

1 Klimafreundliche Mobilitätswende mit Verstand und Tatkraft

2 Positionspapier der CDU-Bürgerschaftsfraktion Bremen

3 Bremen und Bremerhaven sind vielseitige, flexible und dynamische Städte. Das spiegelt
4 sich auch in den verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten wider. Ob Fuß- und Rad-
5 verkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) oder motorisierter Individualverkehr:
6 Alle Formen der Mobilität werden täglich in Bremen genutzt und zeigen, wie vielfältig
7 die Mobilitätsansprüche in Bremen sind. Diesem Umstand muss die urbane Infrastruktur
8 entsprechend Rechnung tragen.

9 Im Land Bremen sind über 290.000 PKW gemeldet. Fast jede Bremerin und Bremer-
10 havenerin und jeder Bremer und Bremerhavener besitzt zudem ein Fahrrad. Vor Corona
11 hat der ÖPNV jährlich über 100 Mio. Personen befördert. Jeder vierte geht entweder
12 täglich zu Fuß oder fährt mit dem Rad, 16 Prozent nutzen den ÖPNV und jeder dritte
13 greift für Strecken von A nach B auf das Auto zurück.

14 Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten verändert. Vor allem der ÖPNV ver-
15 zeichnet weniger Fahrgäste. Zwar steigen die Nutzerzahlen wieder, sind jedoch bis dato
16 noch nicht wieder auf dem Vor-Corona-Niveau. Damit das erreicht werden kann, müssen
17 wir das Vertrauen der Menschen zurückgewinnen und deutlich machen, dass vom ÖPNV
18 keine besondere Gefahr ausgeht, sich mit dem Corona-Virus anzustecken. Dazu können
19 vor allem häufigere Taktungen beitragen, damit überfüllte Busse und Bahnen vermieden
20 werden. Die ÖPNV-Kapazitäten müssen in Qualität und Quantität massiv erhöht wer-
21 den. Ziel muss es sein nicht nur zum Vor-Corona-Niveau zurückzukehren, sondern neue
22 Fahrgäste zu gewinnen.

23 Kurz ausgedrückt: Wir brauchen einen echten Investitionsschub bei der ÖPNV-Inf-
24 rastruktur. Wir müssen mehr Busse und Bahnen auf die Straße und Schiene bringen,
25 das Streckennetz ausbauen und die Taktzeiten verbessern.

26 Wir müssen den ÖPNV smarter denken und machen, indem wir die unterschiedlichen
27 Fortbewegungsmöglichkeiten (E-Bike, E-Scooter, Carsharing) miteinander verknüpfen.
28 Wir setzen uns für mehr und vor allem flexibleren Linienbedarfsverkehr (On-Demand)
29 ein, der ein zusätzliches Potential bietet, Menschen vom ÖPNV zu überzeugen. Denn

30 gerade ein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Netz kann Fahrgäste noch flexibler und näher an
31 das Ziel bringen. Dabei gilt es gerade auch kleine Lösungen voranzubringen, sei es
32 beim Klinikum Bremen-Mitte oder der Tobias-Schule in Oberneuland. In beiden Fällen
33 würde die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle oder einer Busverbindung wesentli-
34 che Erleichterungen für Besucherinnen und Besucher des Krankenhauses, sowie für
35 Schülerinnen und Schüler bedeuten.

36 1. Für einen starken ÖPNV – Attraktivitätssteigerungen jetzt!
37 Der wohl wichtigste Baustein für die Mobilitätswende ist der ÖPNV. Nur 16 Prozent
38 der Bremerinnen und Bremer nutzen derzeit den ÖPNV. Seit Jahren stagniert dieser An-
39 teil, weil es kaum oder gar keine Ausbauprojekte gab. Seit 2012 gab es lediglich zwei
40 Straßenbahnausbaumaßnahmen (Verlängerung Linie 1, Verlängerung Linie 4) mit 10,5
41 Kilometer neue Schienen für Bremen.

42 Ausbau

43 Bremen-Nord ist in Teilen immer noch abgehängt und muss noch stärker an das Schie-
44 nennetz in Richtung der Bremer Innenstadt angebunden werden. Dafür müssen endlich
45 die beiden Regio-S-Bahn-Haltestellen Bremen-Grumbke und Farge-Ost geplant und
46 gebaut werden. Durch ein zusätzliches Gleis zwischen Bremen-Burg und Bremen Haupt-
47 bahnhof könnten zudem mehr Personen- und Güterzüge die Strecke passieren. Das Land
48 Bremen muss sich dafür einsetzen, dass Bremerhaven an das ICE-Netz angeschlossen
49 wird. Außerdem müssen am Bahnhof Bremerhaven auch zukünftig personenbediente
50 Verkaufsstellen für Fernverkehrstickets zur Verfügung stehen.

51 Wir wollen, dass mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Um das zu erreichen, benö-
52 tigen wir nicht nur mehr bzw. neue Straßenbahn- und Busverbindungen, sondern
53 auch eine engere Taktung. Nur wenn wir den ÖPNV qualitativ und quantitativ aus-
54 bauen, wird uns die Mobilitätswende gelingen. Diese muss erklärtes Ziel sein, wenn Bre-
55 men und Deutschland die ambitionierten Klimaziele der Europäischen Union erreichen
56 wollen.

57 Die Planungen für die Verlängerung der Linie 2 über Sebaldsbrück nach Osterholz/ We-
58 serpark müssen endlich abgeschlossen werden. Des Weiteren muss eine (Straßenbahn-)
59 Eckverbindung von Sebaldsbrück über die Vahrer Straße und die Bürgermeister-Spitta-

60 Allee nach Bremen-Horn geschaffen und die Querverbindung Ost endlich umgesetzt
61 werden.

62 Taktung

63 Der im Rahmen der Teilfortschreibung des VEP diskutierte 5- Minuten-Takt auf den
64 Hauptlinien und Regionalbuslinien sind einerseits eine relativ kurzfristig umzusetzende
65 Maßnahme und andererseits ein deutlicher Umstiegsanreiz vom MIV zum ÖPNV. Ziel
66 muss aber ein „Bremen- Takt“ sein, der garantiert, dass niemand zwischen 6.00 Uhr
67 und 21.00 Uhr länger als 10 Minuten auf seinen Bus oder seine Bahn warten muss.

68 Preis- und Tarifstruktur

69 Neben dem Ausbau muss die aktuelle Preis- und Tarifstruktur reformiert werden. Der
70 ÖPNV muss nicht nur in Sachen Schnelligkeit mit dem Auto konkurrenzfähig sein, son-
71 dern auch einen deutlichen preislichen Vorteil gegenüber dem motorisierten Individual-
72 verkehr haben.

73 Als ersten Schritt schlagen wir vor, ab 1.1.2023 ein 365 Euro Ticket einzuführen, um
74 den ÖPNV preislich attraktiver zu gestalten. Die Intention hinter dem leicht verständli-
75 chen Tarifprodukt, ist die Neukundengewinnung und die Erhöhung des ÖPNV-Marktan-
76 teils am Modal Split. Am Beispiel der Stadt Wien, welche das Ticket seit 2012 anbietet,
77 wird deutlich, dass vordergründig nicht die Preispolitik die ÖPNV-Nutzerzahlen erhöht,
78 sondern vor allem der quantitative und qualitative Ausbau des Angebots. Entscheidend
79 ist, Tarifmaßnahmen mit Angebotsmaßnahmen zu koordinieren.

80 Der erwartbare Rückgang der Beförderungserträge durch die Wanderung von Monats-
81 Abonnements in das 365 Euro Ticket sollte über Einnahmen aus der Parkraumbewirt-
82 schaftung zum Teil gegenfinanziert werden.

83 Unsere beiden Städte Bremen und Bremerhaven müssen auch beim ÖPNV stärker zu-
84 sammenwachsen. Eine Vergünstigung der ÖPNV-Verbindung zwischen Bremerhaven
85 und Bremen ist dafür zwingend erforderlich und sollte als Tagesticket nicht mehr als 10
86 Euro kosten. Zusätzlich sollte mit den hiesigen Museen und touristischen Einrichtungen

87 über ein Kombiticket beraten werden, dass sowohl Eintritts- als auch ÖPNV-Ticket bein-
88 haltet. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel wollen wir zum Teil aus den Gebühren-
89 einnahmen bei der Parkraumbewirtschaftung nehmen.

90 Umstiegsanreize

91 Bremen kann über zusätzliche Anreize den Umweltverbund stärken, indem zum Bei-
92 spiel allen Neubremnerinnen und Neubremern ein Jahresticket (365 Euro Ticket) zur Ver-
93 fügung gestellt wird. Des Weiteren kann eine „Umstiegsprämie“ als weitere Maß-
94 nahme den ÖPNV bzw. Umweltverbund stärken, indem für Aufgabe des eigenen Autos
95 oder des Familienautos allen Haushaltsmitgliedern für mindestens ein oder zwei Jahre ein
96 Jahresticket kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Als weitere kurzfristig umzusetzende
97 Maßnahme sollte allen Bremerinnen und Bremern das gleiche Angebot gemacht werden,
98 die bereit sind, ihren Führerschein abzugeben, jedoch mit einem unbefristeten kosten-
99 freien Jahresticket. Kombiniert werden können diese Anreize mit Gutscheinen für wei-
100 tere Mobilitätsangebote, indem zum Beispiel Gutscheine für Sharing-Angebote (Bike-,
101 Car- und E-Scootersharing) verteilt werden, um auf andere Mobilitätsformen aufmerksam
102 zu machen.

103 Ticketloser ÖPNV

104 Ein ticketloser ÖPNV, der durch einen zusätzlichen finanziellen Beitrag oder eine Er-
105 höhung der Grundsteuer finanziert wird, kommt für uns erst in Betracht, wenn entspre-
106 chende Ausbaumaßnahmen und damit einhergehende Attraktivitätssteigerungen stattge-
107 funden haben. Ohne Attraktivitätssteigerungen führt ein ticketloser ÖPNV nur zu einer
108 Umverteilung innerhalb des Umweltverbundes. Das gilt es aber zu vermeiden.

109 Ein durch Steuererhöhung finanziert, ticketloser ÖPNV muss die Akzeptanz einer
110 breiten Mehrheit der Stadtgesellschaft besitzen. Diese breite Mehrheit ist derzeit noch
111 nicht erkennbar und ein derartiges Vorhaben daher auch nicht umsetzbar. Neben der
112 hiesigen Stadtgesellschaft befürworten wir im Falle eines ticketlosen ÖPNV eine Ein-
113 pendler-Abgabe.

114 Aber nicht nur die Akzeptanz einer solchen Finanzierung sollte ein Kriterium sein. Der
115 quantitative und qualitative Stand des ÖPNV-Ausbaus muss als entscheidendes Krite-

116 rium herangezogen werden. Die dafür erforderlichen Maßnahmen und Projekte sind be-
117 reits im VEP 2025 und in dessen Teilfortschreibung skizziert. Als Voraussetzung für die
118 Einführung eines ticketlosen ÖPNV sehen wir zum einen die Umsetzung des „Bremen
119 Takts“ und zum anderen die wesentlichen Ausbauoffensiven des VEP, wie z.B. Metro-
120 buslinien, Expresslinien und Gewerbelinien.

121

122 2. Parken im Quartier – Straßenraum gerecht aufteilen

123 Der Straßenraum ist endlich und er sollte allen gleichermaßen zur Verfügung stehen.
124 Kein singulärer Verkehrsträger hat per se Anspruch auf einen bestimmten Anteil an ihm.
125 Wir müssen den oftmals knappen vorhandenen Raum so gerecht wie möglich aufteilen,
126 damit möglichst viele Menschen gleichermaßen von ihm profitieren können.

127 Vor allem das aufgesetzte Parken auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen führt zu
128 Diskussionspunkten. Dadurch wird die Passierbarkeit von Rettungsfahrzeugen oder Müll-
129 fahrzeugen deutlich reduziert. Durch das aufgesetzte Parken auf sowieso schon schma-
130 len Gehwegen wird die Barrierefreiheit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger mas-
131 siv eingeschränkt. Mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen sowie Fami-
132 lien mit Kindern sind davon besonders betroffen.

133 Im November 2020 hat die Stadtbürgerschaft dem Bürgerantrag zur Einführung weiterer
134 Bewohnerparkgebiete in den innenstadtnahen Stadtteilen Mitte, Östliche Vorstadt,
135 Schwachhausen, Findorff, Walle und Neustadt zugestimmt. Zudem gibt es bereits in Bre-
136 men und Bremerhaven bewirtschaftetes Bewohnerparken.

137 Wir wollen, dass die bereits längst beschlossene bewirtschafteten Parkraumgebiete
138 schnellstmöglich mit den Menschen vor Ort diskutiert und umgesetzt werden.

139 Vorteile Bewohnerparken

140 Eine Einführung von Bewohnerparkgebieten senkt vor allem den Parkdruck durch
141 Fremdarker. Außerdem werden Bewohnerinnen und Bewohner motiviert, vorhandene
142 private Stellplätze zu nutzen. Die Parksuchverkehre durch externe Parker werden redu-
143 ziert und für Fahrräder, Carsharing-Autos, E-Scooter entstehen neue Abstellflächen. Vor

144 allem für die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge können dadurch zusätzliche Flächen ent-
145 stehen.

146 Bewohnerparkgebühren

147 Um die Akzeptanz zu erhöhen, wollen wir die Gebühr auf zunächst 100 Euro begren-
148 zen. Eine Anpassung der Gebühr sollte mit dem Umsetzungsgrad des VEP steigen: Je
149 größer das alternative Mobilitätsangebot im Quartier ist, umso eher werden höhere Ge-
150 bühren zur Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums vor Ort auch akzeptiert.

151 Außerdem müssen (kleinteilige) zusätzliche Parkmöglichkeiten in Form von z.B. Quar-
152 tiersgaragen ermöglicht werden. Als maximale Gebühr können wir uns einen Euro pro
153 Tag, also 365 Euro im Jahr, vorstellen. Mit dem eingenommenen Geld wollen wir, wie
154 von der Stadtbürgerschaft beschlossen, Maßnahmen finanzieren, die dem gesamten Um-
155 weltverbund zu Gute kommen. Das Bewohnerparken muss zukünftig durch stärkere Kon-
156 trollen begleitet werden.

157 Eine Staffelung der Gebühren nach Fahrzeuglänge benachteiligt vor allem Familien mit
158 Kombis und sollte deshalb nicht weiterverfolgt werden. Vielversprechender erscheint der
159 Tübinger Ansatz, der die Gebührenhöhe für bewirtschaftete Bewohnerparkgebiete ab-
160 hängig von dem Fahrzeuggewicht macht. Da elektrische Fahrzeuge wegen der Batterie
161 schwerer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind, wird Elektrofahrzeugen ein Leerge-
162 wicht von 200 kg freigestellt. Eine soziale Komponente sollte ebenfalls zwingend inte-
163 griert werden und vor allem Menschen berücksichtigen, die Sozialleistungen beziehen.

164 3. Bremen als Flanierstadt bewerben

165 Die Bremer Innenstadt soll zwischen den Straßen „Am Wall“ und der „Martinistraße“ au-
166 toärmer gestaltet werden. Dieses ambitionierte Projekt unterstützt die CDU Bremen
167 grundsätzlich. Dadurch können Straßen im Innenstadtkern zum Flanieren und Verwei-
168 len umfunktioniert und somit vor allem für Fußgängerinnen und Fußgänger aufgewertet
169 werden. Direkte Anrainer werden durch erweiterte Angebote ganz unmittelbar profitie-
170 ren. Parkflächen für den Individualverkehr müssen allen Besucherinnen und Besuchern
171 an den Rändern zur Innenstadt zur Verfügung gestellt werden.

172 Eine Innenstadt für alle

173 Die zukünftige Ausrichtung der Bremer Innenstadt darf nicht über ideologisch besetzte
174 Begriffe definiert werden. Eine weltoffene Stadt sollte keinen Slogan verwenden, der sug-
175 geriert, dass bestimmte Verkehrsteilnehmer keinen Platz mehr in der Innenstadt hätten.

176 Wir wollen den breiten Konsens positiver besetzen und Bremen als Flanierstadt bewer-
177 ben. Denn es besteht Konsens in der Stadtgesellschaft darüber, dass die Innenstadt, um
178 attraktiver zu werden, den Autoverkehr reduzieren muss. Das gilt vor allem für den
179 Kerninnenstadtbereich, der sich in unserer Definition zwischen der Weser und dem
180 Wallring befindet. Teile dieses Gebietes sind bereits heute nur für Fußgänger zugäng-
181 lich.

182 Konkret heißt das für die Zukunft, dass die Sögestraße und das dahinter bisher befahr-
183 bare Gebiet aus Schlüsselkorb in die eine und Knochenhauer-, Carl-Ronning- sowie Ans-
184 garitorswallstraße in die andere Richtung ab der Wallkreuzung grundsätzlich nicht mehr
185 befahrbar sein werden. Ausnahmen bilden der Liefer- und Arbeitsverkehr sowie der An-
186 wohnerverkehr. Auch wenn das Parkhaus Mitte abgerissen wird, wird allen Autofahre-
187 rinnen und Autofahrern auch zukünftig ausreichend Parkraum zur Verfügung stehen
188 (Pressehaus, Am Brill, Hillmannplatz, ZOB, City-Gate, DB, Herdentor, Ostertor, Am Dom,
189 etc.).

190 Letzte Meile

191 Damit Bars, Restaurants, Läden oder Betriebe ihre Produkte und Dienstleistungen trotz-
192 dem weiterhin in der Innenstadt anbieten können und gleichzeitig möglichst wenig moto-
193 risierter Lieferverkehr entsteht, muss das Projekt „Letzte Meile“ durch z. B. Lastenfah-
194 räder noch stärker in den Fokus gerückt werden. Wenn wir weniger Autoverkehr in der
195 Innenstadt zulassen wollen, müssen vor allem Geschäfts- und Gewerbetreibende die Ge-
196 wissheit haben, auch zukünftig mit Waren versorgt zu werden.

197 Free Zone in der Innenstadt

198 Zudem befreien wir die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt von den ÖPNV-Ge-
199 bühren in diesem Gebiet. So ist die Nutzung des ÖPNV in der gesamten Innenstadt für
200 alle kostenlos. Nutzer eines Parkplatzes der BrePark sind schon heute von den Ticketgel-
201 dern befreit, doch das reicht nicht. Eine wirkliche „Free Zone“ trägt dazu bei, dass sich

202 die Akzeptanz für alle Parkhäuser am Innenstadtrand steigert, alle günstiger in die Innen-
203 stadt kommen und dort einfacher sowie kostenlos bewegen können.

204

205 4. Martinistraße, Obernstraße und Domsheide gemeinsam denken

206 Die Martinistraße muss zusammen mit dem Wall als Ringschluss für Fahrrad- und Au-
207 tofahrer um die Innenstadt weiterhin Bestand haben, aber auch hier werden die Fahr-
208 bahnen verengt, auf jeweils eine Spur in beide Richtungen. Gerahmt werden diese
209 durch jeweils eine breite Fahrradspur auf jeder Seite. Das lässt am Ende noch eine zum
210 Wallring analoge Verbreiterung des Gehweges zu Flaniermeilen auf beiden Seiten zu,
211 in die eine Mischung aus Einzelhandel und Gastronomie einziehen könnte. Dieser Mix
212 setzt am Ende wiederum den Rahmen für eine verbesserte Wegeführung. Statt eine nicht
213 nutzbare Inselfläche in der Mitte aufzubauen, verbreitern wir also die Gehwege und er-
214 möglichen eine zügige Querung der Martinistraße.

215 Umbau der Martinistraße

216 Damit eine erste Umgestaltung schnell umgesetzt werden kann, öffnen wir die Marti-
217 nistraße provisorisch und temporär als Durchgangsort für Fußgänger und Fahrradfahrer.
218 Das geht kurzfristig mit Farbe, Bauzäunen, etc. Gleiches haben wir mit der Bürgermeis-
219 ter-Smidt-Straße vor. Auch hier stellen wir uns eine zeitlich befristete Umnutzung vor, um
220 so die trennende Wirkung zum Stephaniviertel zu minimieren. Während dieser provi-
221 sorischen Umsetzung sollte der breit getragene Konsens für den Rückbau der Marti-
222 nistraße genutzt werden, um das Projekt schnellstmöglich zu beplanen und umzusetzen.
223 Weitere Verkehrsversuche sind nicht zielführend für die Entwicklung der Innenstadt.

224 Straßenbahn in die Martinistraße verlegen

225 Die Obernstraße ist bis heute die zentrale Einkaufsstraße Bremens, die dortigen Umsätze
226 sind aber in den vergangenen Jahren merklich zurückgegangen. Das liegt an der unge-
227 mütlichen Atmosphäre, die sich vor allem durch zu wenig bzw. gar keiner Begrünung
228 verfestigt. Als besonders störend wird die dort fahrende Straßenbahn empfunden. Aus

229 diesem Grund plädieren wir für die Verlegung der Straßenbahn in die Marti-
230 nistraße. Dadurch schaffen wir neue Möglichkeiten der Gestaltung in der Obernstraße
231 durch Sitzbänke, Begrünung oder neue Außengastronomie.

232 Eine unabhängige Variantenstudie im Auftrag der Handelskammer Bremen hat ergeben,
233 dass die Verlegung der Straßenbahn in die Martinistraße bautechnisch machbar ist,
234 ohne das ÖPNV-Angebot für die Innenstadt zu verschlechtern. Wir erwarten, dass das
235 Ergebnis der Variantenprüfung in die Erarbeitung einer baulichen Veränderung der Mar-
236 tinistraße einfließen wird und keine Bauarbeiten an der Domsheide stattfinden, um etwa-
237 ige Fakten zu schaffen.

238 Neugestaltung Domsheide

239 Die Domsheide ist einer der zentralen Verkehrsknotenpunkte des ÖPNV in Bremen.
240 Mehrere tausend Fahrgäste, hunderte von Bahnen und Bussen passieren diesen Straßen-
241 bereich jeden Tag. Aus dem Bereich des Ostertors und der Neustadt ist sie der Eingang
242 in die Bremer Innenstadt. Außerdem befindet sich in unmittelbarer Nähe das Konzert-
243 haus Glocke.

244 Unter diesen herausfordernden Aspekten gilt es die Domsheide neu zu entwickeln,
245 um einerseits den verkehrlichen Ansprüchen gerecht zu werden, aber andererseits auch
246 damit die Chance für die Innenstadtentwicklung genutzt werden kann. Kultur, das Gefühl
247 von Urbanität, Barrierefreiheit, aber auch gute Verkehrsverbindungen und die Schaffung
248 von weiteren Entwicklungspotentialen sind dabei gemeinsam zu denken.

249 Aus den bisherigen Vorschlägen plädieren wir für eine Lösung der Haltestellensitua-
250 tion in der Balgebrückstraße. Hiermit kann den Interessen der Glocke am besten
251 Rechnung getragen werden und es besteht die Möglichkeit den Platz Domsheide voll-
252 kommen neu zu entwickeln. Ziel ist es, ein Eingangstor in die Bremer Innenstadt zu
253 schaffen, mit einem zukunftsweisenden Verkehrsanschluss und einem einladenden Platz-
254 ambiente.

255 Dabei darf die Domsheide nicht singular betrachtet werden, sondern muss mit der
256 Obernstraße und der Martinistraße zusammen gedacht und entwickelt werden. Ähnlich
257 der Domsheide wird die Obernstraße bisher auf ihre Funktionalität reduziert. Durch die

258 Straßenbahn sind andere Nutzungsmöglichkeiten so gut wie unmöglich. Daher gilt es,
259 die Straßenbahn aus der Obernstraße zu entfernen. Diese soll in die Martinstraße ver-
260 legt werden. Ziel ist es, auch hier neuen Raum zu schaffen, welcher anders bzw. erstma-
261 lig genutzt werden kann.

262

263 5. Eigene Ziele verbindlich festschreiben – Mobilitätsgesetz beschließen
264 In Bremen findet kein Infrastrukturausbau statt. In Bremen konnte im Verkehrssektor bis
265 2017 im Vergleich zu 1990 lediglich eine Emissionsminderung von 10 Prozent erreicht
266 werden. Aus beschlossenen Projekten müssen endlich abgeschlossene Maßnahmen wer-
267 den. Deshalb wollen wir die wichtigsten Maßnahmen aus dem VEP, die eine deutliche
268 Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes mit sich bringen, in ein Mobilitäts-
269 gesetz schreiben und konkrete Zeitachsen gesetzlich festschreiben.

270 Papier ist geduldig, das Klima wartet nicht darauf, ob Bremen endlich wichtige klima-
271 freundliche Infrastruktur zur Verfügung stellt. Dabei ist die Stärkung des Umweltver-
272 bundes der beste Klimaschutz.

273 Seit 2007 wurde kein neu geplanter Straßenbahnkilometer gebaut. Die Umsetzung verzö-
274 gert sich oft aufgrund von langjährigen Auseinandersetzungen mit Menschen vor Ort. Be-
275 teiligung ist wichtig, aber letztlich liegt es an der Politik, Maßnahmen zu beschließen
276 und umzusetzen im Interesse der gesamten Stadt. Runde Tische sind durchaus wichtig,
277 sollten aber nicht in einer Dauerschleife enden, die wichtige infrastrukturelle Projekte
278 letztlich verhindern. Vor allem Maßnahmen, die mit einer Angebots- und Infrastruktur-
279 offensive für Busse und Bahnen einhergehen und den Neu- und Ausbau der (bestehen-
280 den) Infrastruktur für den gesamten Umweltverbund bedeuten, müssen in einem solchen
281 Gesetz geregelt werden.

282 Feste Planungsziele müssen ebenfalls vereinbart werden, mit der Absicht, Planverfah-
283 ren zu beschleunigen und sich nicht im Klein-Klein zu verlieren. Der Fokus muss konse-
284 quent auf das Angebot und die Qualität gelenkt werden, damit eine Mobilitätswende
285 zeitnah umgesetzt werden kann. Die zukünftigen Haushalte müssen eine auskömmliche
286 Finanzierung sicherstellen, damit die verbindlichen gesetzlich beschlossenen Maßnah-
287 men realisiert werden können.

288 6. Fahrrad-Premiumrouten und Fahrradbrücken endlich umsetzen

289 Premiumrouten

290 Die bereits 2014 im Verkehrsentwicklungsplan beschlossenen Premiumrouten gilt es
291 nun endlich zu realisieren. Die Premiumroute zwischen Bremen-Nord und Hemelingen
292 muss hierbei prioritär umgesetzt werden, weil nur ca. 15 Prozent der Strecke um- bzw.
293 ausgebaut werden muss und mit einer Länge von 43 Kilometern gleichzeitig der größte
294 Nutzen für die Menschen in Bremen-Nord und Bremen-Stadt entsteht.

295 Radwege

296 Gleichzeitig muss auch die vorhandene Radwegeinfrastruktur saniert und instandge-
297 setzt werden. Neben löchrigen Asphaltdecken, fehlenden Markierungen oder kaputten
298 Pflasterungen sind vor allem auch mangels Grünschnitt zu gewucherte Fahrradwege ein
299 tägliches Ärgernis für alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. Vor allem dort, wo
300 Radwege besonders marode sind und hoch frequentiert sind erwarten wir eine zügige
301 Instandsetzung um die Qualität für den Radverkehr deutlich zu verbessern.

302 Weserquerungen

303 Bei der Umsetzung der längst beschlossenen Weserquerungen für den Radverkehr
304 muss aufs Tempo gedrückt werden. Vor allem die Weserquerung über die Kleine und
305 Große Weser hat den Vorteil, die Innenstadt und die Neustadt zu verbinden. Sie bietet
306 eine dringend benötigte Alternative zur bereits stark von Fahrradfahrern frequentierten
307 Wilhelm-Kaisen-Brücke. Außerdem müssen die Überquerungen Weserbrücken West,
308 Wesersprung Ost und die Unterführung der Habenhauser Brückenstraße alsbald geplant
309 und umgesetzt werden.

310 Wallring

311 Der Wallring ist als Außengrenze ein wichtiger Baustein für die Zukunft der Innenstadt.
312 Die derzeitigen Planungen des Senats ergeben keinen Sinn, da weiterhin sowohl die par-
313 kenden Autos als auch die Fahrspur eine Barrierewirkung für Radfahrer und Fußgänger
314 haben. Gleichzeitig bleiben die Gastronomen und Geschäftstreibenden weiterhin einge-
315 schränkt.

316 Ziel der Maßnahme sollte sein, dass der einspurige Verkehr von der Polizeistation in
317 Richtung Herdentor auf die parkseitige Fahrbahn gelegt wird. Die andere Fahrspur wird

318 zur reinen Fahrradstraße, die beidseitig befahrbar ist. Parkplätze für Autos wird es
319 dank der zahlreichen Parkmöglichkeiten rundherum und der Erreichbarkeit durch den
320 ÖPNV nicht mehr geben, sodass der gesamte Bürgersteig für Gastronomie und den Zu-
321 gang zum Einzelhandel für Fußgänger nutzbar ist. Neben dieser grundlegenden Ände-
322 rung wird auch die derzeit betonierte Wallseite begrünt und Sitzgelegenheiten geschaf-
323 fen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Langfristig entwickelt sich so eine Mi-
324 schung aus Gastronomie- und Einzelhandelsszene, welche auch die Wallanlagen mitein-
325 schließen soll.

326 7. Fußverkehr stärker in den Mittelpunkt rücken

327 Der Fußverkehr hat am Modal Split einen Anteil von 25 Prozent. Aber natürlich nutzen
328 nahezu alle Verkehrsteilnehmer Fußwege. Denn wer Straßenbahn oder Bus fährt, nutzt
329 ebenfalls die Fußwege. Oftmals geraten Fußgängerinnen und Fußgänger bei öffentli-
330 chen Diskussionen über eine (finanzielle) Stärkung des Umweltverbundes in den Hinter-
331 grund. Der Zustand der Fußwege im Allgemeinen und die barrierefreie Nutzbarkeit
332 im Besonderen müssen als ein weiterer wichtiger Baustein für eine gelingende Mobili-
333 tätswende stärker fokussiert werden.

334 Durch die sukzessive Einführung von bewirtschafteten Parkraumgebieten und die Über-
335 wachung des ruhenden Verkehrs wird die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger
336 ebenfalls deutlich verbessert.

337 8. Pendler im Blick - Mobilität stärker vernetzen

338 Mobilität lebt von Alternativen! Wir fordern die Einrichtung einer verkehrsträgerübergrei-
339 fenden Mobilitätsplattform im Internet, die die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinan-
340 der verknüpft und mithilfe einer „Smart City App“ nicht nur freie Parkplätze in der In-
341 nenstadt anzeigt, sondern auch als Zugangs- und Zahlungsplattform für den ÖPNV, Car-
342 sharing-Anbieter, Fahrradverleihsysteme und Parkhäuser dient.

343 Durch die Nutzung von shared services wird der Umweltverbund sofort gestärkt. Vor
344 allem die Park&Ride-Parkplätze eignen sich hierfür, den Umstieg von Pendlern auf den
345 ÖPNV zu erleichtern. Aus diesem Grund müssen bestehende Angebote ausgebaut und

346 neue geschaffen werden. Im Idealfall stehen im direkten Umkreis weitere Sharing Ange-
347 bote zur Verfügung, damit ÖPNV-Nutzer auf diese zurückgreifen können. An Park&Ride-
348 Parkplätze sollten ebenfalls Ladepunkte für E-Fahrzeuge vorgehalten werden.

349

350 9. Carsharing überall ausbauen

351 Jedes Carsharing-Auto ersetzt bis zu neun private PKW. Gerade in Ortsteilen mit hohem
352 Parkdruck sollten verstärkt Mobilpunkte geschaffen werden. Insbesondere in dicht be-
353 bauten Quartieren sollten – wenn nicht private Anbieter ein Angebot realisieren – die
354 GEWOBA, die BREBAU oder die STAWÖG Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung
355 stellen. Wir begrüßen die Entscheidung von Cambio, das sogenannte „Free Floating“
356 Carsharing-Modell, bei welchem Fahrzeuge innerhalb eines bestimmten Gebietes einfach
357 im öffentlichen Straßenraum nach Fahrtende abgestellt werden und dann von weiteren
358 Kunden genutzt werden können, auch in Bremen zu testen.

359 Wir werden darauf achten, dass der Parkdruck in bestimmten Quartieren durch dieses
360 Modell nicht zunimmt. Die Stadt sollte vor allem dort, wo Firmen keine Carsharing-Autos
361 platzieren wollen, Stellflächen ohne Gebühren zur Verfügung stellen.

362 Anreize für Betreiber

363 Außerdem sollte Bremen Car-, Bike- und E-Scootersharing überall dort finanziell fördern,
364 wo es für Betreiber wirtschaftlich unattraktiv ist. Nur so können auch die Randquartiere
365 von Sharing-Modellen profitieren. Bedingung für eine Subventionierung sollte sein,
366 dass die Fahrzeugflotte der Anbieter lediglich aus E-Autos besteht. Weiterhin sollte die
367 Möglichkeit bestehen, die Vergabevorschrift dahingehend anzupassen, dass Ausschrei-
368 bungen attraktiver Standorte mit wirtschaftlich weniger attraktiven Orten verbunden wer-
369 den.

370 10. Mobilität neu denken – 1. Seilbahn für Bremen planen

371 Wir wollen Mobilität neu denken. Deshalb schlagen wir eine Seilbahn vom Neustäd-
372 ter Bahnhof in die Überseestadt vor. Dadurch würde vor allem die B 75 und die Übersee-

373 stadt verkehrlich entlastet werden. Beide Weserseiten würden so auch enger zusammen-
374 wachsen. Gleichzeitig würde die 1. Seilbahn Bremens zusätzlicher touristischer Höhe-
375 punkt.

376 Für uns überwiegen die Vorteile einer Seilbahn: eine Seilbahn braucht wenig Platz auf
377 dem Boden (eine Busspur oder eine Bahntrasse verbraucht doppelt so viel Bodenfläche).
378 Für Anwohnerinnen und Anwohner ist eine Seilbahn praktisch nicht zu hören. Außer-
379 dem kann sie trotz geringerem Tempo bei der Fahrzeit mit Bussen und Bahnen mithalten,
380 weil sie durch die gradlinige Streckenführung über Hindernisse hinweg schwebt und so
381 eine staufreie Fahrt ermöglicht. Wie alle Infrastrukturprojekte muss auch das von uns vor-
382 geschlagene Seilbahn-Projekt durch eine gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse
383 berechnet werden. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass ein positiver Kosten-Nut-
384 zen-Faktor durchaus gegeben sein kann. Da die Seilbahn eine Ergänzung des vorhande-
385 nen ÖPNV ist, ist eine Förderung durch Bundesmittel möglich.

386 11. Elektromobilität

387 Die Elektromobilität stellt nicht nur im ÖPNV ein wichtiger Baustein in der Mobilitäts-
388 wende in Deutschland und im Land Bremen dar. Damit die E-Fahrzeuge eine Zukunft ha-
389 ben, müssen möglichst flächendeckend im öffentlichen Raum Ladestationen zur Verfü-
390 gung stehen, denn nicht jeder kann das eigene Auto in einer privaten Garage aufladen.
391 Dabei sollten wir vor allem die Außenbereiche im Blick haben und Betreibern die jährli-
392 che Parkraumgebühr für einen öffentlichen Parkplatz mit Ladesäule erlassen.

393 Außerdem sollten Innovationen stärker von Beginn an mitgedacht werden. Parkschein-
394 automaten, die Ladestationen integriert haben, sollten Einzug in Bremens Straßen finden.