

Position Verkehrswendebündnis Bremerhaven

Vorbemerkungen

Zur nachhaltigen Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Bremerhaven und im Umland und zur Erreichung der Klimaziele bedarf es einer Mobilitätswende für die Stadt und die Region. Dafür setzt sich das Verkehrswendebündnis ein und erwartet von den politisch Verantwortlichen in Bremerhaven und im Umland die zügige Einleitung und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen. Das Bündnis begrüßt die Ergebnisse des Abschlussberichts der Enquetekommission der bremischen Bürgerschaft „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“. Dieser starke klimapolitische Impuls muss nun auch in Bremerhaven aufgenommen und als Start für eine umfassende soziale und ökologische Transformation begriffen werden. Die Reduzierung des Autoverkehrs muss als zentrales Ziel der Verkehrswende im Mittelpunkt stehen!

Noch liegt der Anteil des Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen in der Seestadt bei ca. 30 %. Dieser muss erheblich verringert werden, und die Stadt Bremerhaven ist deshalb in Zusammenarbeit mit dem Umland aufgefordert, zügig und ausreichend die erforderlichen Schritte zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu entwickeln und umzusetzen. Das Verkehrswendebündnis fordert die Stadtverordnetenversammlung sowie den Magistrat der Stadt Bremerhaven auf, für den Verkehrssektor in Bremerhaven CO₂-Neutralität bis 2038 entsprechend den allgemeinen Etappenzielen der Enquetekommission als Zielgröße zu erreichen (Zwischenziel: bis 2030 im Vergleich zu 1990 mindestens 60 % Reduktion der CO₂-Emissionen). Für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans muss das Jahr 2024 beibehalten werden, so wie es im Jahr 2014 vom Magistrat beauftragt und auch im Abschlussbericht der Enquetekommission genannt worden ist. Die endgültige Umsetzung der verkehrspolitischen Maßnahmen muss auf das Jahr der Klimaneutralität terminiert werden, damit die CO₂-Budgetierung für den Verkehrssektor auch tatsächlich erfolgreich realisiert werden kann. Eine ökologische Transformation der Verkehrswege in Bremerhaven kann nur gelingen, wenn schlüssige Planungskonzepte, die spätestens ab 2024 wirksam werden sollen, vorliegen.

Wir brauchen eine radikale Verkehrswende in Bremerhaven. Hierfür ist ein starker Rückgang des motorisierten Individualverkehrs unausweichlich, da die Antriebswende allein im eingeschränkten Zeitrahmen nicht die notwendige Emissionsreduktion erreichen kann und viele andere Umweltprobleme des motorisierten Individualverkehrs auch mit E-Autos bestehen bleiben. Leitlinie für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bremerhaven muss aus Sicht des Verkehrswendebündnisses sein, bis 2038 den PKW-Bestand auf 1/3 des heutigen Wertes zu senken und dafür die Rad- und Fußinfrastruktur und den ÖPNV entsprechend auszubauen.

1/4

Die Stadtklimaanalyse von 2019 für Bremerhaven dokumentiert darüber hinaus gleichzeitig, dass Klimaanpassung ein weiterer elementarer Planungsfaktor bei der ökologischen Verkehrswende sein muss, so wie es die Klimaanpassungsstrategie des Landes Bremen 2018 auch für Bremerhaven festgestellt hat. Das Stadtklima muss, um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen und Gefahren abzuwehren, durch Begrünung der Fassaden und Begrünung von öffentlichen Flächen als Klimazonen geschützt werden. Die Folge von Stürmen und Starkregen müssen ebenso Teil der Stadtplanung und damit auch Teil der Verkehrsplanung sein. Die Entsiegelung von Verkehrsflächen und Parkflächen zu Gunsten von Grünflächen und Baumanpflanzungen sowie der Biodiversität muss deshalb integrativer Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans und daraus folgenden verkehrspolitischen Maßnahmen für Bremerhaven sein.

Um Stadt und Umwelt attraktiver zu gestalten und die Lebensqualität zu verbessern, müssen grundsätzlich die Bürger*innen in die Planung und Umsetzung mit einbezogen werden. Das Verkehrswendebündnis lädt weitere Initiativen aus Bremerhaven und dem Umland herzlich dazu ein, sich anzuschließen und hält insbesondere folgende Maßnahmen für erforderlich:

ÖPNV in Bremerhaven und umzu

Straßenbahn

- Einführung einer modernen Straßenbahn zwischen Leherheide und Wulsdorf bzw. Grünhöfe im 5- bis 10-Minuten-Takt als echte Alternative zum Auto und als Baustein einer städtebaulichen Revitalisierung der Stadtteilzentren.

Busverkehr

- Attraktivitätssteigerung des Bussystems durch Taktverdichtungen, insbesondere am Abend und an den Wochenenden
- Vorrangschaltung für Linienbusse an Lichtsignalanlagen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
- Führung der auf das Oberzentrum Bremerhaven zulaufenden Regionalbuslinien im 1-Stunden-Takt an allen Tagen sowie im 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit
- Bessere Erschließung der ländlichen Räume durch Vernetzung des Regionalbusverkehrs mit der Schiene im 1-Stunden-Takt an allen Tagen

Position Verkehrswendebündnis Bremerhaven

Bahnverkehr im Raum Bremerhaven

- Reaktivierung des Bahnhofs Bremerhaven-Speckenbüttel, aller stillgelegten Bahnhaltedpunkte zwischen Bremerhaven und Cuxhaven sowie aller im Elbe-Weser-Raum stillgelegten Bahnlinien für den Personenverkehr
- 30-Minuten-Takt auf allen in das Oberzentrum Bremerhaven führenden Bahnlinien
- RE-Linie Bremerhaven – Bremervörde – Stade – Hamburg im 1-Stunden-Takt
- Kurze Umsteigewege zwischen Eisenbahn und städtischem Nahverkehr

Fähre Bremerhaven - Nordenham

- Fahrtenangebot von 5.00 bis 24.00 Uhr
- Einbezug in den VBN-Tarif

Tarifliche Maßnahmen

- Einheitliche VBN-Tarifzone für Bremerhaven und die umliegenden Gemeinden
- Preislich attraktives Jahresabo, z.B. 365-Euro-Ticket

Radverkehr

Verbesserung der Infrastruktur

- Schaffung von stadtteilübergreifenden Rad-Premiumrouten (Nord-Süd- und Ost-West-Achsen)
- Verbesserung der Rad-Infrastruktur zwischen Bremerhaven und Umland mit Kooperation von Politik/Behörden/NGO)
- mehr Lückenschlüsse für den Radverkehr innerstädtisch
- konsequente Sanktionierung von Radwegblockaden durch Polizei/Ordnungsamt wie in der StVO vorgesehen
- Schaffung von Lieferzonen für Paketdienste zur Reduktion von Radwegblockaden
- Fahrradstraßen in der Stadt z.T. mit Bevorrechtigung an einzelnen Knotenpunkten
- Rotmarkierung von Fahrradfurten an Knotenpunkten mit Richtungspfeilen
- Sanierungskonzept maroder Radwege (10%/Jahr) samt Umsetzung
- Radstation mit Bike-Sharing am Hbf
- Job-Bike gemäß TVÖD für Magistratsbeschäftigte
- kurzfristig Testversuch der Fahrradmitnahme für mindestens eine Bus-Strecke ins/vom Umland über mindestens zwei Sommerperioden
- Wiederbelebung/Aktualisierung Radverkehrskonzept 2014

2/4

Sicherheit

- Maßnahmen zu mehr Sicherheit auf allen Straßen mit engem Querschnitt entweder mit Verkehrszeichen Z 277.1 oder Schutzstreifen
- Erstellung eines Schulradwegekonzepts (Polizei/Verkehrswacht/ADFC) und regelmäßiger Verkehrsunterricht

Förderung des Radverkehrs

- Zielvorgaben für den Radverkehrsanteil am Modal split mit Monitoring und Korrekturmaßnahmen
- Marketing der Stadt für Verkehrswende/Fahrradnutzung/Fahrradklima/ÖPNV/Fuß inkl. Rücksichtskampagnen Auto-Fußverkehr/Rad-Fußverkehr/Auto-Radverkehr
- Implementierung des Projekts „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ durch Politik/Magistrat und Bewerbung desselben in der Privatwirtschaft und in den Eigenbetrieben der Stadt
- Teilnahme der Stadt an der nächsten Studie „Mobilität in Deutschland“
- Stärkere Förderung von Lastenfahrrädern, besonders gewerblich

Stärkung der Umsetzung

- Stärkung und Neustrukturierung des Runden Tisches Radverkehr
- Angemessene Personalausstattung in Stadt- und Verkehrsplanung

Fußverkehr

Verbesserung der Infrastruktur

- Gehwege mit 2,50 m Breite: Neuaufteilung der Verkehrsflächen zur Umsetzung der notwendigen Gehwegverbreiterungen
- Gewährleistung, dass Gehwege behindertengerecht, gut beleuchtet und rutschsicher sind
- Keine Einengung von Gehwegen durch Zuparken, Zustellen und/oder Haltestellen: konsequente Anwendung der Verordnung von Bußgeldern für Parken auf Gehwegen

Position Verkehrswendebündnis Bremerhaven

- Ampelschaltungen überprüfen und anpassen: Verlängerung der Ampel-Grünphase entsprechend dem Tempo von Fußgänger*innen und Verkürzung der Rotphase für den Fußverkehr
- Implementierung eines kurzen Verwaltungswegs für Problembeseitigung: Beseitigung von Baumängeln auf Fußwegen, wie Schäden in der Pflasterung, hochragende Baumwurzeln, in die Wege wachsende Hecken etc. rasch beseitigt werden können
- Neueinrichtung von Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) bzw. Ersatz von Bedarfsampeln durch Zebrastreifen für eine deutliche Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Abbau von Wartezeiten)
- Schaffung eines flächendeckenden Gehwegnetzes in ganz Bremerhaven (Gehwege auf beiden Straßenseiten)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grünanlagen und Bänke: Schaffung von attraktiven Sozialräumen als Treffpunkte im Freien
- Mehr öffentliche Toiletten und damit größerer Aktionsradius vieler älterer Menschen

Sicherheit

- Aufzeigen und Schaffung sicherer Fußwege für Kinder unter Beteiligung von Eltern, Kitas und Schulen
- Einrichten zusätzlicher verkehrsberuhigter Straßen und Spielstraßen
- Gewährleistung von freier Sicht für Fußgänger an Querungen
- Ermöglichung eines sicheren, behindertengerechten Passieren ohne Umwege bei Baustellen
- Regelmäßiges Freischneiden von Quer- und Stichwegen

Förderung des Fußverkehrs

- Start einer Werbeaktion für das Zufußgehen auf kurzen und langen Wegen
- Marketing für das Wandern / Spazierengehen in der Stadt für Einheimische und Touristen

Stärkung der Umsetzung

- Einrichtung einer Stelle für eine*n Fußbeauftragte*n

3/4

Motorisierter Individualverkehr

- Vision Zero für alle Verkehrsteilnehmenden: Senkung der Schwerverletzten um 50% bis 2030
- Autofreie Innenstadt und Nebenzentren realisieren
- Push-Faktoren wie City-Maut, Tempolimits (z.B. Tempo 30 auf allen Nicht-Hauptstraßen) und Reduzierung von Fahrspuren fördern
- Bedarfsorientierte dezentrale Mobilitätsstationen, d.h. mehr Car- und Bike-Sharing in Verbindung mit Bus/Bahn/Rad (fußläufig für Jede*n in 15 Minuten erreichbar)
- Parkplätze: Reduzierung der Zahl der Pkw-Stellplätze bei gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung der Alternativen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr (s.o.)
- Innerstädtische Lkw-Verkehre, deren Zielort nicht in den Stadtteilen Bremerhavens liegt ("Anliegerverkehre") - insbesondere Zielverkehre zum Überseehafen oder Fischereihafen und zwischen diesen Häfen - sind über die Autobahn und den Hafentunnel zu führen, um die Lärm- und Emissionsbelastung für die Bevölkerung zu minimieren.
- A 20: Sofortiger Stopp dieses klimaschädlichen 7-Milliarden-Euro-Projekts und Umleitung dieser Summe in den Ausbau des Bahn- und ÖPNV-Systems im Elbe-Weser-Raum

Klimaanpassung

- In den Straßenzügen genießt der Schutz der Bäume in der Stadtplanung eine höhere Priorität als der Schutz der Parkplätze, denn Bäume spenden Schatten und schaffen Aufenthaltsqualität.
- Biodiversität schützen und Artensterben durch ökologische Flächennutzung verhindern, damit der Lebensraum für Tiere und Pflanzen in der Stadt geschützt wird und für Kühlung in Hitzesommern gesorgt ist.
- Durch Entsiegelung, Dachbegrünung und weitere Maßnahmen wird Überflutungen durch Starkregenereignisse vorgebeugt.
- Das Prinzip der Schwammstadt muss Leitbild der künftigen Stadtplanung in Bremerhaven werden. Ziel muss es sein, Regenwasser zurückzuhalten. Der Straßenbau muss erhöhten Starkregenforderungen genügen und Versickerungsflächen berücksichtigen.
- Neben der Begrünung der Stadt sind auch Frischluftschneisen eine wichtige Vorsorgemaßnahme gegen die Überhitzung. Sie versorgen die Stadtteile mit Kaltluft und mildern damit die negativen Einflüsse der Hitzetage.
- Naturräume sind so gut zu schützen, dass sie die zusätzlichen Gefährdungen durch den Klimawandel aushalten können.
- Gesundheitsschutz durch Einschränkung des Verkehrslärms durch Tempo 30 innerorts.



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Ortsgruppe Bremerhaven

Position Verkehrswendebündnis Bremerhaven

Akzeptanzschaffung

Die breite Umsetzung der oben genannten Maßnahmen muss eingebettet werden in eine Kommunikationsstrategie, um die Bürger*innen bei den anstehenden Veränderungen mit einzubeziehen und den Blick auch auf die positiven Auswirkungen einer zukunftsgerichteten, klimagerechten Entwicklung zu lenken. Denn Klimaschutz und insbesondere die Verkehrswende bedeuten für die Menschen in Bremerhaven einen Gewinn an Lebensqualität und Gesundheit, wenn man es richtig macht. Der zeitnahe Ausstieg aus fossilen Energien ist aber nicht nur eine dringend erforderliche Aufgabe des Klimaschutzes, sondern er ist auch zu einer Frage nationaler Sicherheit geworden. Genau das müssen angesichts der zerstörerischen Erderhitzung und der Notwendigkeit der geopolitischen Unabhängigkeit der Energieversorgung neben der Landesregierung auch die Stadtverwaltung und der Magistrat von Bremerhaven erkennen und vor allem: MACHEN!

Kontakte

- ADFC Bremerhaven, <https://bremerhaven.adfc.de/>, office.bremerhaven@adfc-bremen.de
- AWIs4Future, <https://de.scientists4future.org/alfred-wegener-institut/>, AWIs4FutureInfo@awi.de
- BUND Unterweser, www.BUND-Unterweser.de, BUND.Unterweser@BUND.net
- Fridays For Future Bremerhaven, fff.bremerhaven@gmail.com
- FUSS e.V., Ortsgruppe Bremerhaven, www.bremerhaven-zu-fuss.de, bremerhaven@fuss-ev.de
- NABU Bremerhaven Wesermünde, www.nabu-bremerhaven.de, info@NABU-Bremerhaven.de
- Parents For Future Bremerhaven, <https://parentsforfuture.de/de/Bremerhaven>, bremerhaven@parentsforfuture.de
- VCD Kreisverband Bremerhaven, <https://bremen.vcd.org/der-vcd-bremen/kreisverband-bremerhaven/page>, bremerhaven@vcd.org