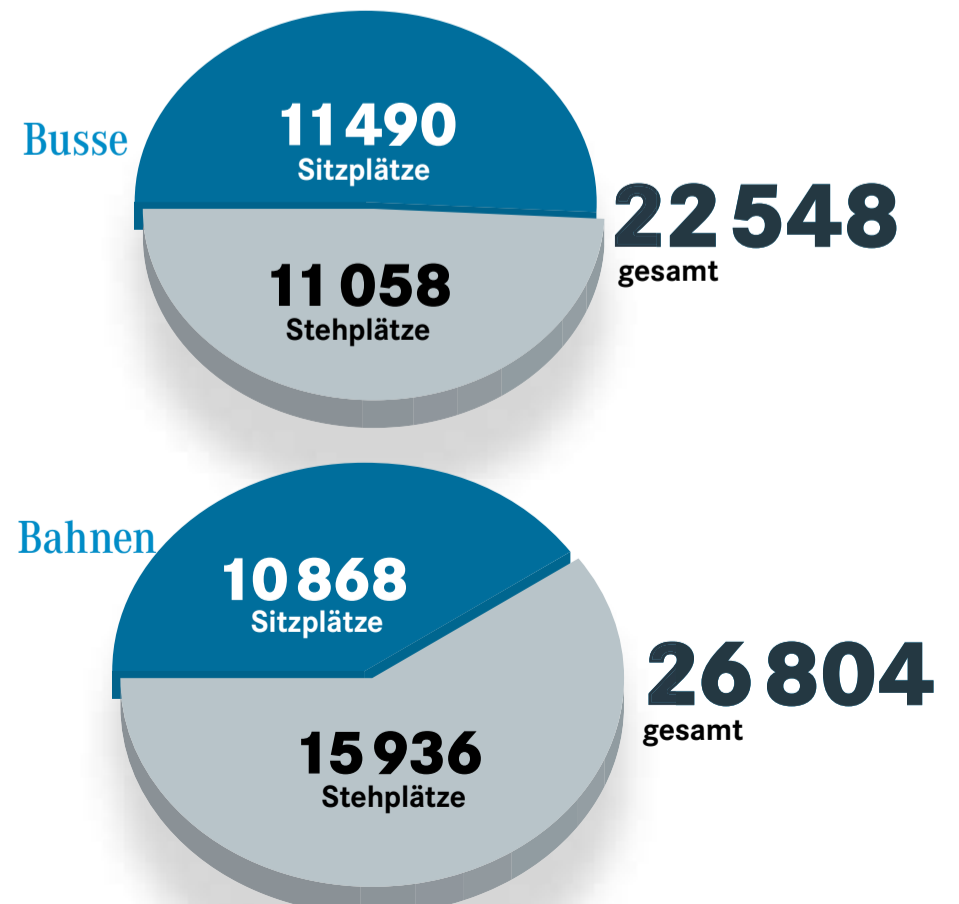
Jens-Christian Meyer, der Sprecher der BSAG, bestätigt den enormen Preis eines ÖPNV unter Tage. „Eine U-Bahn ist sechsmal so teuer wie eine Straßenbahn“, sagt er. „Selbst klassische U-Bahn-Städte wie Hamburg versuchen umzuschwenken, weil es teuer ist.“ Und der bauliche Eingriff sei enorm. Meyer: „Dann hätten wir beispielsweise in der Oberstraße über Jahre eine Baustelle.“

Um so eine Dauerbaustelle gibt es in Karlsruhe schon seit Jahren Streit. Im Januar 2010 war Spatenstich für die „Kombi-Lösung“: Die sieht Tunnel unter zwei großen Straßen der Innenstadt Karlsruhes vor, zusätzlich zur oberirdischen Straßenbahn, die ebenfalls ausgebaut wird. Die Bauzeit ist bis 2019 veranschlagt, dann soll alles fertig sein. Die Kosten belaufen sich auf 641 Millionen Euro (Stand: September 2011). Das Ziel ist eine Fußgängerzone, die allein den Fußgängern gehört, und eine Entlastung des Verkehrs. Darüber stimmte die Bevölkerung ab, gut 55 Prozent der Karlsruher Bürger waren dafür. Dementsprechend viele Gegner hat das Projekt. Die Kritiker monieren genau die Punkte, die auch BSAG-Sprecher Meyer anführt, wenn es um die (Un-)Möglichkeit einer Bremer U-Bahn geht – die hohen Kosten und die Bauarbeiten, die Jahre andauern würden.

Ticketpreise im Vergleich

	BSAG Bremen	HVV Hamburg	Üstra Hannover
Kurzstrecke	1,15	1,40	1,50
Einzelfahrt	2,35 bis 2,80	1,85 bis 7,85	2,30
Tagesticket	6,50 bis 7,60	6,95 bis 17,50	4,50

Sitz- und Stehplätze bei der BSAG



Dienstjahre einer BSAG-Bahn:

30



Dienstjahre eines BSAG-Busses:

13

