

1 **Mobilität mit Zukunft – lebenswerte, wirtschaftlich starke, mobile Städte**

2 Beschlussentwurf für die Klausurtagung der SPD-Fraktion in Wilhelmshaven

3
4 Stand 14.11.11

5
6 „Städte leben vom Verkehr, Städte leiden unter Verkehr, Städte sind auf Verkehr an-
7 gewiesen“ (Prof. K.J. Beckmann, Deutsches Institut für Urbanistik)

8
9 Mobilität ist ein wichtiges Gut: als Wirtschaftsfaktor, als Verbindung zwischen Wohn-
10 und Arbeitsort, als Bestandteil vieler Freizeitaktivitäten und individueller Selbstbe-
11 stimmung . Zugleich verursacht sie Belastungen in Form von Lärm, Luftverschmut-
12 zung und Flächenverbrauch. Zu versprechen, alle Interessengegensätze ließen sich
13 auflösen, wäre unrealistisch. Aufgabe der Politik ist es jedoch, die Mobilitätsforder-
14 nisse aller abzusichern und zugleich Rahmenbedingungen zu schaffen für eine mög-
15 lichst gerechte Verteilung von Nutzen und Lasten dieser Mobilität. Dazu ist ein ganz-
16 heitliches Mobilitätskonzept für Bremen und Bremerhaven notwendig, welches die
17 vielen verschiedenen Interessen einbezieht. Eine verkehrspolitische Debatte aussch-
18 ließlich entlang der Forderungen einzelner Interessengruppen oder Verkehrsträger
19 erscheint uns angesichts der komplexen Aufgabenstellung als nicht zielführend und
20 wird deswegen abgelehnt.

21
22 Bremen und Bremerhaven sind Städte, die von traditionellen wie innovativen Wirt-
23 schaftszweigen geprägt sind, in denen Häfen und Logistik besondere Mobilitätsan-
24 forderungen stellen, in denen viele Menschen wohnen und ihre Arbeitsplätze errei-
25 chen müssen und in denen die Verträglichkeit des Verkehrs für die Stadt und deren
26 Menschen einen besonders hohen Stellenwert hat. Alle Prognosen gehen davon
27 aus, dass wirtschaftlich und privat bedingt Mobilitätsbedarf und Verkehrsaufkommen
28 weiter steigen werden. Eine verantwortungsvolle Politik darf das nicht ignorieren,
29 sondern muss Verkehrs- und Mobilitätskonzepte entwickeln, die der Stadt als prosperierendem
30 Wirtschaftsstandort ebenso gerecht werden wie der Stadt als urbanem
31 Ort mit hoher Lebensqualität. Die SPD-Bürgerschaftsfraktion steht für nachhaltige
32 Stadtentwicklungspolitik. Mobilitätskonzepte müssen den Anspruch haben, die Inte-
33 ressen aller dort Lebenden, Arbeitenden und wirtschaftlich Tätigen und die Notwen-
34 digkeit schonenden Ressourcenverbrauchs zusammenführen.

35
36 Die Optimierung der Wirtschaftsverkehre ist eine zentrale Aufgabe der bremischen
37 Wirtschafts-, Hafen- und Verkehrspolitik, aber auch eine Aufgabe der Wirtschaft
38 selbst. Die SPD-Bürgerschaftsfraktion bekennt sich daher zu den Zielen einer
39 schnellstmöglichen Schließung des Autobahnringes (A 281) durch Bremen, einer leis-
40 tungsfähigen Hafenanbindung über Straße (Cherbourger Straße), Schiene (Y-
41 Trasse, Oldenburger Kurve) und Wasser (Weservertiefung, Mittelweserausbau). Bei
42 allen großen Verkehrsinfrastrukturprojekten ist Eile geboten, damit erfolgreiche Ge-
43 werbegebiete wie das Containerterminal, das Güterverkehrszentrum (GVZ) und der
44 JadeWeserPort (JWP) nicht durch schlechte Verkehrsanbindung ihre guten Perspek-
45 tiven verlieren. Der Senat wird deshalb aufgefordert, sich nachdrücklich und mit allen
46 ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass Planungsverfahren für
47 Infrastrukturprojekte angemessen beschleunigt werden, ohne dass darunter die Be-
48 teiligung leidet. Auch der Flughafen bleibt als Garant ausreichender Mobilität für die
49 Wirtschaft im Land Bremen unverzichtbar.

50

51 Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird deshalb die Entwicklung eines Masterplans Mo-
 52 bilität initiieren. In einem beteiligungsorientierten Prozess soll unter organisatorischer
 53 Federführung der Senatoren für Umwelt, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft, Arbeit
 54 und Häfen ein Mobilitätskonzept für die Zukunft des Landes Bremen als wettbe-
 55 werbsfähiger Wirtschaftsstandort und attraktiver Lebensraum entwickelt werden. Un-
 56 ter Einbindung aller relevanten Akteure sowie bei größtmöglicher Transparenz sollen
 57 in einem offenen Planungsverfahren Ziele und Maßnahmen definiert werden, die den
 58 Anforderungen der Wirtschaft, der BürgerInnen, der PendlerInnen, der Umwelt, einer
 59 sozialen Stadtgestaltung sowie den engen finanziellen Rahmenbedingungen des
 60 Landes gleichermaßen gerecht werden.

61
 62 Dieser Masterplan Mobilität soll alle Nutzer, Verkehrsträger und -wege berücksichti-
 63 gen, innovative Ansätze einbinden und Leitschnur politischer Gestaltung bis 2025
 64 sein. Die ihm zugrundeliegenden Maßgaben müssen deshalb auch in dem bis 2015
 65 zu erstellenden neuen Flächennutzungsplan berücksichtigt werden. Der Masterplan
 66 soll sich konkret an folgenden **Maßgaben** orientieren:

- 67
 68 1. Es müssen alle Mobilitätserfordernisse berücksichtigt werden. Wirtschaftlich
 69 und privat bedingte Mobilitätsbedarfe sowie alle vorhandenen und in der
 70 Entwicklung befindlichen Verkehrsträger und –konzepte sind zusammenzu-
 71 führen. Auf Basis einer differenzierten Analyse und realistischer Prognosen
 72 müssen zukunftsfähige Szenarien entwickelt werden, die ausreichend Mobi-
 73 lität für alle sichern und gewährleisten, dass die daraus resultierenden Nut-
 74 zen und Lasten möglichst gerecht verteilt sind. Das heißt u.a.: Für Wirt-
 75 schaftsverkehre müssen notwendige Verkehrsanbindungen gewährleistet
 76 werden, die jedoch möglichst umwelt- und sozialverträglich zu gestalten
 77 sind. Dabei sind Arbeitswege als Teil der Wirtschaftsverkehre hinreichend
 78 zu berücksichtigen. Die Wirtschaft ist angemessen an den entstehenden
 79 Kosten zu beteiligen.
- 80 2. Bei mobilitätsbedingten Infrastrukturprojekten sollen alle Betroffenen und In-
 81 teressierten in offenen Planungsverfahren frühzeitig und umfassend infor-
 82 miert und beteiligt werden.
- 83 3. Innovative Ansätze für verbesserte Mobilitätstechniken und Veränderungen
 84 in der Organisation von Mobilität müssen aktiv unterstützt werden. Bera-
 85 tungsangebote könnten z.B. den Grundsatz „nutzen statt besitzen“ oder
 86 Carsharingmodelle auch im Bereich des Güterverkehrs fördern und Mobili-
 87 tätsketten für Menschen und Güter ebenso stadt- und umweltgerecht wie
 88 betriebswirtschaftlich sinnvoll optimieren.
- 89 4. Die Stadt- und Verkehrsentwicklung muss einerseits auf Verkehrsvermei-
 90 dung zielen. Deshalb gilt es, Arbeitswege bspw. durch Verknüpfung von
 91 Wohnen und Arbeiten zu verkürzen. Andererseits muss sie die Belastungs-
 92 gerechtigkeit aller Stadtteile berücksichtigen. Dass bestimmte Stadtteile die
 93 Folgen verkehrspolitischer Maßnahmen in besonderer Weise zugemutet
 94 werden, ist nicht hinnehmbar.
- 95 5. Wirtschaftsverkehre müssen bedarfsgerecht, d.h. zukunfts- und wettbe-
 96 werbsfähig, aber zugleich stadt- und umweltverträglich abgesichert werden.
 97 Dies bedeutet konkret:
 - 98 a. Der Autobahnring Bremen muss schnellstmöglich geschlossen wer-
 99 den. Mit Blick auf den Bauabschnitt 2.2. soll hierbei die am Runden
 100 Tisch entwickelte anwohnerverträgliche Lösung realisiert werden.

- 101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
- b. Der Hafentunnel in Bremerhaven (Cherbourger Straße) muss kurzfristig gebaut werden, um die Leistungsfähigkeit des Hafens nicht zu gefährden. Die finanziellen Zusagen von Bund, Land Bremen und Stadtgemeinde Bremerhaven liegen vor. Auch die Hafenwirtschaft muss ihren zugesagte Finanzbeitrag unverzüglich konkretisieren.
 - c. Das LKW-Führungsnetz in Bremen und Bremerhaven soll in einem beteiligungsorientierten Verfahren optimiert und diese Lösung in die Wegeführung der Navigationssysteme integriert werden. Im Masterplan sollte hierbei die Netzhierarchie im Stadtstraßensystem aktualisiert und verbindlich festgeschrieben werden. Nur so wird eine zielgerichteten Erhaltung, der nachhaltige Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht und so auch die verlässliche Anbindung der Gewerbestandorte und der Innenstadt sichergestellt.
 - d. Es ist zu prüfen, wie der Einsatz Telematik gestützter Technik zur ökologisch-ökonomisch intelligenten Steuerung von LKW-Verkehren die Verkehrsbelastung der City verringern kann und zugleich den bestehenden Mobilitätsbedürfnissen der Wirtschaft gerecht wird.
 - e. Die Y-Trasse muss ihren Vorrangstatus im Verkehrswegeplan des Bundes behalten, um die Hinterlandanbindung insbesondere der Häfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven nachhaltig zu sichern. Dabei geht es auch darum zu verhindern, dass der zunehmende Güterverkehr den Personenverkehr auf der Schiene verdrängt. Die dafür nötigen Bremer Planungsmittel sind im Haushalt einzustellen.
 - f. Die Kapazität von Güterverkehrsstrecken der Bahn zu den Häfen in Bremerhaven/Bremen und Wilhelmshaven muss bedarfs- und zeitgerecht ausgebaut werden. Zugleich ist die Optimierung der inneren Verkehrswege der Häfen eine zentrale Aufgabe. Dabei muss der Minimierung der Lärmbelastung besondere Bedeutung beigemessen und auch geprüft werden, ob und wie Umfahrungen dicht besiedelte Gebiete entlasten können.
 - g. Die Prüfung einer Güterumfahrung des Bremer Hauptbahnhofs muss 2012 abgeschlossen und ein Bericht über die Ergebnisse des Gutachtens vorgelegt werden.
 - h. Die Fahrwasservertiefung in Außen- und Unterweser muss für Bremen und Bremerhaven schnellstmöglich erfolgen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Nordrange (Antwerpen, Rotterdam, Bremen, Bremerhaven, Hamburg und zukünftig Wilhelmshaven) zu sichern.
 - i. Der Flughafen bleibt unverzichtbar, weil er den Tourismus stärkt und mehr noch die Mobilität der wirtschaftlichen Akteure im Land Bremen und damit die Attraktivität des gesamten Standortes steigert. Die Weiterentwicklung des Flugverkehrs muss sich jedoch stadtverträglich vollziehen: das Nachtflugverbot wird nicht angetastet, leise und emissionsarme Flugzeuge sollen Vorrang haben, ihr Einsatz gefördert werden, z.B. durch eine lärm- und zeitabhängige Gebührenstaffelung.
 - j. Innovative Verkehrs- und Nutzungskonzepte für Güterverkehre müssen so gestaltet werden, dass sie die Entlastung von Einwohnern und Umwelt mit wirtschaftlichem Mehrwert verbinden. Geprüft wer-

- 149 den muss z.B., ob auch für den Güterverkehr öffentliche oder ge-
 150 gemeinsam genutzte Verkehre wie Lasttrams, E-Mobil-Leasing oder
 151 LKW-Sharing organisiert werden können. Insbesondere für kleine
 152 und mittlere Unternehmen müssen zudem Beratungsangebote ge-
 153 schaffen werden, die über Möglichkeiten des Einsatzes umwelt- und
 154 stadtverträglicher Fahrzeuge, der gemeinsamen Nutzung von Fahr-
 155 zeugen und der Optimierung von Verkehrs- und Ladungsketten in-
 156 formieren und damit deren Einsatz fördern. Diese Beratung müsste
 157 auch Pendlern offen stehen, um deren Arbeitswege mittels gemein-
 158 sam genutzter Fahrzeuge, ÖPNV und nicht motorisierten Verkehrs-
 159 mitteln zu optimieren.
- 160 k. Um bestehende Ansätze voranzubringen und neue Vorstellungen zu
 161 entwickeln, sollen im Land Bremen innovative Ansätze für umwelt-
 162 und stadtverträgliche Wirtschaftsverkehre unter Beteiligung der
 163 maßgeblichen Akteure entwickelt werden.
- 164 l. Arbeitsplätze der Verkehrswirtschaft müssen den Kriterien der SPD
 165 für „Gute Arbeit“ entsprechen. Diese Vorgaben sind auch Bedingung
 166 für die Einbeziehung in die Wirtschaftsförderung.
 167
- 168 6. Die Mobilitätsbedürfnisse von Bürgern, Pendlern und Touristen sind ebenso
 169 anzuerkennen wie die der Wirtschaft. Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept
 170 muss sicherstellen, dass jede/r Einzelne sich jederzeit überall hinbewegen
 171 kann, dass die Mobilität innerhalb Bremens und Bremerhaven nicht an so-
 172 zialen Hürden oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen scheitert. Zugleich
 173 muss für alle Bereiche der Stadt eine angemessene und gerechte Teilhabe
 174 an Mobilität gewährleistet werden. Es muss darum gehen, individuelle Mo-
 175 bilitätsbedarfe nicht nur durch individuelle Verkehre zu befriedigen. Gerade
 176 bei der Personenbeförderung müssen Konzepte zur Nutzung von öffentli-
 177 chen und gemeinschaftlichen Verkehrsmitteln als Ersatz für deren individu-
 178 ellen Besitz („nutzen statt besitzen“) und der Einsatz nicht motorisierter
 179 Verkehrsträger forciert werden. Das heißt u.a.:
- 180 a. Der Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) muss städtische und
 181 regionale Mobilität enger miteinander verbinden. Der Ausbau des
 182 Straßenbahnnetzes sowie die Aktivierung der Regio-S-Bahn nach
 183 Bremen-Vegesack sind hierfür positive Beispiele. Um den ÖPNV attr-
 184 aktiver zu gestalten und zunehmend Nutzer individueller Verkehrs-
 185 mittel zu gewinnen, müssen zusätzliche Anreize geschaffen werden.
 186 Hierzu können neue, intelligente Verknüpfungen des ÖPNV mit an-
 187 deren Verkehrsträgern neue Möglichkeiten eröffnen. Zugleich müs-
 188 sen die Nutzungshürden für Menschen mit geringen Einkommen
 189 durch ein verbessertes Stadtticket weiter gesenkt werden. Für die
 190 Stadtgemeinde ist eine einheitliche Tarifzone einzuführen („Eine
 191 Stadt – ein Tarif“).
- 192 b. In einem stadt- und umweltgerechten Mobilitätskonzept sind die
 193 Fußgänger und das Fahrrad neben dem ÖPNV zentrale Säulen der
 194 Mobilität. Es muss daher darum gehen, bestehende Fußwege und
 195 das Fahrradwegenetz bedarfsgerecht und barrierefrei zu erhalten
 196 und auszubauen. Der Instandsetzung und -haltung ist klarer Vorrang
 197 vor dem Neubau von „Expressrouten“ einzuräumen. Dies muss sich

- 198 auch in der Investitionsplanung abbilden. Die explizite Berücksichti-
199 gung anderer nicht motorisierter Verkehrsträger wie Boards oder
200 Roller und batteriebetriebener Fahrzeuge wie E-Bikes, Pedelecs
201 oder Segways in der Infrastrukturplanung könnte den autofreien Indi-
202 vidualverkehr ebenso begünstigen wie ein breites öffentliches Ange-
203 bot nicht motorisierter Leihfahrzeuge (z.B. City-Bikes).
- 204 c. Bremen und Bremerhaven müssen für Autos erreichbar bleiben, um
205 die oberzentrale Funktion der Städte für Arbeitsplätze, Handel und
206 Tourismus zu sichern. Es muss darum gehen, die individuellen Auto-
207 verkehre möglichst umwelt- und stadtverträglich zu gestalten. Dazu
208 könnte auch die Verbindung von ÖPNV mit an (End)Haltestellen be-
209 reit stehenden Leihfahrzeugen beitragen.
- 210 d. Für die Mobilität von Menschen gibt es inzwischen eine Vielzahl in-
211 novativer Ideen und Konzepte, die auf eine Reduzierung des motori-
212 sierten Individualverkehrs und darauf zielen, die Nutzung von Autos
213 umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten. Das Land Bremen ist in
214 besonderer Weise geeignet, solche zukunftssträchtigen Vorstellungen
215 weiter zu entwickeln, zu erproben und zu nutzen, weil hier einerseits
216 Fahrrad und ÖPNV überdurchschnittlich genutzt werden, Carsharing
217 etabliert ist und mit Mercedes ein innovations- und leistungsstarker
218 Fahrzeugproduzent als Partner innovativer Mobilitätskonzepte an-
219 sässig ist. Dies muss in einem Masterplan Mobilität als besondere
220 Chance berücksichtigt werden.
- 221
- 222
- 223