

# Kundgebung!

## **Domsheide** richtig machen:

## **Eine Haltestelle für Alle**

## **Barrierefrei & Fahrgastfreundlich!**

# Di. 23.1 um 13:30 Uhr Marktplatz Bremen

Unterzeichne unsere Bürgerschaftspetition  
[nstgn.eu/petition-domsheide](https://nstgn.eu/petition-domsheide)

### **Eine Haltestelle für Alle - Für schnelle und barrierefreie Umstiege an der Domsheide!**

Wir fordern die Bremische Bürgerschaft auf, sich bei der Neugestaltung der Domsheide für die Planungsvariante 5.1 zu entscheiden, bei der die Haltestellen von Straßenbahnen und Bussen vor der Glocke konzentriert werden. Wir halten diese Variante für die beste Lösung, weil sie sowohl den städtebaulichen Anforderungen dieses Platzes als auch den (Verkehrs-)Bedürfnissen von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr genügt, wenn der Senat einen Gestaltungswettbewerb durchführt und die zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt.



# Warum eine Haltestelle für alle?

Die – Medienberichten zufolge – vom Senat bevorzugte Variante mit weiterhin getrennten, noch weiter als heute auseinander liegenden Haltestellen ist aus unserer Sicht städtebaulich nicht verträglich und in vielerlei Hinsicht problematisch:

## 1. Verschlechterung der Attraktivität des ÖPNV

Bei der vom Senat bevorzugten Variante, liegen die Haltestellen vor der alten Post und in der Balgebrückstraße noch 50 m Meter weiter auseinander als heute. Dies hat zur Folge, dass sich die Umsteigezeiten für Fahrgäste verlängern, anstatt sich wie bei Variante 5.1 deutlich zu verkürzen. Das führt für alle Fahrgäste, die umsteigen müssen, zu je nach Wochentag und Tageszeit längeren Fahrzeiten von bis zu 13 Minuten (gegenüber der Variante 5.1). Dies macht den ÖPNV wesentlich unattraktiver, auch gegenüber dem Auto und wird daher zu weniger Fahrgästen und folglich zu einem höheren Zuschussbedarf bei der BSAG führen.

## 2. Geringe Barrierefreiheit

Für viele gehbehinderte Menschen ohne Hilfsmittel, mit Gehhilfen, Rollator oder Selbstfahrerrollstuhl, aber auch für Menschen mit Herz-, Kreislauf- und Lungenerkrankungen, die körperlich nur wenig belastbar sind, sowie für blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch Frauen und Familien mit Kindern und Kinderwägen stellt bereits die heutige unübersichtliche Situation mit längeren Umstiegswegen und dem Längsgefälle in der Balgebrückstraße eine große Belastung dar. Diese Belastung erhöht sich wesentlich, wenn der Abstand der Haltestellen weiter vergrößert wird. Erschwerend kommt hinzu, dass die Steigung Richtung Glocke / Innenstadt gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen bereits jetzt ein Hemmnis darstellt und sich dieses bei einer Rückverlegung der Haltestelle Richtung Tiefer / Martinstr. erheblich vergrößert. Letztendlich wird der barrierefreie Umbau der Haltestellen konterkariert. Dies bedeutet, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Familien noch längere Umsteigezeiten haben als sie bei einer optimierten und kompakten Haltestelle hätten.

## 3. Führung der Fuß- und Radwege

Die Balgebrückstraße ist einer der Hauptradverkehrsrueten in die Innenstadt und zur Schule St. Johann. Die Innenstadt wird trotz der neuen Fahrradbrücken weiterhin auch ein Ziel für Radfahrende sein. Durch die Zusammenlegung der Haltestellen auf der Domsheide (Variante 5.1) ergibt sich die einmalige Chance für eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs. Durch die zwei Eingänge zum Schnoor (Schnoorstreppe) sind dort viele Touristen unterwegs. Durch die jetzt geplante Aufrechterhaltung der getrennten Haltestellen wird eine starke Fuß-/Radweg-Achse durch die Umsteigenden permanent gekreuzt. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr werden unnötig verstärkt und verschärft. Durch die Rückverlegung der Haltestelle Richtung Tiefer / Martinstr. wird die wichtige Umfahrung der Innenstadt an der Querung Wachtstraße – Dechanatstraße durch haltenden Straßenbahnen und ein- und aussteigende Fahrgäste im Minutentakt gekappt. Eine gute, sichere und konfliktfreie Führung von Rad- und Fußwegen wird so unmöglich gemacht – bei dem erklärten Ziel Bremens, den Rad- und Fußverkehr stärken zu wollen.

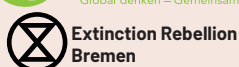
## 4. Städtebauliche Verträglichkeit

In der Debatte um die Gestaltung wird hervorgehoben, dass die Variante 2.3 mit den auseinanderliegenden Haltestellen für die Glocke und den Platz die verträglichere Variante sei. Mit dieser Auffassung werden der ÖPNV und die Interessen von tausenden von Fahrgästen abgewertet, die täglich an der Domsheide ein-, aus- und umsteigen. Eine gemeinsame Haltestellenanlage vor der Glocke für alle Bus- und Straßenbahnlinien könnte als attraktive Einladung und als Tor zu dem Konzerthaus Glocke und zur Innenstadt ausgestaltet werden, wenn der Senat bereit ist, einen städtebaulichen Gestaltungswettbewerb durchzuführen und die zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Die getrennten Haltestellen bedeuten, dass der Platz für alle weiter unübersichtlich bleibt und die Bahnen an der Glocke vorbeifahren, anstatt sie durch die Gestaltung der Haltestelle zu würdigen. Nur die Variante 5.1 ermöglicht die Ausgestaltung einer attraktiven Promenade von der Neustadt über die Kaisenbrücke mit Sichtachse auf die Glocke.

## 5. Belastung der Glocke durch Lärm / Erschütterungen

In der Debatte um die Umgestaltung der Domsheide wird immer wieder die Befürchtung geäußert, die Konzerte in der Glocke könnten durch die Erschütterungen der Straßenbahnen gestört werden. Damit ist in beiden Varianten nicht zu rechnen, wenn ein Masse-Feder-System (MFS) eingebaut wird. Das ist eine seit Jahrzehnten bewährte Technik. Weniger allgemeinen Verkehrslärm durch die Straßenbahnen verspricht allerdings die vereinte Haltestelle vor der Glocke, weil die Straßenbahn im Haltebereich langsamer fahren.

## Diese Petition wird unter anderem getragen von



Weitere unterstützende Organisationen können sich per Mail an [team@einstiegen.jetzt](mailto:team@einstiegen.jetzt) wenden.

