

Stellungnahme von Einfach Einsteigen zur Fortschreibung des Verkehrs- entwicklungsplans (VEP) Analyse-Phase

Inhaltsverzeichnis

• Generelle Bemerkungen	2
• Künftige Straßenbahnstrategie	3
• ÖPNV-Strategie Bremen-Nord	5
• Konkrete Anmerkungen zum Berichtsentwurf	5
• Weitere Forderungen und Vorschläge	7
• Einführung verkehrsberuhigter Einkaufszonen	8
• Vorschlag 5. Szenarios: Flughafeneinschränkung	8
• Abschließende Bemerkungen	9

Generelle Bemerkungen

Die Initiative Einfach Einsteigen wurde von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eingeladen, sich an der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu beteiligen. Wir freuen uns, dass die Landesregierung mithilfe der Fortschreibung des einige Jahre alten Planungsinstrumentes die Verkehrswende vorantreiben möchte. Allerdings erscheint uns die im Rahmen der geplanten Teilfortschreibung vorgesehene Strategie für den ÖPNV als vollkommen unzureichend:

„Eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller Zielmaßnahmen erscheint bei aller Sinnhaftigkeit wenig aussichtsreich. Im Rahmen der Teilfortschreibung [stehen] Maßnahmen mit einem solchen zeitlichen Rahmen im Vordergrund, die daher nur im Angebot, in der weiteren Beschleunigung sowie im Ausbau des Busnetzes möglich sind.“ (S. 99)

und

„Um aber überhaupt in die Möglichkeit versetzt zu werden, das volle Potenzial des ÖPNV bis 2030 ausschöpfen zu können, ist darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs in Bremen unerlässlich. Dies muss aufgrund des größeren zeitlichen Aufwandes außerhalb dieser Teilfortschreibung untersucht werden und dabei bereits definierte Maßnahmen (E. 1-5) als auch aufgrund der Entwicklung der Stadt und veränderter Bedürfnisse auch neue Maßnahmen beinhalten.“ (S. 99)
– *„Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 Berichtsentwurf zum Umsetzungsstand des VEP 2025 und zur Analyse“*,
Stand: 8. Juli 2020

Wir sind der Ansicht, dass der Ausbau des ÖPNV ein Schlüsselprojekt der Bremer

Verkehrswende ist, das die angestrebte autofreie Innenstadt erst ermöglicht. Zudem kann es dazu beitragen, dass der Rad- und Fußverkehr als weitere wesentliche Träger der Verkehrswende erheblich gestärkt werden. Aufgrund der Vorlaufzeiten und der Kosten, die damit verbunden sind, darf der ÖPNV im Rahmen der VEP-Fortschreibung nicht vernachlässigt und zurückgestellt werden, selbst wenn die Planungskapazitäten und die Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht als gesichert gelten.

Wenn es nicht zu deutlichen Angebotsverbesserungen im ÖPNV kommt, besteht die Gefahr, dass die Bürger*innen Bremens, die nicht in den innenstadtnahen Teilen der Stadt wohnen, durch schlechte, langsame ÖPNV-Verbindungen von der Innenstadt abgeschnitten werden. Betroffen wären vor allem Menschen, die weniger mobil sind. Das kann nicht wünschenswert sein.

Selbst, wenn zusätzlich geplante Projekte sich nur mit Verzögerung realisieren lassen, müssen diese frühzeitig in Planungsdokumente wie dem VEP Eingang erhalten, damit sie bei langfristigen Planungsüberlegungen Berücksichtigung finden. Dies betrifft z.B. Flächenvorhaltungen für Neubaustrecken, künftig zusätzlich notwendige Straßenbahndepots, die gemeinsame Regionalplanung bei möglichen weiteren Erschließungen des Umlands oder Verhandlungen mit dem Bund über künftige Haushaltsmittel.

Künftige Straßenbahnstrategie

Wir sehen einen erheblichen Ausbaubedarf bei der Bremer Straßenbahn, der weit über die bisherigen Festlegungen des Verkehrsentwicklungsplans hinausgeht.

Im Bestandsnetz der Bremer Straßenbahn führen alle Straßenbahnen über die Bremer Innenstadt. Dies hat folgende Nachteile:

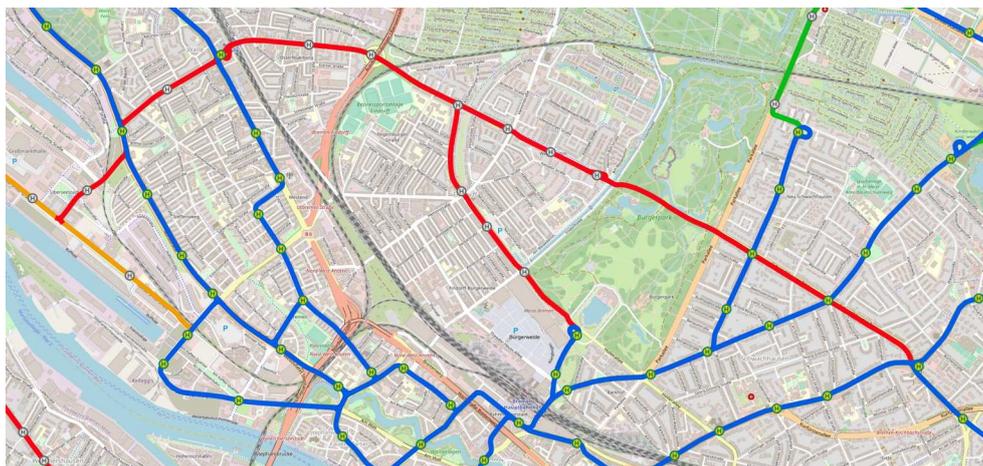
- Fahrgäste, die gar nicht in die Innenstadt wollen, müssen oft über die Innenstadt fahren, obwohl dies nicht zwingend notwendig wäre. Dies führt zur Überfüllung der Bahnen im Innenstadtbereich und setzt Kapazitätsgrenzen.
- Kommt es zu geplanten oder ungeplanten Störungen im Bereich der Innenstadt ist gleich das ganze oder größere Teile des Straßenbahnnetzes von Ausfällen oder Verspätungen betroffen.
- Fahrten dauern länger als notwendig, weil die Bahnen durch die Innenstadt fahren müssen bzw. weil nur langsame tangentielle Busverbindungen existieren.

- Zahlreiche Bremer Stadtteile, wie z.B. das innenstadtnahe Findorff, haben keine Anbindung an die Straßenbahn.

Darüber hinaus gibt es mit Ausnahme der Verbindungen nach Lilienthal sowie der geplanten Verbindung nach Weyhe nur wenige Verknüpfungen des Straßenbahnnetzes mit dem Bremer Umland. Es gibt zahlreiche Orte, die weder von Straßenbahn noch vom Bahnnetz erschlossen sind und daher das Pendeln mit dem Auto begünstigen.

Die künftige Straßenbahnstrategie muss daher darauf setzen,

- die im VEP 2025 begonnene Schaffung von Querverbindungen wie die Querspange Ost fortzusetzen, um im Falle von Störungen oder baubedingten Einschränkungen mehr Ausweichmöglichkeiten zu haben.
- das Netz derartig zu planen und auszubauen, dass Verbindungen geschaffen werden, die von vornherein gar nicht über die Innenstadt führen. Die Straßenbahn muss ein Verkehrsmittel für alle Bremer Stadtteile werden.
- eine Ringstraßenbahnlinie zu schaffen, die nicht über die Innenstadt führt.
- zusätzliche Verbindungen mit dem Bremer Umland zu schaffen. Dabei ist das Netz so auszubauen, dass Überholstellen existieren, sodass Schnellverbindungen mit weniger Halten geschaffen werden können.
- künftig auch eingleisige Schienenabschnitte oder solche, die auf dem Hin- und Rückweg unterschiedliche Streckenführungen haben, nicht auszuschließen, um die Stadtteilerschließung zu verbessern.



*Abbildung 1: Beispielhaft eine mögliche, im ursprünglichen VEP enthaltene Idee für eine Verbindung zwischen Walle, Findorff und Schwachhausen (rot eingezeichnet, Bestandsstrecken blau, im VEP bisher fokussierte Planungen grün)
[© OpenStreetMap-Beitragende]*

ÖPNV-Strategie Bremen-Nord

Das ÖPNV-Angebot in Bremen-Nord reicht zurzeit nicht aus, um für viele dort Wohnende eine echte Alternative zum Auto zu bieten. Dies führt darüber hinaus dazu, dass auch Pendler*innen aus dem Umland auf das Auto setzen, die nach oder durch Bremen-Nord fahren möchten. Einige Straßen sind daher stark von durchfahrenden Pendler*innen belastet. Zudem ist die Anbindung von Bremen-Nord mit der NordWestBahn an die Bremer Innenstadt zu langsam und aus verschiedenen Gründen zu anfällig für Verspätungen und Zugausfälle.

Wir schlagen daher vor, eine eigene ÖPNV-Strategie für Bremen-Nord zu entwickeln, die folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Es müssen perspektivisch attraktivere, schnellere und kapazitätsstarke, schienengebundene Angebote innerhalb Bremen-Nords geschaffen werden, die sowohl innerhalb von Bremen-Nord als auch zwischen Bremen-Nord und dem Umland funktionieren.
- Es ist zu prüfen, ob der Abschnitt der NordWestBahn zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Farge aus dem Regio-S-Bahn-Netz herausgenommen werden sollte und Teil eines künftigen Straßenbahn-Netzes in Bremen-Nord wird.
- Es sind Maßnahmen zu prüfen, die eine Beschleunigung und Stabilisierung der NordWestBahn zwischen Bremen-Vegesack und Hauptbahnhof ermöglichen.
- Um die Anbindung Bremen-Nords an die Bremer Innenstadt im Falle von Störungen und Ausfällen zu sichern, ist eine parallele Anbindung mit der Straßenbahn zwischen Bremen-Vegesack und Gröpelingen anzustreben. Die bisher mit gut ausgelasteten Bussen gefahrene Verbindung kann so zum einen aufgewertet werden und zum anderen im Falle von Störungen im Regio-S-Bahn-Netz diese auffangen. Dafür ist die Straßenbahnverbindung so zu planen, dass im Störfall auch Schnellverbindungen mit wenigen Halten zwischen Gröpelingen und Bremen-Vegesack gefahren werden können.

Konkrete Anmerkungen zum Berichtsentwurf

Wie im Berichtsentwurf detailliert beschrieben („*Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 Berichtsentwurf zum Umsetzungsstand des VEP 2025 und zur Analyse*“, Stand: 8. Juli 2020, S. 105f.), lassen die Geschwindigkeit von Bus und Straßenbahn stark zu wünschen übrig. Hier sollten Maßnahmen wie Umwandlung von Park- bzw. Autofahrspuren in Busspuren sowie eine Hochpflasterung von Straßenbahnstrecken, wie bereits in den

1980er Jahren gefordert, weitergeführt werden. Insbesondere zwischen den Haltestellen *St.-Jürgen-Straße* und *Ludwig-Quidde-Straße* sowie auf dem Buntentorsteinweg bieten sich solche Maßnahmen an.

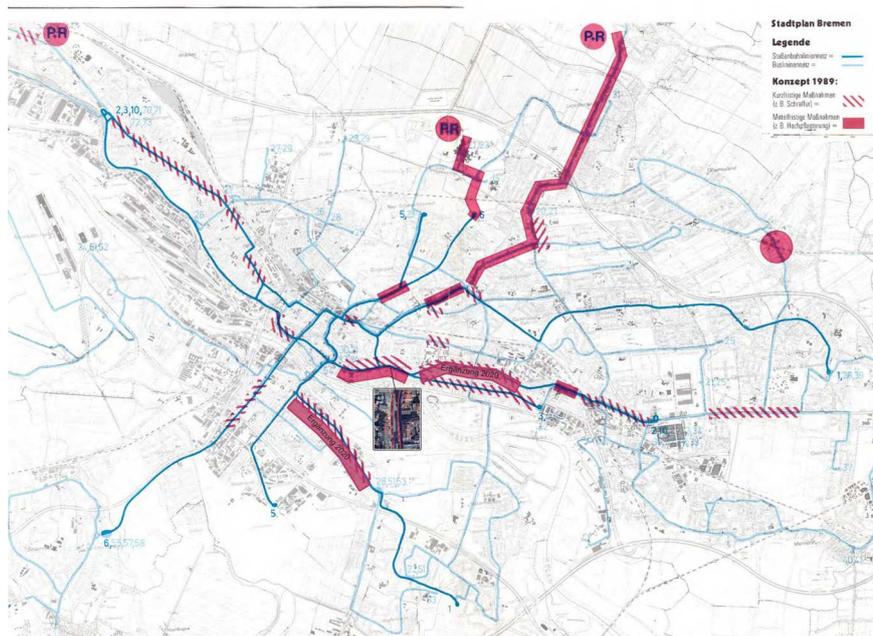


Abbildung 2: Konzept zur Beschleunigung des Straßenbahn- und Busverkehrs von 1989, mit eingezeichneten möglichen Erweiterungen von Einfach Einsteigen [ursprüngliche Zeichnung: „Die neue Bremer Strassenbahn. Öffentlicher Personennahverkehr. Konzept 1989“, Senator für Bauwesen, 1989; via Staats- und Universitätsbibliothek Bremen]

In vielen Ortsteilen gibt es immer wieder Verengungen, an denen die Hochpflasterung für einige Meter unterbrochen sein müsste – dies ist jedoch genauso in Lilienthal der Fall. Dort zeigte sich, dass deswegen nicht völlig auf eine unabhängige Fahrbahn für die Straßenbahn verzichten muss.

Verengungen dieser Art sind oft Bäume, die zum Beispiel Parkplätze von Straßenbahnhaltestellen baulich trennen. Der Baumbestand an den Straßen soll auf jeden Fall bestehen bleiben, wie dies auch in Lilienthal geschehen ist.

Bei der Umsetzung der autofreien Innenstadt (S. 33ff.) schlagen wir außerdem vor, die bestehenden Parkplätze in Lieferzonen umzuwandeln, sodass der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt weiter stattfinden kann und keine Fußgängerzonen o.ä. zum Be- und Entladen benutzt werden müssen.

Zum Gutachten über alternative Antriebe im Busverkehr (erwähnt auf S. 114f.) möchten wir anregen, auch eine vollständige Elektrifizierung zumindest einiger Buslinien mit Oberleitungen (Konzept „Oberleitungsbus“) zu prüfen, sofern dies mit „E-Busse mit Stromabnehmer (Ladung auf Strecke)“ nicht bereits gemeint ist. Unvollständige Elektrifizierungen sind zwar in vielen Städten (z.B. Linien 683

und 695 in Solingen, Linie 58 in Prag) in Betrieb oder in Planung, bei vollständiger Elektrifizierung können jedoch leichtere Fahrzeuge ohne Batterien von Vorteil sein.

Zum Maßnahmenfeld *L Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit* (S. 19) möchten wir anregen, die Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen und wichtiger Busknotenpunkte zu verbessern. Zwar besitzt Bremen keine U-Bahn, aber dennoch können die Haltestellen den Ausstattungen von U-Bahnhaltestellen angenähert werden, z.B. durch großflächigere Überdachung, Ansagen, größeren Informationsschirmen und großzügigen Sitzgelegenheiten. Ähnliche Einrichtungen finden sich deutschlandweit zumindest bei hochflurigen Stadtbahnssystem (z.B. Hannover oder im Rhein-Ruhr-Gebiet), aber einer Umsetzung bei niederflurigen Straßenbahnen steht grundsätzlich nichts im Wege. Beispielhaft sei hier auf die Straßenbahnhaltestelle *Park Praski* in Warschau verwiesen.

Weitere Forderungen und Vorschläge

Auf dem Ostertorsteinweg bzw. der Straße Vor dem Steintor schlagen wir eine Entflechtung des Straßenbahn- und Radverkehrs vor.

Der Bereich zwischen der Haltestelle *Sielwall* und dem Ziegenmarkt: Wenn die autofreie Innenstadt ins Oster- und Steintor weitergedacht wird, könnte der Radweg an den meisten Stellen auf die jetzigen Parkplatzflächen baulich erweitert werden. Dadurch könnte auch die Radverkehrsführung in Mitte der Straßenbahnschienen im Steintor aufgegeben und deutlich sicherer gestaltet werden. An Stellen, wo Bäume den Radweg säumen, wird der Radweg dann verengt, darüber hinaus ist im Bereich der Haltestelle *Sielwall* keine Erweiterung des Radweges möglich.

Fast genauso, womöglich mit etwas weniger Rücksicht auf den Radverkehr, war der Umbau des Viertels in den 90ern geplant: Es sollte eine autoarme „fußgängerfreundliche Zone“ entstehen. Dadurch wären tatsächlich alle Parkplätze in dem Bereich weggefallen. Die baulichen Maßnahmen wurden verworfen, da der Protest der im Viertel wohnenden Autofahrenden zu intensiv war. Wir glauben aber, dass dieses Maßnahmenpaket im Gegensatz zu damals heute möglicherweise Mehrheiten unter den betroffenen Anwohner*innen und Gewerbetreibenden finden könnte und zumindest eine erneute Diskussion darüber sehr wichtig ist.

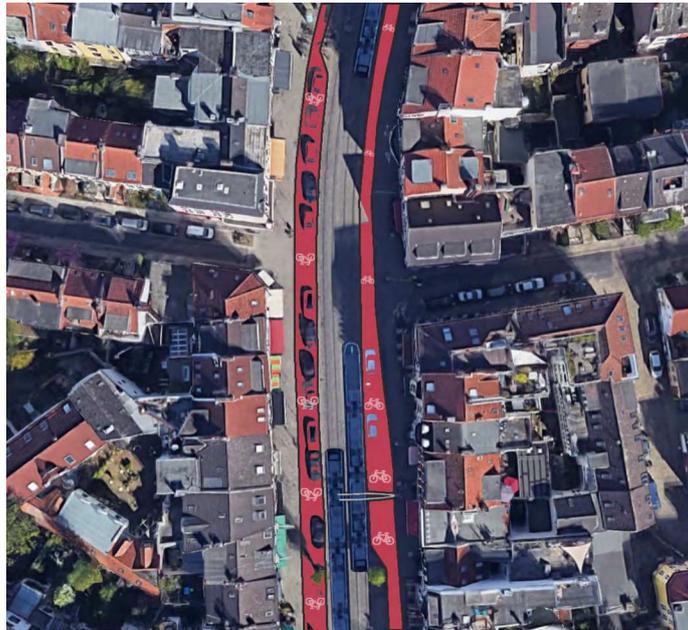


Abbildung 3: Beispielhaft eine mögliche Umgestaltung des Straßenraumes der Straße Vor dem Steintor zwischen Sielwall und Ziegenmarkt [Hintergrund: © Google Earth, GeoBasis-DE/BKG]

Einführung verkehrsberuhigter Einkaufszonen

Wir möchten vorschlagen, über die geplante autofreie Innenstadt, die im Berichtsentwurf aufgegriffen wurde (S. 33-83), hinaus in den Stadtteilen verkehrsberuhigte Einkaufszonen in die Fortschreibung des VEP mit aufzunehmen. In diesen Zonen sollen Rad- und Fußverkehr Vorrang genießen und der ÖPNV weiterhin Zugang, aber nicht unbedingt Vorrang haben. Darüber hinaus sollen nur noch Liefer- und Anliegerverkehr Zugang erhalten. Parkplätze sollen aufgehoben werden. Stattdessen sollen Kurzzeithaltezone für den Liefer- und Anliegerverkehr eingerichtet werden. Solche Zonen sind aus unserer Sicht z.B. vorstellbar in der Pappelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Langemarckstraße oder in der Hemmstraße zwischen Würzburger Straße und Münchener Straße, ergänzt um einen Abschnitt der Admiralstraße bis Herbststraße. Ziel dieser Maßnahmen sollte es sein, die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen, um den lokalen Einzelhandel zu stärken.

Vorschlag zur Erarbeitung eines fünften Szenarios:

Auswirkungen der Einschränkung oder Einstellung des Flughafenbetriebs

Wir möchten vorschlagen, für die Fortschreibung des VEP ein fünftes Szenario aufzunehmen, das die Auswirkungen einer möglichen Schließung des Bremer Flughafens bzw. einer Beschränkung dessen Betriebs umfasst. Wir halten die Entwicklung eines solchen Szenarios für unerlässlich, da es aus Gründen, die die

Bremer Landesregierung nicht zu vertreten hat, realistisch im Bereich des Möglichen ist, dass dieses Szenario eintritt, selbst wenn die Landesregierung dies nicht anstrebt:

- Es ist im Bereich des Möglichen, dass die Firma Airbus aus wirtschaftlichen Gründen den Standort Bremen schließt oder weiter deutlich verkleinert.
- Ab 2024 ist durch EU-Regulierung die Subventionierung von Regionalflughäfen verboten (siehe <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:4399783>). Es ist daher möglich, dass der Bremer Flughafen zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben ist.
- Es ist möglich und wahrscheinlich, dass Deutschland oder die EU im Rahmen ihrer klimapolitischen Verpflichtungen Kurzstreckenflüge verbietet, einschränkt oder erheblich verteuert.

Wenn dieser Fall eintritt, hat dies mit Sicherheit auch Auswirkungen auf den Verkehr innerhalb Bremens und der Region. Für diesen Fall müssen die Stadt und das Land vorbeugend planen:

Eine Einschränkung oder Einstellung des Flughafenbetriebs würde den Bedarf an Fernverkehrsverbindungen im Bahnverkehr von und nach Bremen deutlich steigern. Bereits jetzt gibt es im Schienennetz in und um Bremen zahlreiche Trassenkonflikte zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr. Diese würden in einem solchen Fall voraussichtlich zunehmen. Da Ausbauprojekte bei der Eisenbahn sehr langfristig geplant werden, könnte Bremen durch die Entwicklung eines solchen Szenarios frühzeitig erweiterte Bedarfe erkennen und in der gemeinsamen Planung mit Bund und dem Land Niedersachsen anmelden.

Abschließende Bemerkungen

Diese Stellungnahme bezieht sich vorerst nur auf den „Analyse“-Teil der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Zwei weitere Phasen – „Maßnahmen“ und „Umsetzungskonzept“ – sind geplant. Wir möchten daher gerne ausführlichere Maßnahmenvorschläge für diese Teilkonzepte zu gegebener Zeit beisteuern.