

Problemzonen im Verkehr

Deputation stimmt Chancen- und Mängelanalyse für Entwicklungsplan 2025 zu

Die Chancen- und Mängelanalyse für den Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2025 trägt Probleme und Engpässe aus vielen Verkehrsbereichen zusammen. Gerade beim öffentlichen Personennahverkehr sehen die Autoren des Berichts Probleme. Gestern stimmte die Verkehrsdeputation dem 365 Seiten starken Papier zu.

VON PAUL HELLMICH

Bremen. Ob es um unübersichtliche Verkehrsregeln am Stern geht oder um den geplanten Ausbau der Autobahn 281 – was auf Bremens Straßen passiert, ist immer ein Gesprächsthema. „Ich habe den Eindruck, dass in Bremen besonders viel über Verkehrspolitik diskutiert wird“, glaubt Anne Mechels. Die Verkehrsplanerin stellte gestern in der Verkehrsdeputation die Ergebnisse der Chancen- und Mängelanalyse vor, die ein wichtiger Baustein für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 sein soll.

Das Mammutprojekt VEP läuft seit 2012 und soll im kommenden Jahr abgeschlossen sein. Mechels und ihre Kollegen haben anhand von Umfragen und Studien den Verkehr in der Hansestadt analysiert und dabei besonderes Augenmerk auf die Probleme gelegt, die er mit sich bringt.


Was Bremens größtes Verkehrshindernis ist, lässt sich aus der Studie nicht schließen, erläutert Mechels. Darüber sollen Bevölkerung und Politik erst im Winter 2013 sprechen. So gibt es Kapitel zu den unterschiedlichsten Verkehrsbereichen: etwa zum Autoverkehr, zu Fußgängern, zum Tourismus oder dazu, wie gut sich einzelne Teile der Stadt erreichen lassen. Probleme, das wird deutlich, gibt es überall.

Viel Potenzial im ÖPNV

Besonderes Verbesserungspotenzial gibt es etwa bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Gerade Pendler nutzen viel häufiger ihr Auto als Züge und Busse. Im Durchschnitt liegt der Marktanteil der Öffentlichen bei 16 Prozent, auf der Strecke von Bremerhaven in die Innenstadt sogar nur bei 11 Prozent. Auch innerhalb Bremens gibt es Gegenden, zum Beispiel in Lesum-Nord und in Grolland, die nur unzureichend an das Bus- und Schienennetz angeschlossen sind. Zudem fanden die Verkehrswissenschaftler mehr als 60 Stellen, an denen öffentliche Verkehrsmittel sich gegenseitig behindern oder wegen Tempolimits und Ampeln abbremsen müssen.

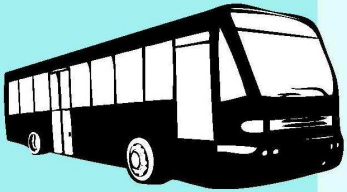
In dem Bericht wird die Fahrradstadt Bremen für ihre fast flächendeckende Ausstat-

BREMER VERKEHR – CHANCEN UND PROBLEME




AUTO

- + Erreichbarkeit der Bremer Wirtschaftsstandorte wird als gut eingestuft
- + - Störungen und Staus meist nur ein lokales Problem
- Die Straßengestaltung sorgt häufig für Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Gut 30 Prozent der untersuchten Hauptverkehrsstraßen werden als „stark eingeschränkt“ oder „nicht verträglich“ eingestuft.



ÖPNV

- + Platzangebot im Schienenverkehr insgesamt gut bemessen
- Einzelne Gebiete mit potenziellen Nutzern sind nicht ausreichend an das Netz angebunden
- Straßenbahnen und Busse werden an mehr als 60 Stellen im Stadtgebiet teilweise erheblich behindert – etwa durch Ampeln und Tempolimits.



FAHRRAD

- + Fast flächendeckend Radwege
- Viele Infrastrukturmängel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr erforderlich
- Fehlende oder unzureichende Fahrradstellplätze an Bahn- und Bushaltestellen

QUELLE: SENATOR FÜR UMWELT UND VERKEHR. © WESER-KURIER - STV

tung mit Radwegen gelobt. Beinahe im gleichen Atemzug werden aber Infrastrukturmängel und fehlende oder mangelhafte Stellplätze an Bushaltestellen und Bahnhöfen aufgezählt. Die Strecken für Autos kommen bei alledem relativ gut weg. Wirtschaftsstandorte sind von den meisten Orten aus relativ schnell zu erreichen, der Lkw-Verkehr wird auf dem Hauptstraßennetz gebündelt und Störungen werden meist nur in eher kleinen Gebieten zum Problem. „Das zeigt, das jahrzehntelang das Leitbild der autogerechten Stadt vorherrsche“, sagte Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne). „Radfahrer und Fußverkehr sind dabei zu kurz gekommen.“

Die Autoren der Studie sehen das ähnlich. Knapp ein Drittel der Hauptstraßen ist so angelegt, dass Autos, Straßenbahnen, Radfahrer und Fußgänger nicht gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können.

Kritik an den Inhalten der Analyse gab es in der Verkehrsdeputation nicht, sie wurde einstimmig angenommen. Allerdings bemängelten mehrere Deputierte die Umfragemethoden. In den Ergebnissen seien Einschätzungen von Bürgern aus einigen Stadtgebieten, von Menschen mit Migrationshintergrund und von Älteren unterrepräsentiert, so die Kritiker.

Ralph Saxe, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen in der Bürgerschaft sprach ein weiteres Problem an: Menschen, die Beschwerden über einzelne Probleme eingereicht hätten, könnten enttäuscht sein, weil ihre Vorschläge nicht umgesetzt würden. Auch dass jeder Punkt aus dem endgültigen VEP umgesetzt wird, ist längst nicht sicher. „Wir erzeugen hier einen Ideenüberschuss“, sagt Verkehrssenator Lohse. Zum einen könne man, indem man die Ideen nach Prioritäten ordne, den Haushalt syste-

matischer führen. Zum anderen würden die Pläne Bremen helfen, falls der Bund ein Förderprogramm für die Verkehrsinfrastruktur auflegen sollte. „Beim letzten Konjunkturprogramm waren all diejenigen vorne dabei, die Projekte auf Halde hatten“, betont Lohse.

In einer Hinsicht habe Bremen bereits jetzt von dem Projekt VEP 2025 profitiert, glaubt Verkehrsplanerin Anne Mechels: „Mittlerweile wird viel objektiver über Verkehr gesprochen.“ Neue Gelegenheiten zur Diskussion gibt es ab kommender Woche in der nächsten Runde des Projekts. Zwischen dem 27. August und dem 5. September werden in fünf Stadtteilen sogenannte Bürgerforen abgehalten. Darin sollen Bremerinnen und Bremer nach dem Willen der Verkehrswissenschaftler verschiedene Szenarien für die Zukunft des Verkehrs in der Stadt diskutieren.