

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SCHLACHTE 19/20, 28195 BREMEN

An die
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Abteilung 5 – Verkehr
Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung

LANDESVERBAND BREMEN

Grüne Alte Bremen

Janne Müller

Sprecherin

Schlachte 19/20

28195 Bremen

Telefon: 0421/3011-241

Telefax: 0421/3011-250

eMail: lv.bremen@gruene.de

internet: www.gruene-bremen.de

BSAG-Verbindung: Linien

1,2,3,5,25,26,27 > Am Brill

Bremen, 26. Mai 2014

Stellungnahme der Grünen Alten vom 26. April 2014 zum
Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 Zielszenario (Entwurf)

Sehr geehrter Herr Just,
sehr geehrte Damen und Herren,

zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 Zielszenario (Entwurf) nehmen wir im Namen der Grünen Alten wie folgt Stellung:

Allgemein zu dem Zielszenario:

Wir sind uns bewusst, dass ein Verkehrsentwicklungsplan 2025 nicht so sehr ein machbares Arbeitsprogramm für einen kurzen Zeitraum von zwei Jahren zusammenfasst, sondern auch eine Perspektive für die Verkehrsentwicklung für die nächsten zehn Jahre aufzeigt und zu steuern versucht. Wir sehen daher die Maßnahmen des Zielszenarios nicht nur unter dem Aspekt der kurzfristigen Realisierbarkeit und momentanen Verfügbarkeit von Ressourcen – diese sind bekanntlich sehr knapp und nur beschränkt durch Mittel des Bundes zu ergänzen - sondern auch in der längerfristigen Entwicklung durchaus als Schwerpunkte, wo es sich lohnt, sich weiter um Ressourcen einzusetzen. Wir sehen daher den Verkehrsentwicklungsplan 2025 als wichtigen Baustein einer umfassenden Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklung Bremens.

Wir begrüßen es, dass in dem zusammen gestellten Zielszenario die Mobilität aller Bürger bedacht worden ist und begrüßen es ausdrücklich, dass in dem Zielszenario der Verkehrsentwicklungsplanung zusammen mit dem ÖPNV nun endlich – wenn auch bescheiden und sicher erweiterungsfähig - Raum für die „schwachen“ nicht-motorisierte Verkehre wie Fußgänger und Radfahrer vorgesehen ist.

Wir sehen daher jede Maßnahme des Zielszenarios als eine Maßnahme, die dazu beitragen soll, dass CO₂, Feinstaub und andere Schadstoffe des motorisierten Verkehrs reduziert werden. Dies dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch der Förderung der Gesundheit nicht nur von älteren Mitbürgern sondern allen Bevölkerungsschichten.

Bankverbindung:

Bündnis 90/Die Grünen LV Bremen, GLS Bank, Kontonummer: 203 848 4900, Bankleitzahl: 430 609 67

Daneben müssen wir im Interesse der Mobilitätsbehinderten betonen, dass der Aspekt der Barrierefreiheit ein gesetzlich verbrieftes Recht ist, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu sichern, und bei einzelnen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht außer Kraft gesetzt werden sollte.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt A: Kraftfahrzeugverkehr

Die Verkehrsentwicklungsplanung sollte auch auch vorsehen, die umfangreichen Maßnahmen des Basisszenarios im Bereich Kraftfahrzeugverkehr längerfristig auf ihre Sinnhaftigkeit zu überprüfen.

In den längerfristig anhaltenden Zeiten, in denen die vorhandenen Ressourcen nicht ausreichen, die Instandhaltung der vorhandenen Straßenverkehrsflächen zu ermöglichen, sollte auf den Neu- und Ausbau für den Kraftfahrzeugverkehr verzichtet werden.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt B: Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr sollte so geführt werden, dass andere schwächere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden. Wir begrüßen, dass es in Bremen ein LKW-Führungsnetz gibt.

Das LKW-Führungsnetz sollte in ein zweistufiges Netz weiterentwickelt werden, und zwar in ein LKW-Führungsnetz (Hauptnetz) und ein LKW-Führungsnetz (Ergänzungsnetz):

Das LKW-Führungsnetz (Hauptnetz) ist für Fahrzeuge mit einer autobahn-tauglichen Höchstgeschwindigkeit über 60 km/h.

Das LKW-Führungsnetz (Ergänzungsnetz) ist nur noch für jene Fahrzeuge, die eine eine Höchstgeschwindigkeit unter 60 km/h haben und deshalb die Autobahnen nicht befahren dürfen. Das Ergänzungsnetz beinhaltet nur Ausweichrouten zu jenen Streckenabschnitten des Hauptnetzes, die nur mit Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 60 km/h befahren werden dürfen.

Zur Förderung der Verkehrssicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer ist zu prüfen, auf welchen Abschnitten des LKW-Führungsnetzes eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann.

Im Auslieferungsverkehr in Stadtgebiet sollten vor allem Zufahrten sowie Be- und Entladen sollte nachbarschaftsschonend und Lärm reduziert durchgeführt werden.

Lieferverkehr sollte vor allem in der Innenstadt zukünftig emissionsfrei und lärmarm erfolgen, z. B. mit elektrisch betriebene Fahrzeugen.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt C: Fußgängerverkehr

Wir begrüßen es sehr, dass im Verkehrsentwicklungsplan 2025 den Belangen der Fußgänger zukünftig mehr Platz eingeräumt werden soll.

Wir gehen davon aus, dass alle genannten Maßnahmen grundsätzlich barrierefrei geplant und ausgeführt werden, d. h. dass die Belange von Mobilitätsbenachteiligten wie Rollator- und Rollstuhlnutzern, von Blinden und Sehbehinderten, Hörbehinderten von vornherein integriert werden. Hier ist auch auf ausreichende Breiten zu achten, um mit Begleitpersonen unterwegs sein zu können und Entgegenkommende vorbei gelassen werden können.

Fußgänger sind in aller Regel die schwächsten Verkehrsteilnehmer und benötigen besonderen Schutz vor anderen Verkehrsteilnehmern.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt D: Radverkehr

Wir begrüßen es sehr, dass dem Radverkehr in dem Verkehrsentwicklungsplan mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Radverkehrsnetze sollten zukünftig so angelehnt werden, dass sie den unterschiedlichsten Zwecken gerecht werden. Ein schnelles Durchkommen für Schnell-Radler, für Lastenräder, Dreiräder Tandems und eBikes, als auch noch unsicheren und ungeübten Anfängern dienen, als auch das Fahrradbummeln, als auch generationsübergreifende gemeinsame Radeln in der Familie und mit den Enkeln muss gefahrlos möglich sein.

Radverkehrsanlagen sollten gut erkennbar markiert und ohne Hindernisse wie Poller, Treppenstufen und ähnliches gebaut sein. Der Fahrbahnbelag sollte glatt sein. Pflaster sollte zukünftig grundsätzlich vermieden werden.

Radverkehrsanlagen auf stark genutzten Achsen, an Knoten und zu oft aufgesuchten Zielen sollten zukünftig so ausgebaut werden, dass auch für größere Anzahl an Radfahrenden tauglich sind, damit gegenseitige Behinderungen vermieden werden.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt C und D: Fußgänger- und Radverkehr

Konfliktbereiche zwischen Radfahrenden und Fußgängern sind zu minimieren.

In Stadtstraßen sollten Radfahrende grundsätzlich getrennt von Fußgängern geführt werden. Wo es sich baulich nicht vermeiden lässt, etwa bei Durchlässen an Sackgassen, sollten die Wege ausreichende Breiten zum Ausweichen und Vorbeifahren haben und der Vorrang für Fußgänger deutlich ausgewiesen sein.

An Kreuzungen sind grundsätzlich getrennte ausreichend breite Aufstellbereiche vorzusehen.

Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Hierzu gehören unseres Erachtens auch auffällige Markierungen von Radstreifen und Wegeleitung. Rad-symbole machen andere Verkehrsteilnehmer auf Radfahrende aufmerksam. Zum Schutz vor Autoverkehr begrüßen wir es, dass Tempo 30 ausgeweitet wird.

In Straßen des LKW-Führungsnetzes und starkem LKW-Verkehr ist für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende über Markierungen hinaus besonderer Schutz erforderlich. Dazu gehört auch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30. In Straßen, die nicht zum LKW-Führungsnetz gehören, ist LKW-Schleichverkehr zu unterbinden.

Im Grün- und Außenbereichen gibt es eine Reihe von Wegen, die gemeinsam von Fußgängern wie Radfahrern für Verbindungswege als auch auch zu Erholungszwecken benutzt werden. Solche Wege sind breit genug zu halten und angemessen zu pflegen. Für schnell fahrende Radfahrende, die eher an der schnellen Verbindung interessiert sind, sollten im Interesse der Konfliktvermeidung parallel attraktive Routen, etwa über die zu geplanten Premium-Routen, Radstreifen, Fahrradstraßen etc., gut erreichbar sein. Diese Parallelrouten sollten grundsätzlich für Dreiräder, Lastenfahräder, eBikes bzw. Pedelecs tauglich sein.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt E: Öffentlicher Nahverkehr

Wir begrüßen, dass die Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung bis 2025 ist. Wir begrüßen, dass die Regio-S-Bahn in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert ist. Die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn sollte jedoch nicht nur unter rein betriebswirtschaftlichen Kriterien gesehen werden.

Auch wenn durch die um 2019 zu erwartende Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Bundes derzeitige Unsicherheiten auf Landes- und Kommunalen Ebene bestehen, sollte sich Bremen im Verkehrsentwicklungsplan 2025 in den sinnvollen Maßnahmen zu einer angemessenen Ausgestaltung des ÖPNV nicht noch beschränken.

Unseres Erachtens ist bis 2025 grundsätzlich die 100%-ige Barrierefreiheit anzustreben, da dies nicht nur gesetzlich vorgesehen ist, sondern auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle erst ermöglicht.

Wo noch nicht geschehen, sind bis 2025 alle Straßenbahn- und Bushaltestellen barrierefrei umzugestalten. Die wichtigen, stark genutzten, zentral gelegenen Straßenbahnhaltestellen „Oberstrasse“, „Am Brill“, „Domsheide“ und „Hauptbahnhof“ können nicht noch weitere zehn Jahre von der Barrierefreien Gestaltung ausgenommen werden. .

Auch wenn aus Aspekten der Wirtschaftlichkeit derzeit im Einzelfall nicht leicht realisierbar, so sind bei der Entwicklung des Netzes der Regional-S-Bahn perspektivisch auch weiterhin die Halte „Weser/Überseestadt“, „St.Jürgens-Krankenhaus“, „Marßel“, „Steubenstraße(Stadtamt)“ als auch „Halmer Weg“, „Am Geestkamp“, „Ahrbergen“ und „Weidedamm“ vorzusehen. Ein Regio-S-Bahn-Halt „Steubenstraße(Stadtamt)“ sollte zudem von Vorne herein zu einer ÖPNV-verknüpfenden Drehscheibe mit kurzen Übergang zu Straßenbahn und Bus gestaltet werden.

Die Kiez-Buslinie 82 in Gröpelingen erweist sich als Erfolg. Im Zuge des fortschreitenden demografischen Wandels ist es offensichtlich: Es gibt es nicht nur Bürger, mobilitätseingeschränkte Bürger, die mit dem ÖPNV auf wenigen Achsen schnell von A nach B kommen wollen und für Zeitgewinn und dichte Bedienung auch längere Wege zur Haltestelle zu Fuß oder per Rad in Anspruch nehmen, sondern auch vermehrt die Notwendigkeit, die Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs in weniger als 300 m Fußweg erreichen zu können.

Zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsschichten halten wir es als Maßnahme des Zielszenarios für dringend geboten, bis 2025 das Straßenbahn- und Busnetz flächendeckend dahingehend weiterzuentwickeln, dass die nächste Haltestelle des ÖPNVs mit weniger als 300 m Fußweg zu erreichen ist. Hierfür sind bis 2025 im Busnetz je nach örtlichen Bedingungen ggBfs. zusätzliche Haltestellen an vorhandenen Linien, weitere Kiezbuslinien und bedarfsorientierte Anrufsammelbusse vorzusehen. Neben der BSAG sind je nach örtlichen Anforderungen gerade in cityfernen Gebieten dafür auch die anderen Busunternehmen des VBN und das Taxigewerbe einzubeziehen. Hierbei sollte im Zuge eines Flottenmanagements auch regelmäßig geprüft werden, inwieweit der Fuhrpark, der für die Beförderung behinderter Schüler zur und von der Schule eingesetzt wird, zu anderen Tageszeiten auch für die Bedienung von Kiezbuslinien bzw. Anrufbussen verwendet werden kann.

ÖPNV muß attraktiv und preiswert sein. Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist auch weiterhin für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sicher zu stellen. Darüber hinaus sind Überlegungen, die eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV ermöglichen, anzustreben.

Ein angemessener Fernbus- und Sonderfahrten-Halt („ZOB“) ist einzurichten. Dazu gehören neben barrierefrei ausgestaltete Haltestellen für Fernbuslinien und Sonderfahrten auch sichere Wartebereiche unabhängig von anderem Verkehr (Fuß- und Radfahrer), Wetter-

schutz, Sitzgelegenheiten, behindertengerechtes WC zu allen Tageszeiten, als auch gute, barrierefreie und verkehrssichere Erreichbarkeit von den örtlichen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im Interesse des Lärmschutzes und der Reduzierung der Belastungen durch Emissionen sollten Busse, Taxis und andere Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr bis 2025 so beschaffen sein, dass sie möglichst mit elektrischer Energie angetrieben werden.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt G: Ruhender Verkehr

Wir begrüßen es, dass die Flächen für Fußgänger und Radfahrende zukünftig frei von abgestellten Autos gehalten werden. So wird Behinderungen zukünftig vorgebeugt.

Zu den Maßnahmen im Abschnitt J: Elektromobilität

Wir begrüßen die Förderung der Elektromobilität. Allerdings sollte Elektromobilität sich in der Perspektive bis 2025 nicht nur auf Pilotprojekte beschränken, sondern breit eingeführt und im Einsatz sein.

Wir bitten darum, diese Anregungen bei der Bestimmung der Maßnahmen des Zielszenarios zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Schmidtman, Sprecher der Grünen Alten Bremen

Janne Müller, Sprecherin der Grünen Alten Bremen