

## **Stellungnahme zur Anpassung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025**

Wir begrüßen die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans und die damit eingeschlagene Verstärkung einer Strategie zu einer umfassenden Verkehrswende.

Folgende Aspekte möchte der Stadtteilbeirat Gröpelingen einbringen, um insbesondere die Belange der sehr dicht bevölkerten und von intensiver Migration geprägten Wohnquartiere wie Gröpelingen stärker zu akzentuieren:

### **Grundsätzliches**

Der Verkehrsentwicklungsplan ist immer auch ein Instrument, das Einfluss auf die soziale Spaltung oder den sozialen Zusammenhalt der Stadt hat. Die Belange der besonders benachteiligten und besonders von Armut und Exklusion betroffenen Stadtteile sollten auch im Verkehrsentwicklungsplan deutlich berücksichtigt werden. Eine zu starke Fokussierung auf das richtige Ziel der autofreien Innenstadt könnte zu Lasten der Belange in den Wohnquartieren gehen. Wir regen deshalb an, ausdrücklich diesen Aspekt des sozialen Zusammenhalts der Stadt auch im Verkehrsentwicklungsplan zu nennen.

### **Attraktivierung des Fahrradverkehrs**

- Die verstärkte Ausweisung von Fahrradstellplätzen soll auch in den Wohnquartieren ohne Fahrradlobby (wie z.B. Gröpelingen) umgesetzt werden.
- Jenseits der Premiumrouten werden in den dicht besiedelten Wohnquartieren breite, intakte Fahrradwege oder explizit für den Fahrradverkehr geöffnete Straßenräume benötigt. Fahrradstrecken müssen den Verkehr mit Lasten-Bikes möglich machen.
- Beim Umbau des Straßenbahndepots in Gröpelingen werden mehr Radabstellplätze und auch erstmals einige abschließbare Radboxen aufgestellt. Die überdachte und bisher voll genutzte Radabstellanlage auf dem Gelände der BSAG fällt jedoch weg und ist bisher nicht im öffentlichen Raum als Ersatz geplant. Insofern ergibt sich hier eine Verschlechterung des Radverkehrs, der bei städtischen Planungen nicht vorkommen sollte. Gleiches gilt für die mehrjährige Bauzeit des Depots, in der Radabstellplätze fehlen.

### **Fuß- und Radverkehr beim Baustellenmanagement stärker berücksichtigen**

Bei der Einrichtung größerer Baustellen werden regelmäßig die Autofahrer rechtzeitig und großflächig auf die zu erwartenden Einschränkungen hingewiesen, z.T. sogar über Presseinformationen. Eine vergleichbare Information für Fußgänger und Radfahrer findet dagegen nicht statt. Häufig finden sich die Hinweise auf Sperrungen nur direkt an der Sperrstelle, so dass Fußgänger und Radfahrer unnötige Umwege in Kauf nehmen müssen. Das ASV wird deshalb aufgefordert, Sperrungen für Radfahrer und Fußgänger stärker in den Blick zu nehmen und mit angemessen weiträumiger Beschilderung zu

versehen sowie auch rechtzeitig öffentlich und auch die Beiräte darüber zu informieren

## **Mehr Spielstraßen**

In Gröpelingen sind bisher signifikant weniger Spielstraßen ausgewiesen als beispielsweise in Findorff oder Neustadt. Strategisches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans sollte eine an den Wohnverhältnissen orientierte Verteilung von Spielstraßen in allen Quartieren sein. Für Gröpelingen mit seiner überdurchschnittlich jungen Bevölkerung und besonders hohem Anteil an Kindern und Jugendlichen sind solche Schutzräume von besonderer Wichtigkeit.

## **Schutzräume vor Kitas und Schulen**

Der zunehmende Bring- und Holverkehr per PKW vor Schulen und Kitas wächst sich zu einem Problem aus, dem mit dem Erlass von absoluten Halteverböten nicht wirkungsvoll zu begegnen ist. Im Rahmen der Teilfortschreibung sollten alternative Möglichkeiten geprüft und geplant werden wie z.B. temporäre Sperrung von Straßenzonen vor Kita- und Schuleingängen. Diese müssten in Zusammenarbeit mit dem Senator für Inneres auch durchgesetzt werden. (siehe Modellprojekte in anderen Kommunen).

## **Ausbau des Car-Sharings**

Explizit am Bahnhof Oslebshausen fehlt nachwievor die Einrichtung eines Mobil.Punktes. Auch bieten sich andere vom Parkdruck besonders belastete Wohngebiete für die Einrichtung von Mobil.Punkten an.

## **Umsetzung der E-Mobilität**

Es mangelt nachwievor an einer schlüssigen Umsetzungsstrategie für die E-Mobilität im städtischen Raum, in dem nur wenige Bürger eine Lademöglichkeit auf dem eigenen Grundstück haben. Vor allem in den Wohnquartieren ist daher der Ausbau von E-Tankstellen voranzutreiben, um E-Mobilität attraktiver zu gestalten. Im Ortsteil Oslebshausen ist ein regionales Pionierunternehmen auf diesem Gebiet ansässig, dessen Expertise stärker genutzt werden könnte. Denkbar wäre z.B. der Aufbau von Ladeplätzen aus dem Straßenlaternennetz am Rand bisheriger öffentlicher Parkbuchten und Umwandlung der Stellplätze in Ladeplätze für E-Autos.

## **Kleintransporter**

In den vergangenen Jahren wurde die Lieferlogistik von einigen großen Firmen (Hermes, GLS, Amazon, DHL Subunternehmer ...) auf selbständige Fahrer ausgegliedert, die zumeist mit eigenen Kleintransportern Touren fahren. Diese Fahrzeuge stehen nicht auf einem Firmengelände, sondern in den Wohnstraßen und somit wurde die Bereitstellung von Abstellraum von den Firmen auf die Allgemeinheit abgewälzt. Hinzu kommt die hohe Anzahl an im Baubereich beschäftigten Menschen, die oft ebenfalls ihre Transporter in den Wohnstraßen parken. Die dadurch entstehende zusätzliche Versperrung von Geh- und Radwegen sowie Verknappung von Parkraum ist gerade in Gröpelingen besonders negativ zu spüren, da hier besonders viele dieser Arbeitskräfte Wohnraum gefunden haben.

Wir begrüßen die Maßnahmen des Konzeptes „Parken in Quartieren“ mit u.a. einer Ausweitung der regelmäßigen Parkraumkontrolle über die Innenstadt hinaus. Aber wir wissen auch, dass damit die Ursache wahrscheinlich nicht gelöst wird. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans muss praktikable Antworten auf diese Entwicklung beinhalten.

## **Bewirtschaftung und Überwachung des Parkraums**

Gröpelingen ist zwar statistisch nach dem Stadtteil Mitte der Bremer Stadtteil mit der geringsten Kfz-Dichte. Durch das starke Bevölkerungswachstum ist statistisch trotzdem die Anzahl an inländischen Kfz von 2008 auf 2018 wahrscheinlich um über 1.000 Kfz gestiegen. Hinzu kommen Kfz mit ausländischen Kennzeichen und die o.g. Problematik der Kleintransporter.

Wir vermissen eine Strategie, wie die Expertise der Bewohner\*innen selbst zur Verbesserung der kleinräumigen Bewirtschaftung der Parkflächen einbezogen werden kann. Wir schlagen dazu quartiersbezogene runde Tische vor, die a) der Problemaufnahme und b) Erarbeitung lokaler Lösungen dienen. Aufgrund der Komplexität solcher Fragestellungen benötigen solche Verfahren eine fachliche Begleitung, die nur durch die senatorischen Behörden gewährleistet werden kann.

## **Parkdruck durch die autofreie Innenstadt in den umliegenden Stadtteilen**

Wenn die Innenstadt zwischen Wall und Schlachte autofrei wird, dann ist nicht zwingend davon auszugehen, dass Pendler in die Innenstadt nicht mehr mit dem Auto pendeln werden. Sie werden eher gezwungenermaßen nur die letzte Teilstrecke mit im Zweifel dem ÖPNV zurücklegen und weiter so nahe wie möglich mit dem Auto an die „Tabuzone“ heranfahren, wenn es keine gute Alternativverbindung für ihre gesamte Pendelstrecke gibt. Daher besteht die Gefahr, dass der Parkraum rund um Straßenbahnhaltstellen auch in Gröpelingen (etwa dem Straßenbahndepot mit seinen Schnellverbindungen in die Innenstadt) zum Abstellen des PKW genutzt wird und somit Anlieger verdrängt.

Die Einführung der autofreien Innenstadt muss daher zwingend mit der Schaffung von Parkraum an Einstiegspunkten für Schnellverbindungen der Straßenbahn verknüpft werden.

## **Weserfähre**

Die positiven Erfahrungen mit der temporären Weserfähre (Gröpelingen – Überseestadt – Lankenauer Höft, bisher nur an Wochenenden in der Sommersaison) müssen genutzt und systematisch für einen weiteren Ausbau verwendet werden. Anzustreben ist ein tägliches Fährverkehrsnetz für Fußgänger\*innen/Radfahrer\*innen zwischen Vegesack – Gröpelingen – Lankenauer Höft – Überseestadt – City mit modernen, schnellen – am besten E-getriebenen Fahrzeugen –, um einen Teil des Pendlerverkehrs attraktiv abzufangen. Der VEP2025 enthält auf Seite 158 bereits eine Festlegung dazu inkl. Einbindung in das VBN-Tarifsystem.

## **Weserquerung 1**

Von Gröpelingen aus - z.B. vom Pier2 / der Waterfront - ist die Überseestadt mit dem Auge betrachtet sehr nahe. Um allerdings in den hinteren Bereich der Überseestadt zu gelangen, ist eine Reise länger als in die Innenstadt notwendig. Nur die Fähre verkürzt den Weg temporär. Eine Fuß- und Radbrücke über den Holz- und Fabrikenhafen mit entsprechenden beidseitigen Fahrradabstellmöglichkeiten ist daher eine sehr sinnvolle Maßnahme sowohl für Gröpelingen als auch für die Erreichbarkeit der Überseestadt aus Bremen-Nord kommend.

Es macht keinen Sinn, dort tätige nordbremer Pendler erst im Stau auf der Consul-Smidt-Straße aus der Überseestadt hinauszuführen und sie anschließend im Stau auf der Bremerhavener- / Werft-Straße wieder nach Gröpelingen zu führen. Eine Wegeverbindung aus dem hinteren Teil der Überseestadt zur S3/S5-Bahn-Haltestelle Use Akschen mit ggf. einem Fahrradpendelsystem ist viel sinnvoller.

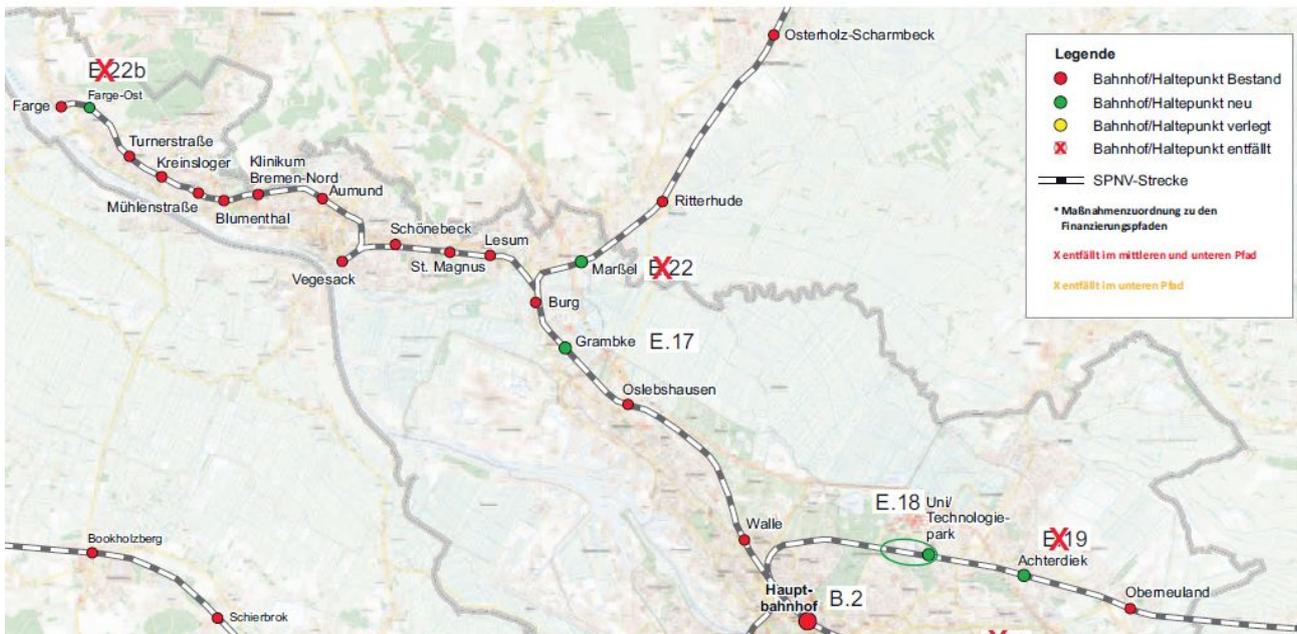
## Weserquerung 2

Der Ringschluss der Autobahn via Wesertunnel zwischen Oslebshausen und Seehausen ist in Bau und soll ca. 2024 in Betrieb gehen. Es darf aber nicht nur ein Ringschluss für Auto- und LKW-Fahrer sein, sondern für alle Bremer! Es ist daher zwingend notwendig, dass in der Fortschreibung des VEP2025 Buslinien durch den neuen Wesertunnel aufgenommen werden. Diese sollten den Bahnhof Oslebshausen, den Bahnhof Burg und das Straßenbahndepot Gröpelingen mit wichtigen Punkten im Güterverkehrszentrums und ggf. weiteren Punkten in Seehausen / Woltmershausen verbinden.

Für den Verkehrsführung sollten speziell umgebaute Busse vorgesehen werden, die die Mitführung von deutlich mehr Fahrrädern als im Standardbus ermöglichen. Zur Förderung des Radverkehrs sollte auf dieser speziellen Strecke die Mitführung eines Rades kostenlos sein. Alternativ ist der Aufbau eines Fahrradpendelsystems vom einem Haltepunkt der Buslinie unweit des Tunnels in das weitläufige GVZ-Gebiet zu planen.

## SPNV-Haltepunkt Halmer Weg

Auf der Strecke Vegesack - Farge sind derzeit 8 Haltpunkte vorhanden – ein weiterer wird im VEP2025 mit Farge-Ost vorgeschlagen. Auf der deutlich längeren Strecke Hauptbahnhof – Burg sind es hingegen nur 4 Haltepunkte (Hauptbahnhof, Walle, Oslebshausen, Burg) – ein weiterer wird mit Grambke vorgeschlagen. Erkennbar klafft die größere Streckenlücke allerdings zwischen Walle und Oslebshausen. Wobei der Vorschlag Grambke natürlich auch sinnvoll ist.



In den zur A27 gelegenen bevölkerungsreichen Wohngebieten der Ortsteile Gröpelingen / Ohlenhof beträgt die Entfernung zur Straßenbahn ca. 800 Meter. Der Beirat fordert daher seit vielen Jahren einen SPNV Haltepunkt in Höhe des Halmerweges. Die Erhöhung der Wohnqualität und damit der „sozialen Mischung“ in diesen Bereichen, die Erreichbarkeit des großen Kleingartengebietes In den Wischen, die Anbindung des Schulcampus Ohlenhof sowie die Erschließung weiterer möglicher Wohnungspotentiale sind gewichtige Argumente dafür.

Im Rahmen der laufenden Planungsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Eisenbahnknotens Bremen mit dem Bau des 3. Gleises zwischen dem Hauptbahnhof und Burg ist die Errichtung eines Haltepunktes Halmerweg zwingend zu berücksichtigen.

### **Stadt-Regional-Verbund Richtung Ritterhude / OHZ**

Blickt man in andere Regionen wie z.B. den Verkehrsraum Rhein-Ruhr oder Hamburg, dann fällt die signifikant bessere Verknüpfung über größere Entfernungen mit meist S-Bahnlinien auf. In Bremen gibt es Ansätze mit der Linie 1 und der geplanten Linie 8. Auf den Gröpelinger Straßen lassen sich viele Autos mit Kfz-Kennzeichen OHZ ausmachen. Unseres Wissens gab es bisher noch keine Analyse, von wo genau diese Autos kommen und mit welchen Maßnahmen ein Umstieg auf den ÖPNV attraktiv wäre. Z.B. verdichtete Direktverbindungen mit dem Bahnhof Ritterhude (bisher wochentags tagsüber 1-Stunden-Takt) oder eine bessere Anbindung des Bahnhof Burg in die Region. Eine Fortschreibung des VEP2025 sollte daher eine Potentialanalyse durch den ZVBN beinhalten.

### **Portal für Fahrzeitenwünsche**

Gerade Schichtarbeiter stehen vor dem Problem, das es zwar eine z.B. Buslinie gibt die sie an den Zielort bringen könnte. Aber der Bus nicht zu der Zeit (nachts, Wochenende) fährt an der sie ihr Ziel erreichen müssen. Dann zu z.B. 50 % mit dem Bus und zu 50 % mit dem Auto zu pendeln, ergibt ökonomisch keinen Sinn und daher wird zu 100 % das Auto genutzt. Der Bedarfswunsch geht an den ÖPNV Anbietern vorbei.

Es wäre sinnvoll, eine Smartphone-App zu haben, in der jeder Bürger unkompliziert seine Fahrtwünsche eintragen kann und die daraus dann analysiert, zu welchen Uhrzeiten Nachfrage zu welchen Zielen besteht und die Fahrtrouten, Fahrzeiten und Taktungen besser dem Bedarf anpassen kann.