

Leitantrag

für den

Bremmentag 2019

**Unsere Lösungen für eine funktionierende
Verkehrspolitik!**

1 **Unsere Lösungen für eine funktionierende Verkehrspolitik!**

2

3 Mobilität und Infrastruktur sind essentielle Themen für eine lebendige und wachsende Stadt.
4 Um die Wohnungssituation in den Innenstädten zu entlasten, bedarf es insbesondere eines
5 funktionierenden Verkehrssystems für unser Land Bremen.

6 Dieses ist bis heute jedoch nur schwerlich erkennbar: Kilometerlange Staus prägen das Stadt-
7 bild. Ganze Stadtgebiete wie Bremen-Nord und Bremerhaven sind aufgrund einer kurzfristi-
8 gen Brückensperrung zu den Stoßzeiten nur noch mit großer Verzögerung zu erreichen – eine
9 baldige Verbesserung der Situation ist nicht in Sicht.

10 Auch der ÖPNV bietet im Land Bremen kaum eine Alternative: Oft sind entlegene Stadtteile
11 nur schwerlich zu erreichen, Züge fallen aus und zu allem Überfluss steigen die Preise für den
12 öffentlichen Nahverkehr jährlich. Dies führt zu einer weiteren Anspannung der Verkehrslage.
13 Es bedarf daher dringender konzeptioneller Neuerungen in der Bremer Verkehrspolitik.

14

15 **Motorisierter Verkehr**

16

17 Dem motorisierten Verkehr kommt im Land Bremen als einem führenden Hafen- und Lo-
18 gistikstandort eine tragende Rolle im Verkehrsmix zu.

19 Damit der Verkehr auch zu den Stoßzeiten besser fließt, muss ein **effizienteres Baustellenma-**
20 **nagement eingerichtet** werden. Für eine Verringerung der Durchlässigkeit auf Bremens und
21 Bremerhavens Straßen sorgen auch Abschnitte, in denen eine Verengung der Fahrbahn von
22 zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur im Reisverschlussprinzip eingerichtet wurde. Diese soge-
23 nannten „Flaschenhalse“, wie sie z.B. auf der Borgfelder- und der Schwachhauser Heerstraße
24 mehrfach existieren, **müssen beseitigt und ein durchgehend zweistreifiger Betrieb pro Rich-**
25 **tung garantiert werden.**

26 Die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen ist auch von entscheidender Bedeutung für
27 die Innenstadt. Ein gutes Parkplatzangebot ist unabdingbar. **Die Schließung des Parkhaus**

28 **Mitte zugunsten der Innenstadtentwicklung befürworten wir. Als Voraussetzung dafür muss**
29 **die Schaffung weiterer Parkplätze in der Innenstadt im Vorhinein vorangetrieben werden.**

30 Die Lesumbrücke ist von entscheidender infrastruktureller Bedeutung für die Wirtschaftsstan-
31 dorte Bremerhaven und Bremen-Nord. Wir fordern daher die **Einrichtung einer sogenannten**
32 **„Task Force“**, die direkt dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr unterstellt ist und garan-
33 tiert, dass jederzeit auf allen Bremer und Bremerhavener Brücken die maximale Kapazität für
34 PKW und LKW zur Verfügung steht. Des Weiteren **fordern wir, dass unverzüglich mit den Pla-**
35 **nungen für den Bau einer Behelfsbrücke für die Überbrückung der Lesum an der A27 begon-**
36 **nen werden**, um die angespannte Situation vor der Lesumbrücke zu entschärfen.

37 Für Pendler ist ein Umstieg auf ÖPNV oft auch keine Lösung. Ein Beispiel hierfür sind die un-
38 zureichenden Kapazitäten der Park und Ride Plätze in den periphereren Stadtteilen. **Wir for-**
39 **dern deshalb den umgehenden Ausbau der Park und Ride Plätze in Bremen, Bremerhaven**
40 **und dem angrenzenden Umland an den Verkehrsachsen der Straßenbahn- und Regio-S-**
41 **Bahn-Linien.** Niedersächsische Umlandgemeinden müssen zudem einen größeren Beitrag leis-
42 ten, dass ihre Bürgerinnen und Bürger, welche häufig in Bremen arbeiten, eine leistungsstarke
43 Infrastruktur vorfinden.

44 Bremen hat 2008 ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h eingeführt. Weitere Bundeslän-
45 der sind bisher nicht nachgezogen. **Wir fordern eine flächendeckende Nachrüstung der Au-**
46 **tobahnabschnitte mit elektronischer Verkehrsführung, damit der Verkehrsdichte und den**
47 **Witterungsverhältnissen entsprechend die zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt wer-**
48 **den kann.** Diese wird in der Regel von Autofahren deutlich besser akzeptiert. Bei entsprechen-
49 der Verkehrslage soll **die Höchstgeschwindigkeit aufgehoben werden.**

50 Das Speditions- und Logistikgewerbe trägt zu einem wesentlichen Teil zu Bremens und Bre-
51 merhavens Wohlstand und seiner Eigenschaft als Wirtschaftsstandort bei. Das Land Bremen
52 fungiert als überregionaler Knotenpunkt im Norden zwischen dem Transport von Waren vom
53 Schiff auf die Straße. Da durch die hohe Frequentierung der Bremer Straßen mit LKW auch
54 häufig Konfliktsituation zwischen LKW und ungeschützten Verkehrsteilnehmern, wie Fußgän-

55 gern und Radfahrern, entstehen, **fordern wir die Aufrüstung der LKW mit Abbiegeassisten-**
56 **ten.** Öffentliche Institutionen des Landes Bremen wie beispielsweise die Feuerwehr sollen da-
57 bei eine Vorreiterrolle einnehmen. Drei Systeme kommen dafür in Frage: Ein Kamera-, ein
58 Radar- oder ein Softwarebasiertes System oder auch eine Kombination verschiedener Sys-
59 teme. Die Zahl der Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Radfahrern kann so um bis zu
60 60 % reduziert werden.

61 Um die Innenstadt nachhaltig vom LKW-Verkehr zu entlasten, fordern wir, dass der Ring-
62 schluss um Bremen mit der A281 schleunigst fertiggestellt wird. Dazu muss auch mit dem Bau
63 des Abschnitts 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße unverzüglich be-
64 gonnen werden, damit das Güterverkehrszentrum endlich leistungsfähig an die A1 angeibun-
65 den wird.

66

67 **ÖPNV**

68

69 Das Umland und die Randgebiete Bremens und Bremerhavens können mit dem ÖPNV nur
70 schwerlich erreicht werden. Der Weg von Schönebeck nach Platjenwerbe besteht derzeit zum
71 Beispiel aus 20 Minuten Gehweg und zehn Minuten Fahrt mit dem Bus. Ähnlich sieht der Weg
72 vom Bremer Hauptbahnhof nach Lilienthal oder vom Vegesacker Bahnhof nach Leuchtenburg
73 aus. Häufig gibt es zwar Linien, die in die Richtung fahren, sie enden nur meist vor der eigent-
74 lichen Ortschaft. Wer kann, greift also auf den PKW zurück. Doch Schüler, Studierende, Seni-
75 oren, Menschen mit Handicap oder ALG II-Empfänger dürfen entweder kein Auto fahren oder
76 können es sich schlicht nicht leisten; auch lange Fußwege sind für sie teilweise nicht möglich.
77 **Daher fordern wir, dass das Bus- und Bahnnetz in die Randgebiete Bremens, Bremerhavens**
78 **und ins bremische Umland weiter ausgebaut werden. Züge müssen zudem zuverlässig fah-**
79 **ren und dürfen nicht andauernd ausfallen; dies gilt momentan insbesondere vor dem Hin-**
80 **tergrund der Sperrung der Lesumbrücke.**

81 Auch muss dem gestiegenen Andrang auf die fahrenden Züge Rechnung getragen werden und
82 zu Stoß- und Hochzeiten ggf. weitere Züge oder Waggons eingesetzt werden. **Die 15-Minuten-**

83 **Taktung der Regionalbahn zwischen Bremen-Nord und Bremen HBF muss unbedingt einge-**
84 **halten werden.** Auch sollte ein eine weitere Möglichkeit gefunden werden, Ausweichmöglich-
85 keiten zu schaffen, zum Beispiel durch **Schnellbusse oder Seilbahnen.** Hierdurch soll gewähr-
86 leistet werden, dass die Innenstadt auch bei problematischer Verkehrslage oder bei Stürmen
87 weiterhin erreichbar bleibt.

88
89 Letztmalig am 01.01.2018 wurden die Fahrpreise des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersa-
90 chen um durchschnittlich 2,1 % angehoben. Hierdurch kostet ein Fahrschein für Bremen und
91 Bremen-Nord nunmehr 2,80 € statt 2,75 €. Im Durchschnitt betrug die Fahrpreiserhöhung im
92 Jahr 2017 1,7 %. Im Jahr 2019 stiegen die Preise erneut an, im Durchschnitt um 0,7 %. Ein
93 Schüler-Monatsticket kostet für Bremen und Bremen-Nord 48,30 €. Ein Schüler, der von Bre-
94 merhaven nach Bremen muss zahlt monatlich 60,10 €. Ein Ticket der Preisstufe S (z.B. für Fahr-
95 ten aus Lilienthal) kostet derzeit rund 51,00 €. Die Kosten für Erwachsene sind indes noch
96 höher als die für Schüler. Hier kostet ein Monatsticket für Bremen und Bremen-Nord 66,30 €.
97 In Folge dessen lohnt es sich häufig eher das Auto zu nehmen, als diese hohen Kosten zu tra-
98 gen, statt dennoch das Risiko von häufig verspäteten Zügen, Bahnen und Bussen auf sich zu
99 nehmen. **Daher soll mittelfristig eine Senkung der Entgelte für die ÖPNV-Nutzung angestrebt**
100 **werden.**

101 Zudem setzen wir uns dafür ein, dass **Bremerhaven wieder einen eigenen ICE-Anschluss er-**
102 **hält.** Heute kann man die Seestadt nur mit der Regionalbahn erreichen. Ein ICE-Anschluss
103 würde die Attraktivität des Standorts weiter steigern.

104

105 **Zukünftige Mobilität**

106

107 Zukünftige Verkehrskonzepte werden sich an dem Grad ihres Komforts und ihrer Umweltver-
108 träglichkeit messen lassen müssen. Da ein Konzept niemals beide Kriterien gleichermaßen er-
109 füllen kann, besteht die Zukunft in der Multimodalität. **Deshalb fordern wir mehr Aufge-**
110 **schlossenheit gegenüber allen Verkehrskonzepten zur Ergänzung des ÖPNV.**

111 Ein relevantes Konzept ist das Carsharing, welches es ermöglicht, den innerstädtischen Park-
112 raum zu entlasten und gleichzeitig Fahrzeuge effizienter bzw. umweltfreundlicher zu nutzen.
113 Wir fordern die gezielte Anwerbung weiterer Carsharing-Anbieter. Insbesondere sind Anbie-
114 ter von Free Floating Carsharing, also dem von Stationen unabhängigen Carsharing, in Be-
115 tracht zu ziehen. Ein potenzieller Anbieter ist Daimlers car2go (bzw. SHARE NOW), der insbe-
116 sondere aufgrund des bremischen Mercedes-Benz Werks interessant ist. **Weiterhin fordern**
117 **wir einen Ausbau der Stationen auch außerhalb des Innenstadtbereiches, sodass insbeson-**
118 **dere schlecht angebundene Gebiete vom Carsharing profitieren können.**

119 Neben dem Carsharing existieren heutzutage viele weitere innovative Mobilitätsdienste. Ein
120 Beispiel ist der Ridesharing-Service MOIA, der zurzeit in Hannover und Hamburg angeboten
121 wird. Es handelt sich hierbei um eine Art Sammeltaxi, das sich per App buchen lässt und bis zu
122 sechs Personen gleichzeitig in an ihr Ziel bringt. Der Dienst kombiniert die Vorteile von Indivi-
123 dualverkehr und ÖPNV. Die Preise liegen zwischen denen von Taxi und ÖPNV, weshalb der
124 Dienst als Ergänzung zum bisherigen Mobilitätsangebot gesehen werden kann. Besonders in
125 Randgebieten der Stadt oder in Bremen-Nord stellt dies eine Ergänzung zum schlecht ausge-
126 bauten ÖPNV dar. Hier können neue Mobilitätsdienste die Attraktivität der Stadtteile enorm
127 steigern. **Daher fordern wir die Verkehrsbehörde auf, sich für die Anwerbung neuer Mobili-**
128 **tätsdienste, wie beispielsweise MOIA, einzusetzen und sich nicht an ideologischen Vorstel-**
129 **lungen zu orientieren.**

130 Ein weiteres Zukunftsthema ist die Car2X Kommunikation, die Kommunikation zwischen Autos
131 untereinander (Car2Car) oder weiteren Verkehrsteilnehmern wie z. B. Radfahrern (Car2De-
132 vice). Da eine Car2X-Schnittstelle in naher Zukunft Serienstand in den meisten neuen PKW
133 sein wird, setzen wir uns für eine genaue Prüfung der möglichen Chancen dieser Technologie
134 für die Verkehrssicherheit und Verkehrseffizienz ein. Die Kommunikation mit der Infrastruktur
135 wie Lichtsignalanlagen (Car2Infrastructure) ermöglicht beispielsweise eine Anpassung der
136 Schaltzeiten an das aktuelle Verkehrsaufkommen. Aktuelle Forschungsergebnisse des Deut-
137 schen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigen, dass sich die Wartezeiten an Ampeln
138 deutlich reduzieren lassen und der Verkehrsfluss erhöht werden kann. Wir fordern daher, dass

139 **das staugeprägte Land Bremen mit entsprechender Infrastruktur an den Hauptverkehrsrou-**
140 **ten ausgerüstet wird.**

141 Ein weiterer Vorteil dieser Technologie besteht in der Nutzung durch Einsatzfahrzeuge von
142 Feuerwehr und Polizei. Diese können mit der C2I-Lichtsignalanlage kommunizieren und sinn-
143 volle Schaltprogramme an Kreuzungen ansteuern, sodass die Einsatzfahrzeuge schnell und ge-
144 fahrlos passieren können. Außerdem können die Einsatzfahrzeuge mit den anderen Verkehrs-
145 teilnehmern kommunizieren und diese frühzeitig vorwarnen, noch bevor eine Sirene zu hören
146 ist. Diese Möglichkeiten sind keinesfalls Zukunftsmusik, sondern werden bereits heute von der
147 Feuerwehr Braunschweig erprobt. **Wir fordern, dass auch das Land Bremen handelt und sich**
148 **für diese Technologie in PKW, Einsatzfahrzeugen und Lichtsignalanlagen einsetzt, damit der**
149 **Verkehr sicherer, effizienter und umweltschonender wird.**

150

151 **Fazit**

152 Das Land Bremen hat enorme Probleme im Bereich der Verkehrs- und Infrastrukturplanung.
153 Wir sind jedoch davon überzeugt, dass wir diese Probleme anpacken und effizient lösen kön-
154 nen. Mit unseren Lösungen wollen wir dafür sorgen, dass die Wirtschaftsstandorte Bremen
155 und Bremerhaven weiterhin für Spediteure, Unternehmer und Bürger attraktiv bleibt und die
156 Wohnungsnot in der Innenstadt durch intelligente und effiziente Nahverkehrsangebote abge-
157 schwächt wird.

158