

## **Beschluss**

Der Beirat Borgfeld erklärt zur „Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ im Zuge der Anhörung zur Analysephase als Träger öffentlicher Belange gegenüber der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (künftig „die Senatorin“ genannt) folgende

### **Stellungnahme:**

Der Ortsteil Borgfeld ist geprägt durch eine hohe Durchgangsverkehrsbelastung in das Oberzentrum Bremen. Er nimmt hier eine „Trichterfunktion“ des Verkehrs aus dem niedersächsischen Umland ein. Der Durchgangsverkehr ist tageszeitabhängig geprägt durch einen hohen Pendlerverkehr in das Oberzentrum Bremen und durch einen hohen Schwerlastverkehr von / in das niedersächsische Umland. Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Hauptverkehrsachse Borgfelder Allee - Borgfelder Heerstrasse stets überlastet und durch „stop and go“ Verkehr geprägt.

Der ÖPNV ist, gerade in / aus das / dem niedersächsischen Umland, durch geringe Taktfrequenz, mangelnde Sauberkeit, lange Fahrzeiten nicht attraktiv. Erschwerend kommt die derzeitige coronabedingte Abstinenz bei der Nutzung des ÖPNV hinzu. Einzig die derzeitigen Regio-Buslinien (630 und 670) versprechen aus dem niedersächsischen Umland einen Zeitgewinn auf dem Weg in das bremische Oberzentrum. Allerdings sorgt hier die geringe Taktfrequenz für geringe Akzeptanz und Attraktivität. Zusätzlich ist die Anbindung an den ÖPNV der weiter entfernten Wohngebiete, innerhalb eines der flächenmäßig größten Bremer Ortsteile, nicht gegeben.

Die Attraktivität des Radwegenetzes ist zu Tageszeiten hoch. In den Abend- und Nachtstunden wird diese Möglichkeit aufgrund der fehlenden Beleuchtung des Jan-Reiners Weges auf bremischer Seite kaum genutzt.

Die mangelnde Verzahnung der verschiedenen Verkehrsmittel (Individualverkehr, ÖPNV, Fahrrad, Fuß) erschwert den schnellen Wechsel des jeweiligen Verkehrsmittels. Hier könnten „Mobilitätszentren“ die Parkplätze, E-Ladesäulen, Fahrradparkhäuser, Fahrrad- / E-Scooterverleih, ÖPNV-Zugänge umfassen, zu einer deutlichen Attraktivitäts- und Akzeptanzsteigerung durch selbstbestimmte Mobilität beitragen. Die Borgfelder Endhaltestelle der Linie 4 scheint hierfür prädestiniert.

Aus Sicht des Beirats Borgfeld muss die effiziente und schnelle Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen durch eine selbstbestimmte Mobilität jederzeit gewährleistet sein.

Innerhalb Borgfelds ist die Neugestaltung der Ortsmitte und die Zuwegung zum SC Borgfeld ein langjähriges nicht erledigtes Anliegen des Beirats Borgfeld. Die Ortsmitte soll mit der Umgestaltung in einen shared space für Radfahrer und Fußgänger attraktiver werden. Die Zuwegung zum SC Borgfeld ist geprägt durch eine schmale, schlecht beleuchtete Anwohnerstraße und sorgt gerade in der dunklen Jahreszeit für eine erhöhte Gefährdung der Fußgänger und Fahrradfahrer.

Der Beirat begrüßt den Beschluss des Senats „Verkehrswende in Bremen ...“ vom 26.11.2019, dies in Kenntnis und Bewusstsein, dass der „Verkehrsentwicklungsplan 2025“ nicht nur in Bremen, sondern auch weit über dessen Grenzen hinaus, große Beachtung und Akzeptanz gefunden hat.

Im Schreiben vom 8. 07. 2020 werden vier Schwerpunkte in der Fortschreibung und Konkretisierung des VEP genannt. Dazu nimmt der Beirat wie folgt Stellung.

#### Parkraumstrategie Bremen

Die auf S. 4 des Polzin-Schreibens vom November 2019 genannten Probleme stellen sich so auch in Borgfeld; die diesbezüglichen Aussagen im Polzin-Papier werden daher vom Beirat voll unterstützt. Insbesondere das Problem des Falschparkens und die Situation vor der Borgfelder Schule bedürfen der Bearbeitung. Fußgänger werden häufig auf dem Platz um die Linde durch parkende Fahrzeuge behindert, obgleich in erreichbarer Nähe Parkhäfen existieren. Außerdem ist der große Parkplatz bei REWE vorhanden. - Die Situation vor der Borgfelder Schule ist nach wie vor ungeklärt. Hier wäre dringend zu überlegen, ob ein Halteverbot - ggf. auf bestimmte Zeiten begrenzt - hilfreich sein könnte.

Die Einstellung des Ringverkehrs hat große Probleme geschaffen. Der hintere Teil von Borgfeld, der großenteils von älteren, nicht mehr auto-mobilen Menschen bewohnt wird, ist verkehrsmäßig nicht an die Ortsmitte angebunden. Die Verbindung von individuellem und öffentlichem Verkehr ist sinnvoll und daher anzustreben. Das darf aber nicht heißen, dass Borgfeld zum Großparkplatz für Pendler wird, die hier vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen. Der Umstieg muss bereits außerhalb von Bremen erfolgen. Die Borgfelder Heerstraße ist in Richtung Daniel-Jacobs-Allee als shared space zu entwickeln.

#### Autofreie Innenstadt

Aus ökologischen und städtebaulichen Gründen ist die Entwicklung der Innenstadt zur Autofreiheit bis 2030 durchaus nachvollziehbar. Man sollte sich an Modellen wie London orientieren. Dort wird das Problem über extrem hohe Gebühren gelöst. Diese müssten allerdings sozialverträglich in begründeten Fällen abgesenkt werden.

#### OPNV-Strategie und Verbindung in die Region

Die Linie Vier stellt für Borgfeld und auch für Lilienthal einen großen Gewinn dar. Wichtig wäre aber die Verlagerung der Peripherie-Problematik über die Landesgrenze hinaus. Dabei spielt die Gestaltung der Tarife eine wesentliche Rolle.

Nach dem Vorstehenden verlangt der Beirat Borgfeld insbesondere die Einarbeitung und Berücksichtigung folgender Bedarfe:

1. Schaffung einer wirksamen verkehrlichen Alternative für den motorisierten

Individualverkehr als Entlastung der Borgfelder Heerstraße und der Borgfelder Allee.

2. Günstigere Taktung der Ampelschaltungen im Bereich zwischen der Kreuzung Lehesterdeich und Flutbrücke auf der Borgfelder Heerstraße und der Borgfelder Allee in stadtein- und auswärtiger Richtung.
3. Vermehrte Taktung der Straßenbahn Linie 4 und Abschaffung der erhöhten Tarifzone nach Lilienthal.
4. Umsetzung des Beschlusses des Beirates Borgfeld vom 17.09.2019 (bauliche und verkehrliche Umgestaltung der Ortsmitte zum „shared space“. In diesem Kontext auch bauliche und verkehrliche Umsetzung der Stellungnahme des Beirates Borgfeld zum „Zentren- und Nahversorgungskonzept für die Stadt Bremen“ vom 28.03.2020.
5. Beleuchtung des Jan-Reiners-Weges und dessen Öffnung auch für sogenannte S-Padillacs“.
6. Umsetzung des Beschlusses des Beirates Borgfeld zur Instandhaltung der Butendieker Landstraße vom 29.05.2018.
7. Die Außenbereiche Borgfelds (z.B. Timmersloh, Katrepel, Upper Borg) sind besser in den ÖPNV einzubeziehen (z.B. durch Ruf-Taxi und bus on demand).

**Der Beschluss wurde einstimmig gefasst.**