

# **Ökologische Verkehrspolitik:**

## **Vorfahrt für den Umweltverbund in der Stadt der kurzen Wege!**

### Inhalt:

Präambel	02
Fußverkehr	05
Fahrradverkehr	06
KFZ-Verkehr	10
LKW-Verkehre	12
Lärmschutz	13
Öffentlicher Verkehr	15
Regionalverkehr	18
Schienengüterverkehr	19
Flugverkehr	22

## Präambel

- Verkehr erzeugt heute bereits fast 20% der CO<sub>2</sub> Emissionen, daher ist eine Förderung des Umweltverbundes auch aus Klimaschutzgründen unumgänglich.
- Erdöl ist ohne Frage endlich, daher müssen auch in Bremen zügig die erforderlichen Schritte für das Nach-Öl-Zeitalter eingeleitet werden, um nachhaltige Mobilität zu gewährleisten.
- Großstädte wie Bremen stehen in einer besonderen Verpflichtung, denn sie erzeugen 80% der Treibhausgase.
- Die Lufthygienische Situation in Bremen ist noch verbesserungswürdig (Feinstaub und Stickstoffdioxid). Das gilt insbesondere auch für Umgebungslärm.
- Eine erfolgreiche nachhaltige Verkehrspolitik ist ein entscheidendes Kriterium für die Lebensqualität in unserer Stadt und damit ein wichtiger Standortfaktor. Es gilt also, das Verkehrssystem fit zu machen für die Zukunft.
- Wir wollen eine intelligente und zukunftsfähige Verkehrspolitik für Bremen als Logistik- und Hafenstandort.

Bremen und Bremerhaven sind Städte der kurzen Wege, in denen die Orte für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Lernen und Erholung gut durchmischt sind und dicht beieinander liegen. Diesen Vorteil gilt es auch für die Verkehrspolitik und die Verkehrsvermeidung zu nutzen. Zweidrittel der Bremerinnen und Bremer nutzen den ÖPNV, das

Fahrrad oder gehen zu Fuß. Der Autoverkehr macht nur ein Drittel aus. Gleichwohl trägt der motorisierter Individualverkehr mit seinen Emissionen erheblich zum Klimawandel bei. Viele Menschen leiden unter der Lärmbelastung, die durch Verkehr verursacht wird. Grüne Verkehrspolitik setzt in Verkehrsangelegenheiten konsequent auf Vermeidung und Reduzierung der gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung und dem Schutz der Umwelt. Grüne Verkehrspolitik setzt auf den Umweltverbund, also auf die Stärkung des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel. Unser Ziel ist es, ihren Anteil an den Gesamtverkehren deutlich zu erhöhen und den Autoverkehr in den Innenstädten und Wohngebieten durch das verstärkte Angebot von Mobilitätsalternativen (z.B. CarSharing, bessere Kommunikation über das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), sicheres Fahrradfahren und Gehen) allmählich zu reduzieren.

Seit dem Beginn der grünen Regierungsbeteiligung sind hier wichtige Anfänge gemacht worden: Bremen hat endlich ein S-Bahn-Netz, das zu einer 550.000-Einwohner-Stadt gehört. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes schreitet ebenso voran wie die Modernisierung der Busflotte mit schadstoffarmen Fahrzeugen; das Radverkehrsnetz wird weiter ausgebaut und wurde besser beschildert, zunehmend werden Radstreifen auch auf den Fahrbahnen angeboten, Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer sind wie etwa an der Brillkreuzung verbessert worden; an anderen Stellen, etwa an der Richard-Boljahn-Allee oder der Kurfürstenallee, wurden barrierefreie

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen. Die Anzahl der Mobilitätspunkte für Car-Sharing ist seit 2007 von zwei auf zehn erhöht worden. Mit der Einrichtung der Umweltzone und der Einführung von Tempolimits und dem ersten Lärminderungsplan konnten wichtige Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zur Lärmbekämpfung realisiert werden.

Wir sind uns aber bewusst, dass wir erst am Anfang der Verkehrswende stehen. Unser vorrangiges Ziel ist es daher, den Anteil des Fußgänger- und des Radverkehrs in Bremen kontinuierlich zu erhöhen. Das sorgt für mehr Klimaschutz, mehr Lärmschutz und mehr Lebensqualität für die Menschen in der Stadt. Dafür sind die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer weiter konsequent zu verbessern. Ihre Belange und Interessen müssen im Zentrum der städtischen Verkehrspolitik und -planung stehen. Bei allen Straßenbaumaßnahmen muss der Radverkehr und Fußverkehr planerisch und baulich umfassend berücksichtigt werden. Dazu gehören verbesserte Ampelschaltungen, Radverkehrsführungen und Fußwegenetze. Dazu gehören Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, mehr Sitzgelegenheiten, die konsequente Schaffung von barrierefreien Strukturen und die radfahr- und fußgängerfreundliche Gestaltung von Verkehrsknoten.

Die Erfahrungen mit dem autofreien Sonntag in Bremen waren durchweg positiv. Öffentlichkeitsarbeit für den Umweltverbund wie autofreie Sonntage sollten deshalb häufiger durchgeführt werden.

Partnerschaftliches Verhalten aller Verkehrsteilnehmer soll gefördert werden. Dabei darf nicht der „Stärkere“ den „Schwächeren“ von der Verkehrsfläche verdrängen.

Verkehrspolitische Experimente wie die Einrichtung von Begegnungszonen oder Shared Space, in denen es keine Vorfahrt für Autos mehr gibt, sondern wechselseitige Rücksichtnahme zum Grundprinzip werden soll, unterstützen wir. Bei den Planungen von Shared-Space-Zonen müssen aber auch die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern sowie Behinderten, vor allem auch der sehbehinderten Menschen, berücksichtigt werden. Bei allen Straßenneu- und -umgestaltungen sollten die Möglichkeiten zum Shared Space oder Begegnungszonen mit geprüft werden, zumal für Shared Space auch EU Förderungen möglich sind. Dort, wo es erwünscht oder notwendig ist, soll das Queren der Fahrbahnen auch außerhalb der Knotenpunkte durch zusätzliche Querungsanlagen (z.B. auch Zebrastreifen) erleichtert und gesichert werden.

## **Fußverkehr**

Grüne Verkehrspolitik setzt auf Förderung des Fußgängerverkehrs. Bewegungsraum, Zustand, Aufenthaltsqualitäten sind zu verbessern. Fußgänger und Radfahrer müssen sich frei von gegenseitigen Behinderungen bewegen und aufhalten können. Wir wollen uns dafür einsetzen, dass Ampelschaltungen optimiert werden um kürzere Wartezeiten für Fußgänger zu gewährleisten. Gefährdungen durch

abbiegenden Autoverkehr müssen bei gleichzeitigem „Grün für Fußgänger“ vermieden werden. Wir wollen uns für die Behebung von Gehwegschäden und Beschränkung der Fremdnutzung durch andere Verkehrsträger einsetzen. Zusätzlich wollen wir eine Integration aller Fußgängermaßnahmen in örtliche Fußgängernetze und eine Fußgängerfreundliche Gestaltung des Umfeldes. Hier bietet es sich an, die Zusammenarbeit mit den Ortsbeiräten zu stärken. Wir wünschen uns eine Bremenweite Fußverkehrsstrategie nach dem Vorbild von Berlin.

## **Fahrradverkehr**

Der Fahrradverkehr ist, mit aktuell ca. 25 % Verkehrsanteil in Bremen, in der Anwendung das einzige emissionsfreie Verkehrsmittel und leistet damit einen eminent wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Radverkehr ermöglicht - durch seine vergleichsweise geringen Platzansprüche, seine fehlenden Lärm- und Schadstoffemissionen - stadtverträgliche Mobilität, erhöht damit die Lebensqualität und sogleich die Attraktivität einer modernen Großstadt. Das Fahrrad erlaubt zudem Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stadt, die Autofahrten zeitlich ebenbürtig sein können.

Die konsequente Förderung des Radverkehrs ist einer unserer Beiträge zur Reduzierung von schweren Verkehrsunfällen mit Toten. Schon Fahrradfahren als solches ist ein aktiver Beitrag zum Gesundheitsschutz

und hilft insbesondere Kindern, eine eigenständige Mobilität zu erlernen.

Bei unseren Zielen orientieren wir uns selbstbewusst an Kopenhagen - denn 50 % Radverkehrsanteil sind auch in Bremen möglich! Folgende Bausteine gelten dementsprechend entwickelt bzw. umgesetzt zu werden:

### **Masterplan Fahrradverkehr**

Ein Masterplan für den Fahrradverkehr entwickelt eine zeitgemäße Vision für nachhaltige Mobilität. Er bestimmt aber auch die konkreten Ziele und Umsetzungsschritte für eine systematische Radverkehrsförderung, benennt aufeinander abgestimmte Infrastrukturverbesserungen, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und der sozialen Integration, sowie die Finanzierung.

### **Infrastruktur**

Radverkehr braucht eine angemessene Radinfrastruktur. Der Radverkehr wird, gemäß der straßengesetzlichen Vorschriften in § 2 StVO, im Regelfall auf der Straßenfahrbahn abgewickelt. Die Radverkehrsanlagen - Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Radwege - sind angebotsorientiert ausgelegt und ermöglichen auch einer größeren Zahl von Radfahrern das sichere und komfortable Fahren im gesamten Straßennetz.

Dieses Angebot wird derzeit an vielen Stellen derzeit jedoch nicht dem Radverkehrsaufkommen gerecht. Bei Baumaßnahmen an Ampelgesteuerten Kreuzungen und Umbauplänen für Kreuzungen,

erwarten wir, dass geprüft wird, die Ampelsteuerungen durch leistungsgerechtere Kreisverkehre zu ersetzen.

Generell wird der Radverkehr in der Stadt gleichberechtigt mit Fuß- und öffentlichem Verkehr, aber mit Vorrang vor dem Kraftfahrzeugverkehr, ermöglicht. Konkrete Infrastrukturmaßnahmen in diesem Sinne sind z. B. Radschnellwege und Grüne Wellen für Radfahrer, aber auch den Ausbau an Abstellmöglichkeiten möchten wir weiter verfolgen. Wichtig sind dafür funktionale überdachte Fahrradparkplätze an zentralen Verkehrs- und Veranstaltungspunkten. Beispielhafte Lösungen in diesem Sinne finden sich in der Schweiz, den Niederlanden und besonders in Kopenhagen. Wir erwarten, dass zumindest die Infrastrukturerhaltung des Fahrradverkehrs langfristig gewährleistet und finanziert wird. Der Finanzierungsrahmen für die Infrastruktur muss zu Lasten des Autoverkehrs ausgerichtet werden.

### **Fahrradverleihsysteme**

Fahrradverleihsysteme sind für den Radverkehr wünschenswert, weil durch sie Umsteiger gewonnen werden, sie ein attraktives Zusatzangebot bereitstellen und öffentlichkeitswirksam Aufmerksamkeit schaffen.

Solche Systeme sind aber sehr kostenintensiv und sollten für eine Stadt wie Bremen, die schon einen bedeutenden Radverkehrsanteil hat, ein innovatives Full-Service-Angebot mit z.B. einer Integration von Pedelecs/E-Bikes in ein Car-Sharing-System anstreben.

Der Zuschussbedarf für ein modernes Verleihsystem würde ca. 600.000 Euro/Jahr betragen. Gegenwärtig wär dies für Bremen nicht



finanzierbar, wir möchten uns dafür einsetzen Fahrradverleihsysteme perspektivisch im Auge zu behalten.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrradfahren informiert alle Verkehrsteilnehmer über die Rechte und Pflichten der Radfahrer, wirbt für die allseits positiven Effekte des Radfahrens, leistet Überzeugungsarbeit. Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Förderung nachhaltiger Mobilität auch in "Fahrrad-ferneren" Bevölkerungsgruppen und Stadtteilen gelegt, wie z. B. durch das Angebot von Radfahrlernkursen.

Alle diese Ziele sind am öffentlichkeitswirksamsten im Rahmen eines regelmäßig stattfindenden Events zu kommunizieren.

Die beste Öffentlichkeitsarbeit ist jedoch immer eine attraktive Infrastruktur, die täglich und sichtbar von Radfahrern genutzt wird. Zur Anreizregulierung nach der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen dienen Vorher-/Nacherzählungen die mittels Medienarbeit begleitet werden.

### **Finanzierung**

Der Fahrradverkehr bekommt im Landeshaushalt einen eigenständigen Etat, der in seiner Höhe der Bedeutung und dem Verkehrsanteil des Radverkehrs gerecht wird. Hierzu gehört auch eine angemessene personelle Ausstattung der Verwaltung.

Wir meinen, dass ist eine Frage der Prioritätensetzung und nicht der mangelnden Ressourcen.

## **KFZ-Verkehr**

Die Stadtteile der Zukunft brauchen keine autogerechten Stadtstraßen-verkehrskonzepte der sechziger Jahre. Zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs wollen wir die Tempo-30-Zonen ausweiten. Tempo-30 soll in Wohngebieten generell gelten, aber auch für weite Teile der Innenstadt und punktuell im Hauptstraßennetz.

Der Umbau des Straßennetzes aber auch die Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur kosten viel Geld. Wir wollen deshalb die Einführung einer City-Maut prüfen.

## **CarSharing**

CarSharing ist ein Markenzeichen für Bremen. CarSharing hat sich in Bremen innerhalb weniger Jahren von 3500 auf 7000 Nutzer verdoppelt. Wir werden Car-Sharing in Bremen weiter ausbauen, denn wir wollen sicherstellen, dass die Zahl der Nutzer von heute 7.000 bis 2020 auf 20.000 ansteigt. Wir setzen uns für mehr Stationen auch außerhalb des bisher erschlossenen Gebiets von Bremen ein, als auch verstärkt Parkraum im öffentlichen Straßenraum für CarSharing-Stellplätze zu nutzen. Dabei ist es unser Ziel, dass Car-Sharing zunehmend mit dem Thema Elektromobilität aus erneuerbaren Energien verknüpft wird. Wir wollen, dass CarSharing für die Dienstwagenflotte der öffentlichen Verwaltung und städtische Eigenbetriebe zentral eingeführt bzw. umgesetzt wird (Vorbildfunktion der öffentlichen Hand).

Die notwendigen Voraussetzungen für Elektrotankstellen im öffentlichen Raum und in Parkhäusern sollten daher zügig geschaffen werden.

## **Parken**

CarSharing hilft Parkplatzproblematiken zu reduzieren. In vielen Stadtteilen Bremens gibt es Parkplatz-Probleme. Zugeparkte Fuß- und Radwege sind oftmals ein ärgerliches Hindernis für Fußgänger besonders mit Kinderwagen, Rollator oder für Rollstuhlfahrende sowie Fahrradfahrer. Zudem blockieren vielerorts abgestellte Fahrzeuge in den engen Straßen wie im Viertel oder Findorff die ungehinderte Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen blockieren, die im Notfall schnell zum Einsatzort kommen müssen. Wir setzen uns dafür ein, dass da wo es möglich ist, Anwohnerparken eingerichtet wird, Quartiersgaragen und auch effektive platzsparende Parkhäuser mit automatischen „Regalsystem“ vermehrt angeboten werden können. Aber zur Entschärfung des „Parkproblems“ gehört auch, dass Parksünder vermehrt kontrolliert werden und ordnungspolitisch herangezogen werden.

Zusätzlich müssen die Park&Ride Angebote verbessert werden, z.B. durch eine schnelle direkte und preisgünstige Anbindung an die Innenstadt, besonders bei Großveranstaltungen (Einsatz von Kombitickets).

## **LKW-Verkehre**

Es besteht die Notwendigkeit einer Neuordnung des LKW-Umfahrungsverkehre. Das LKW Führungsnetz muss generell überarbeitet werden. Durch Wohngebiete darf nur noch notwendiger Lieferverkehr geleitet werden. Es ist dabei zu prüfen, welcher Gewichtsbelastung Wohnstraßen gewachsen sind. Wir fordern aber gleichzeitig vermehrte Kontrollen, um effektiv Mautumgehungsverkehre aus den Wohngebieten heraus zu halten. Der Durchgangs – LKW Verkehr muss über die vorhandenen Autobahnanbindungen fließen. Hierzu sind Verhandlungen mit den Nachbargemeinden erforderlich um gemeinsame Logistikkonzepte zu entwickeln.

## **Autobahnen**

Wir wollen erreichen, dass die Zeit des überdimensionierten Straßenbaus in Bremen und Bremerhaven zu Ende geht. Uns ist bewusst, dass der Bau der A 281 vor allem in Kattenturm, Arsten, Huckelriede und Seehausen für die Betroffenen ein erheblicher Eingriff ist. Deshalb setzen wir uns bei der Bundesregierung dafür ein, die negativen Folgen dieser Bundesautobahn so gering wie möglich zu halten und dem Anwohnerschutz größtmögliche Priorität einzuräumen. In Kattenturm wird mit uns der Bau einer Querspange zur Kattenturmer Heerstraße im Bereich des Bauabschnittes 2.2. der A 281 nicht möglich sein. In der Konsequenz muss auch die Verkehrsführung auf mehreren Ebenen vor dem Wohngebiet

Huckelriede dringend überarbeitet werden. Bis die Bauabschnitte 2.2. und 5 realisiert sind, soll zügig die überfällige vierspurige Auffahrt zum BA 2.1. umgesetzt werden. Die Wolfskuhle wollen wir in ihrer jetzigen Form erhalten. Daher setzen wir uns auf allen Ebenen für den nicht-ebenerdigen Verlauf des Bauabschnittes 5 Richtung Brinkum unter dem Flughafen hindurch gehend ein. Mit dem Ringschluss in Seehausen der A 281 wollen wir die innerstädtischen Verkehre erheblich zurückdrängen, so dass hier Rückbaumöglichkeiten entstehen. Wir wollen die Neuenlander Straße anwohnerfreundlich zurückbauen und die Hochstraßen am Breitenweg und an der Wallkreuzung/Bürgermeister-Smidt-Str. abreißen oder umwidmen, eine städtebauliche Entwicklung der Bahnhofsvorstadt und des Stephaniviertels wird so erst möglich Hier setzen wir insbesondere auf einen Ideenwettbewerb unter Einbeziehung der Bevölkerung, um aus dem Breitenweg einen attraktiven Boulevard zu machen.

## **Lärmschutz**

Für die Menschen in Bremen und Bremerhaven ist der Lärmschutz ein zunehmend wichtiges Thema. Sie haben ein Anrecht darauf, von krankmachendem Lärm verschont zu werden. Durch den Lärminderungsplan des Umweltsenators sind zwar erste Maßnahmen realisiert worden, weitere müssen aber unbedingt folgen. Dazu gehört neben Tempolimits, Lkw-Durchfahrtsverboten und

Lärmschutzmaßnahmen an unseren Straßen auch eine deutliche Beruhigung des Schienenverkehrs.

Lärm und Luftverunreinigung sind nicht nur ein Phänomen der Innenstadt Bremens. Deshalb werden wir eine Ausdehnung der Zonen zur Luftreinhaltung und zur Lärmbekämpfung prüfen. Auf Autobahnabschnitten der A1 und A27 ohne ausreichenden Lärmschutz soll es Temporeduzierungen geben bis ein lückenloser und ausreichender Lärmschutz erreicht ist.

Auch eine Temporeduzierung vor allem für LKWs auf den Autobahnabschnitten, in denen kein ausreichender Lärmschutz vorhanden ist, ist für uns kein Tabu, sondern ein Muss.

Die Höchstgeschwindigkeit auf den Bremer Autobahnen in der Nähe zur Wohnbebauung soll zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens für LKW von 80 km/h auf 60 km/h gesenkt werden, wenn damit nachweislich die Lärmbelastung verringert wird. Es soll geprüft werden, ob in diesen Autobahnabschnitten auch tagsüber eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung zu einer effektiven Lärmreduzierung für die Betroffenen führt. Tempolimits können Lärm und Emissionen wirkungsvoll reduzieren und sind kostengünstige Maßnahmen. Der Erfolg hängt jedoch von einer konsequenten Kontrolle ab, wie Erfahrungen aus Berlin zeigen!)

Wir nehmen unsere Beschlüsse und Diskussionen der LMV vom 10.2.2010 zum Verkehrslärm ernst und fordern (siehe Anhang).

## Öffentlicher Verkehr

Zentral ist für uns der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Schiene und auf der Straße in Bremen und Bremerhaven. Wir begrüßen, dass endlich auch in Bremen das System S-Bahn an den Start geht und streben einen weiteren Ausbau des ÖPNV an. Wir wollen erreichen, dass mit der Deutschen Bahn alle Bahnhöfe in unseren beiden Städten bis 2015 barrierefrei modernisiert sind, um attraktive Zustiegspunkte für die Bahn zu schaffen. Wir wollen erreichen, dass zu den neuen Haltepunkten wie Bremerhaven-Speckenbüttel oder Bremen-Föhrenstrasse, auch Hemelingen-Süd eingerichtet werden. Die Einrichtung weiterer Haltepunkte wie Arbergen oder in Horn/Universität an der Strecke Rotenburg (Wümme) – Bremen und Überseestadt/Weser an der Strecke Bremen – Oldenburg sind zu prüfen. Daneben sollen entsprechend der Möglichkeiten die Takte verdichtet und durch machbare Beschleunigung die Fahrzeiten verkürzt werden.

Die Machbarkeit eines einheitlichen Tarifes im VBN für Bremen und Bremen-Nord soll fortlaufend geprüft werden, um auf eine zeitnahe Umsetzung hinzuwirken. Im Zuge der VBN-Tarifstrukturreform sollen auch die Tarifungerechtigkeiten hinsichtlich des niedersächsischen Umlandes ausgeglichen werden.

Um umweltfreundliches Einkaufen für Menschen besonders aus dem Umland attraktiv zu machen, soll eine Initiative mit den Innenstadt-Händlern bzw. City-Initiative gestartet werden, ÖPNV-Fahrscheine gestaffelt je nach Einkaufshöhe auf den Kaufpreis anzurechnen.

Wir wollen, dass geprüft wird, ob Hotels in Bremen ihren Gästen ÖPNV-Fahrscheine erstatten, wie in vielen anderen deutschen Großstädten weit verbreitet.

Wir fordern, dass insbesondere bei neuen Ausschreibungen, auch die Bahn bevorzugt Ökostrombetrieben fahren soll.

### ***Straßenbahn und Bus***

Die Straßenbahn ist eine sehr umweltfreundliche Form des ÖPNV. Beim notwendigen Ausbau des Straßenbahnnetzes in Bremen wollen wir sicherstellen, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt und die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner so gering wie möglich gehalten werden. Wir wollen, dass bei der BSAG nicht nur die Straßenbahnen mit Ökostrom fahren. Wir wollen, dass die BSAG so schnell wie möglich umweltfreundliche Technik wie Hybridbusse und Elektrofahrzeuge in ihre Fahrzeugflotte aufnimmt.

Taktverdichtungen vor allem am Sonntag und eine bessere Bedienung der Überseestadt. Der ÖPNV wird für Pendler und Besucher Bremens noch attraktiver, wenn die Verknüpfung und Anschlussicherung für die Fahrgäste vor allem zwischen Regio-S-Bahn, sonstigem Regional- und Fernverkehr einerseits sowie Straßenbahn und Bus andererseits verbessert wird.

In Stadtteilen mit haltstellenfernen Wohnlagen (bspw. Gröpelingen) regen wir gegebenenfalls die Einrichtung von BürgerBussen an. BürgerBusse werden von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gesteuert und bieten ein hochwertiges Fahrplanangebot mit



hochwertigen Fahrzeugen, die acht Fahrgastsitzplätze bereitstellen. Diese Fahrzeuge können mit einem herkömmlichen Pkw-Führerschein gefahren werden. Rund um Bremen bieten bereits rund 14 BürgerBusvereine solche Angebote mit hoher Fahrgastnachfrage. BürgerBusse schließen Angebotslücken in räumlicher und zeitlicher Hinsicht und verkehren nur dort wo Verkehrsunternehmen kein wirtschaftlich sinnvolles Angebot mehr bereitstellen können. BürgerBusse sind insofern sehr kostengünstig ohne eine Konkurrenz zu bestehenden Angeboten darzustellen.

Flächendeckende dynamische Fahrgastinformationen, Sicherung der Barrierefreiheit, kurze Umsteigewege zu Straßenbahn und Bus, sowie Bike&Ride sind uns genauso selbstverständlich wie Mitwirkung der Fahrgäste bei der Fahrplangestaltung, für alle bezahlbare Tarife und die Wahrung der sozialen Standards für die Beschäftigten.

### **Integrierter Taktfahrplan (ITF)**

Die Anschlusssituation im Knoten Bremen bzw. am Bremer Hauptbahnhof ließe sich durch die Einführung eines integralen Taktfahrplans (ITF) wesentlich verbessern. Im ITF haben ankommende und abfahrende Reisende, zu einer festen Taktzeit, optimale Anschlüsse in alle Richtungen und zu allen Verkehrsmitteln, Fernverkehr, Regionalexpress, S-Bahn, Bus, Straßenbahn. Es erspart das Lesen von Fahrplänen, die Wartezeiten verkürzen sich stark und die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs wird attraktiv.

## ***Personenfernverkehr***

Die Verbindung Bremen – Bremerhaven muss verbessert werden.

Wir setzen uns dafür ein, Bremerhaven wieder an das Fernverkehrsnetz der Bahn mit IC(E)-Zügen anzubinden. Wir wollen, dass für Bremen die vorhandenen IC(E)-Verbindungen erhalten werden und in einen deutschlandweiten Takt eingebunden sind. Bremen muss wieder umsteigefrei an das Nachtzugnetz in die Richtungen Paris, Zürich und München angeschlossen werden. Barrierefreiheit, Gepäck-, Kinderwagen- und Radmitnahme sind für uns Bestandteil in allen Typen des Schienenfernverkehrs.

## **Regionalverkehr**

Um den Pendlerverkehr ökologisch zu optimieren, setzen wir neben einer guten Anbindung der Bahnhöfe in „Bremen und Umzu“ durch den örtlichen ÖPNV auf mehr Park and Ride und Bike and Ride.

In Zusammenarbeit mit unseren niedersächsischen Umlandgemeinden und den großen Bremen Firmen wollen wir prüfen, ob professionelle Beratungsagenturen zu mehr Fahrgemeinschaften führen können. Auch kleineren Firmen und den Beschäftigten der Verwaltungen soll professionelle Mobilitätsberatung ermöglicht werden. Die Regionalbus-Anbindungen mit dem Umland müssen weiter verbessert werden, damit mehr Pendler umweltfreundlich nach Bremen kommen können. Wir setzen uns dafür ein, dass der Verkehrsverbund langfristig

auch auf die Weserfähren (Personenverkehr) vor allem in Bremen Nord und Bremerhaven erweitert wird.

Die kostenlose Fahrradmitnahme für die Nebenzeiten und Wochenenden soll für die Regio-S-Bahnen geprüft werden.

## **Schienengüterverkehr**

Der Austausch von Gütern, die Anbindung an die Seehäfen ist existentiell für Bremen. Wir verschließen nicht die Augen davor, dass die Verkehrsmengen von und zu den norddeutschen Seehäfen in den vergangenen Jahren angewachsen sind. Grün setzt sich seit jeher aber dafür ein, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

### ***Mehr Schutz vor Bahnlärm***

Aber auch Bahnlärm ist mit steigendem Güteraufkommen ein zunehmend immer größer werdendes Problem.

Die Bahnen müssen mehr für umfassenden Lärmschutz sorgen, um die hohe Umweltakzeptanz, die sie heute in der Bevölkerung genießt, nicht zu verspielen.

Wir setzen uns bei der Deutschen Bahn und den anderen Bahngesellschaften dafür ein, dass sie den Schienenlärm in Bremen deutlich reduziert. Genauso wichtig wie Lärmschutzwände und Schallschutzfenster ist die Lärmbekämpfung an der Quelle durch angepasste Geschwindigkeit, geräuscharme Schienenfahrzeuge,

moderne Bremstechnik und lärmorientierte Trassenpreise für die Bahnunternehmen.

Die Deutsche Bahn AG (DB Netz) wird von uns aufgefordert, zügig Lärmschutzmaßnahmen insbesondere an den Hauptstrecken in Bremen und Bremerhaven zu realisieren. Auch an den Strecken, an denen sich Wohnbebauung befindet, die nach 1974 errichtet wurde, soll der Lärmschutz lückenlos hergestellt werden. Die Lärmwerte für die Beurteilung von Sanierungsmaßnahmen müssen gesenkt werden.

### ***Y-Trasse***

Wir halten es langfristig nicht für vernünftig, sämtliche Schienengüterverkehre aus Bremerhaven und Wilhelmshaven durch den Bremer Hauptbahnhof zu leiten. Auch deshalb müssen Ausweichstrecken und Umfahrungsmöglichkeiten untersucht und entwickelt werden. Solche Investitionen hätten für Bremen einen ungleich höheren Nutzen als die geplante Y-Trasse, die ohnehin nicht vor 2020 realisiert würde und Milliarden verschlingen würde, obwohl deren Finanzierung in Frage steht. Die Y-Trasse ist vor über 20 Jahren noch zu Zeiten der deutschen Teilung als Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den heute stark belasteten Bahnknoten Hamburg, Bremen und Hannover geplant worden, als die enormen Wachstumsraten des Seehafenhinterlandverkehrs kaum abzusehen waren. Aus Nutzen-Kosten-Gründen soll sie jetzt mit umfangreichen Anpassungen auch vermehrt Güterzüge über die Y-Trasse in die stark belasteten Knoten geleitet werden.

Wir haben den Mut, die fehlgeplante Y-Trasse zeit- und situationsgerecht grundlegend zu überprüfen.

### **Seehäfenhinterlandverkehr**

Wir erwarten für den Schienengüterverkehr in Norddeutschland ein schlüssiges Konzept, das die Modernisierung und Leistungssteigerung der vorhandenen Strecken Norddeutschlands u. a. durch bessere Signalisierung und mehr Ausweichstellen stärker einbezieht. Wir erwarten von der Bundesregierung wie von dem Netzbetreiber Deutsche Bahn, dass zwanzig Jahre nach Vollzug der deutschen Einheit die Schienenstrecken über die ehemalige deutsch-deutsche Grenze hinweg (wie der Amerikalinie Langwedel – Uelzen- Stendal) als mögliche Güterabfuhrstrecken in die Planung voll einbezogen werden und auch in der Ausweisung von Transeuropäischen Korridore von und zu den Nordseehäfen Berücksichtigung finden. Wir fordern, dass ein Schienengüterverkehrskonzept der Region die Entwicklungspotenziale des Personenverkehrs, vor allem der Halte und Takte der Regio-S-Bahn, nicht mehr beschränken darf. Eine östliche Umfahrung für den Bahnknoten Bremen für die Anbindung Bremerhavens über Rotenburg (Wümme) – Bremervörde ist zur Ergänzung und Entlastung der vorhandenen Strecken auch aus Bremer Sicht denkbar und wünschenswert. Wir stehen hier auch für eine stärkere Abstimmung mit den benachbarten norddeutschen Bundesländern.

Gütertransport ins Hinterland kann auch mit ökologisch angepassten Binnenschiffen erfolgen. Dafür sind in Bremen z.T. mit finanzieller Förderung diverse Umschlaganlagen geschaffen worden. Die Binnenschiffsflotte kann unter ökologischen Kriterien unter dem Motto „Schiffe für die Flüsse“ modernisiert werden. Als Stadt am Fluss setzen wir uns dafür ein, dass das Binnenschiff in der Hafenanbindung eine größere Rolle spielt und die dafür geschaffenen Umschlaganlagen stärker genutzt werden.

Wir werden weiterhin auch im Güterverkehrsbereich daran arbeiten, Verkehre überflüssig zu machen, zum Beispiel durch eine stärkere Koordination der norddeutschen Häfen, der Regionalisierung der Produktion und durch für alle Verkehrsträger gleich realistische Transportpreise, die die tatsächlichen Umweltkosten spiegeln.

## **Flugverkehr**

Seit knapp 100 Jahren existiert der Flughafen Bremen, der über die Jahre immer mehr wirtschaftspolitische Relevanz erlangt hat. Der quasi-innerstädtische Bremer Flughafen bietet manchen Reisenden wegen seiner guten Erreichbarkeit zwar durchaus Vorteile, bringt aber für die anliegende Bevölkerung erhebliche Belastungen mit sich. Ein Ausbau des Flughafens kommt für die Grünen deshalb nicht in Frage. Seine Lage in der Stadt zwingt zu strengen Auflagen sowohl beim Lärmschutz wie bei den Flugzeiten. Wir setzen auf die konsequente Einhaltung des Nachtflugverbots. Start- und Landegebühren sollten

nach Lärm und Schadstoffemissionen der Flugzeuge stark gespreizt gestaffelt werden, um ein finanzielles Anreizsystem für Fluggesellschaften zu schaffen, emissionsarme Maschinen einsetzen. Wir setzen uns für eine deutliche Erhöhung der Start- und Landeentgelte in der Nacht ein. Eine achtstündige Nachtruhe ohne Fluglärm muss wiederhergestellt und konsequent eingehalten werden. Sondergenehmigungen für Nachtflüge sollen nur in Notfällen, d.h. bei Gefahr für Leib und Leben (Ambulanzflüge, Innere Sicherheit) erteilt werden. Ermessensspielraum in den Entscheidungen hat strengeren Einschränkungen zu unterliegen. Seltene Ausnahmen dürfen nicht zum Alltagsphänomen werden. Genehmigungen müssen nur noch von Stellen, die unabhängig vom Flughafenbetreiber als auch von der Wirtschaft unabhängigen Stellen, erteilt werden. Die Lärmschutzkommission ist über erteilte und nicht-erteilte Ausnahmegenehmigungen zu unterrichten. Alle Sitzungen sollten öffentlich erfolgen.