

Diskussionsbeitrag der Ortspolitik zu den Chancen und Mängeln des innerstädtischen Verkehrssystems

Die Innenstadt organisiert Mobilität für die ganze Stadt. Das Stadtzentrum ist auch Zentrum der Verkehrswege und Ströme. Auch darin bildet sich Zentralität ab. Sie ist also Zielraum, Durchgangsraum und Schnittstelle zwischen den Verkehrsarten. Zum Zentrum orientieren sich die Zulaufachsen und hier befinden sich die großen Verteiler. Das verknüpft die Innenstadt mit einem großen Einzugsbereich. So wie die Sache aber zurzeit organisiert ist, zahlen die Innenstadt und die benachbarten Stadtteile dafür einen hohen und wachsenden Preis. Wichtige Wachstumsmöglichkeiten sind abgeschnitten, ganze Stadträume sind blockiert. Deshalb ist es höchste Zeit, Mobilität anders und stadtverträglicher zu organisieren. Dabei geht es nicht darum die zentralen Funktionen zu schwächen, sondern darum sie zu stärken, in dem die Innenstadt besser in die umliegenden Stadtteile integriert wird. Der VEP muss sich dieser Aufgabe stellen, in dem er die dafür nötigen Teilziele, Schritte und Instrumente beschreibt.

Wer über die Zukunft der Mobilität nachdenkt, muss sich für die erweiterte Innenstadt interessieren. Hier sind die Mängel und der Problemdruck groß, aber auch die Chancen und Hebel. Der demografische Wandel, die Ausdifferenzierung der Lebensstile, der Druck der steigenden Spritpreise und nicht zu letzt die dringenden Konsequenzen aus dem Klimawandel verlangen von jeder Stadt ihr Verkehrssystem einer gründlichen Revision zu unterziehen. Es gibt mittlerweile gute Chancen, den alten (politischen) Konflikten und Fronten in dieser Frage die Energie zu entziehen und sich um konkrete zukunftsweisende Lösungen zu kümmern. Selbstverständlich ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus einem großen Einzugsgebiet mit dem KFZ, der Bahn und dem ÖPNV von vitaler Bedeutung für die City. Daran muss Bremen auch in Zukunft weiter arbeiten. Doch davon soll hier nicht die Rede sein.

Aus der Sicht der Beiräte ist es überfällig, dem **Thema Nahmobilität (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)** und dem Thema **kombinierte Verkehrsmittelwahl** (Übergänge / Anschlüsse / Synchronisationen) für den Bereich der Inneren Stadt eine viel größere Aufmerksamkeit zu schenken.

Alle diese Themen betreffen naturgemäß mehre Stadtteile und ihre Vertretungen. Die Beratungen und Debatten müssen zusammengeführt werden. Die gemeinsame Sitzung der drei Beiräte ist dafür ein Anfang.

Die Nahmobilität

In der Nachbarschaft der Innenstadt (im Abstand von 5 bis 7 Km vom Roland) leben fast 150 Tsd. Menschen, für die die Innenstadt und die benachbarten Stadtteilzentren mit ihren Angeboten und Funktionen ein Teil ihres Alltags ist. Deshalb ist die Nahmobilität (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV) in der Innenstadt und in den umliegenden Stadtteilen und vor allem zwischen diesen Stadträumen ein Schlüssel für die Entwicklungsfähigkeit der Inneren Stadt. Diese Form der Mobilität bringt die Menschen in und durch den Stadtraum, ohne ihn zu beschädigen, weil dadurch die Ziele (Wohnen, Einkaufen, Freizeit) erschlossen und Adressen und Lagen gebildet werden können, ohne die Stadträume mit raumgreifenden Infrastrukturen zu überfordern. Der Typus „Stadtgebrauch im Alltag“ ist ein ganz anderer, als der Stadtgebrauch bei Tagestouristen oder Gelegenheitsbesuchern aus größerer Entfernung. Wir glauben, erst der Alltagsgebrauch bringt Urbanität – also Vielfalt, Eigensinn, Überraschung und kleinräumige Dynamik hervor. Und Urbanität ist das, was die Innere Stadt von den Parkplätzen mit Einkaufsgelegenheit am Autobahnkreuz in Oyten und Stuhr

unterscheidet. Es ist also auch ein starkes Motiv, womit Bremen seine Bedeutung in der Region begründen kann. Wer will, dass die Innenstadt attraktiv für die Region ist, muss sich (auch) dafür interessieren, was die Innenstadt für die 150 000 Bremerinnen und Bremer in ihrer Nachbarschaft bedeuten könnte.

Die City, wie wir sie kennen, ist abgeschnitten nach Westen durch die Oldenburger Bahn und die B6, nach Norden durch die Eisenbahntrasse und nach Süden Richtung Neustadt durch die Weser. Darüber hinaus ist die Bahnhofsvorstadt schwer beeinträchtigt durch die Hochstraße am Breitenweg. Diese Trennungen zu beseitigen, zu unterlaufen, zu perforieren und zu überbrücken ist für die Entwicklung entscheidend. Das ist natürlich nicht nur eine Frage des Verkehrs. Aber es sollte ein systematisches Thema auch des VEP werden.

Wir sollten die Voraussetzungen für eine kombinierte Verkehrsmittelwahl verbessern

Das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Zweck. Hier könnte viel mehr Wahlfreiheit herrschen. Wichtig dafür: gut gepflegte Schnittstellen, also bequeme und schnelle Übergabepunkte vom Rad auf den ÖPNV, vom PKW auf den Zug oder die Straßenbahn, gut erreichbare Haltestellen und Parkplätze etc. Die Qualität dieser Verknüpfungsmöglichkeiten ist ein entscheidender Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität.

Dabei ist der Bahnhof ein neuralgischer Punkt. Trotz aller Tüftelei der vergangenen Jahre, liegt hier noch einiges im Argen. Der Busbahnhof für die Fernlinien funktioniert nicht. Die Schnittstelle PKW - Bahn auf der Nordseite ist schwach. Die Schnittstelle zwischen Radverkehr und Bahn ist trotz Radstation verbesserungsfähig. Die Umgebung des Bahnhofs ist unwirtschaftlich. Die Kreuzungen und Zufahrtswege sind unübersichtlich und gefährlich.

Für die optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel ist Car-Sharing und Fahrrad-Sharing ideal. Wäre die innere Stadt nicht das Feld, in dem davon viel mehr angeboten werden könnte? Für eine stetig wachsende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern ist ein Lebens- und Mobilitätsstil attraktiv, der sich nicht mehr über das eigene Auto definiert. Das schafft Luft und Platz, wo er besonders knapp ist.

Über die neuen Verkehrsmangementsysteme gestützt auf Navis und Smart-Phones wäre es endlich möglich in Echtzeit, - über die Beeinflussung und Steuerung der Verkehrsmittel- und Routenwahl, - stadträumlichen Interessen in den Verkehrsfluss einzubringen. Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele, Vermeidung von Suchverkehr und Durchgangsverkehr, Vermeidung unzulänglicher Schadstoffkonzentrationen, Vermeidung von Staus, kluge Führung der LKW-Verkehre usw.

Dass die Elektromobilität – inklusive Pedelecs und Lastenpedelecs – in einem absehbaren Zeitraum einen zentralen Beitrag zu einem stadtverträglichen Mobilitätskonzept leisten könnte, hat sich mittlerweile herum gesprochen. Wenn Bremen diesen Innovationsschub nutzen will, muss es jetzt die Weichen stellen.

Die Verflechtung der Innere Stadt könnte auch durch neue intelligente Lösungen beim ÖPNV gefördert werden.

Beispiele für Blockaden und Zäsuren und erste Vorschläge für ihre Auflösung

Der Bahndamm zwischen der Bahnhofsvorstadt, Findorff und Schwachhausen hat eine starke Trennwirkung. Umso wichtiger sind die Tunnel und die darauf zulaufenden Straßen. Die Beiräte sehen einen großen Bedarf für jeden Tunnel eine maßgeschneiderte Antwort zu finden. Beim Concordiatunnel liegt das Problem eher bei der nachfolgenden Dobbenweg-

Schleifmühlen Kreuzung. Beim Rembertitunnel liegt die Chance in einer auch für Fußgänger attraktiven Fahrradstraße Rembertstraße - Kennedy Platz- Bischoffsnadel. Beim Gustav Deetjuntunnel haben Fußgänger und Radfahrer viel zu wenig Platz. Bei Findorfftunnel ist das Problem die schiere Länge und die Anbindung an das innerstädtische Straßensystem. Im Übrigen könnte man die Oberflächen der Tunnel gestalten, wie das ZB am Concordia Tunnel zur Freude der Bürgerinnen und Bürger gemacht wurde.

Wie können die Radfahrer (und Fußgänger) auf komfortablen und attraktiven Routen in die City und durch die City kommen? Untersucht man die Eingänge in den Stadtkern, so zeigen sich in alle Richtungen abgerissene Routen, Sackgassen und Fallen. Alle diese Routen sind gefährlich, störanfällig, öde oder mühsam. Das schädigt die so wertvolle Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen. Das tut den Stadtteilen und der Innenstadt nicht gut.

Am deutlichsten ist die Selbstblockade der Innenstadt durch die anachronistische Verkehrsorganisation an der Hochstraße Breitenweg, am Rembertikreisel und an der Eduard Grunow Straße. Die Immobilienbestände auf beiden Seiten dieses Straßenzugs sind längst in der Krise. Leerstand und Sanierungsstau machen sich breit. Potentiell wertvolle Grundstücke liegen seit Jahren brach. Bewohnern und Unternehmern wird in diesem Stadtraum zuviel an Dreck, Lärm und erbärmlichem öffentlichen Raum zugemutet. Die Hochstraße ist das zentrale Hindernis für eine gute Zukunft der Bahnhofsvorstadt. Wir erwarten vom VEP einen Plan dafür, wie sich das ändern lässt. Wenn wir den Breitenweg zu einem Boulevard machen und den Rembertikreisel bebauen, wie viel KFZ können dann dort noch unter vernünftigen Bedingungen über die drei Kreuzungen (Herdentor, Bahnhofstraße, Bürgermeister Smidt Straße) abgewickelt werden? Das ist der Maßstab für die Bemessung. Welche Routen und welche Verkehrsmittel kann die Stadt als Alternativen anbieten? Wann stehen diese Alternativen bereit? Wie sehen die Schritte zu diesem Ziel aus? Woher kommen die Programme und Mittel, damit das auch stattfindet? Wie können wir die Fortschritte auf diesem Weg messen und überprüfen? (*)

Die Weser trennt, verbindet und schmückt die Neustadt und die Innenstadt. Fähren, Linienschiffsverkehr zwischen Bremen Nord und der City und die Qualität der Brücken sind hier das Thema, wenn es um die Verbesserung der Verknüpfung der Stadtteile geht.

Die Quartiere an den Gleistrassen und der Bahnhof selbst müssen vor dem Lärm der Güterzüge geschützt werden. Gerade nach dem jüngsten Unfall sind die Forderungen nach Geschwindigkeitsreduktion, rascherer Umrüstung auf bessere Waggons und Umleitungsstrecken um die Ballungszentren berechtigter denn je. Würde der Güterverkehr umgeleitet und aus den Strecken in der Mitte der Stadt herausgenommen, entstünde gleichzeitig Kapazität für den Aufbau eines S Bahnsystems, für das Zurzeit noch der Platz fehlt.

Auch im System der Nahmobilität gibt es Konflikte. Die Klagen der Fußgänger über Radfahrer auf den Gehwegen sind zahlreich und meistens berechtigt. Dieser Konflikt kann nur gelöst werden, wenn sicherer Platz für den Radverkehr auf der Straße geschaffen wird.

(*) In diesem Zusammenhang sollte auch die Idee diskutiert werden aus der Hochstraße nach dem Vorbild von New York, eine begrünte Fußgänger Passage zu machen.

Beiratsarbeit der vergangenen Jahre zu Verkehrsthemen

- Neuer Busbahnhof hinter dem Überseemuseum
- Verknüpfung der Hutfilterstraße und der Martinstraße mit dem Stephaniquartier – -Reduktion der Spuren. Die Brillkreuzung soll weniger Kreuzung und mehr Stadtplatz sein.
- AOK Kreuzung: Hochstraße abreißen. Cityeingang Ansgaritor
- Bürgermeister Smidt Straße. Radfahrer auf die Straße, Fußweg breiter
- Martinstraße: Eine Spur zu viel- Querbarkeit-
- Domsheide / Balgebrückstraße: Haltestellenorganisation, Barrierefreiheit, Radverkehr durch Dechanatsstraße - Wachtstraße und Buchtstraße - Violenstraße
- Violenstraße: Blockade durch ÖPNV Trasse-
- Violenstraße – Schlüsselkorb Fußgänger und Radfahrerquerung aus der Bischofsnadel
- Bahnhofsstraße: Shared Space
- Breitenweg tiefer legen, Rembertikreisel bebauen
- Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße, Kreuzung Schleifmühle / Dobbenweg Radfahrerfalle – Querungshilfe über die Bismarckstraße Höhe Herderstraße
- Tempolimits
- Osterdeich; Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
- Nebenstraßen: Blockade der Gehwege, Rettungssicherheit, Car-Sharing , Velo
- Routen in den Nebenstraßen mit glatten Oberflächen
- Beseitigung der Gefahren für Radfahrer im Straßenzug Vor dem Steintor / Ostertorsteinweg
- Begegnungszone im Straßenzug V.D. Steintor Ostertorsteinweg
- Durchgehende Radroute von Hastedt, über das neue Hulsbergviertel, die Humboldtstraße und den Breitenweg bis zum Herdentor
- Tempo 30 am Schwarzen Meer und Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger
- Neugestaltung des Platzes an der Kreuzung Lüneburger Straße Steintor

Die vorstehende Stellungnahme haben die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt am 27.02.2013 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 einstimmig beschlossen.