

Antrag

Verkehrsentwicklungsplan

für die Beiratssitzung am 22. Mai 2012

Der Beirat möge beschließen:

Der Beirat Borgfeld fordert den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf die in der Stellungnahme entwickelten Ziele und Anregungen bei der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes zu berücksichtigen, insbesondere, soweit sie für unseren Ortsteil einschlägig sind.

Begründung:

1. Der Beirat geht davon aus, dass der Verkehrsentwicklungsplan eine richtungsweisende Vorstufe zu einem stadtweiten Verkehrskonzept ist, das dann relevante Auswirkungen auf die jeweiligen Verkehrskonzepte der einzelnen Ortsteile hat.
2. Siehe anhängende Stellungnahme.

Gerd Ilgner und die **SPD** – Fraktion

So beschlossen am 22.05.2012

Anhang zum Antrag 2:

Stellungnahme zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans

Allgemeines:

Der Beirat Borgfeld stimmt der Absicht des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr einen Verkehrsentwicklungsplan als Vorläufer eines strategischen Verkehrskonzepts für die ganze Stadt in Auftrag zu geben, ausdrücklich zu.

Er begrüßt insbesondere die frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Beiräte.

In Borgfeld

- Hat sich Bevölkerung durch Ansiedlungsmaßnahmen von 1995 bis heute verdoppelt
- Ist Straßennetz erheblich erweitert worden
- Befindet sich der ÖPNV - Anteil in einem Umbruch
- Bedarf es dringend einer Evaluation und ggf. einer Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes.

Auch aus diesen Gründen ist eine Neuausrichtung des Straßenverkehrs unter Einbeziehung unserer Nachbarn dringend erforderlich.

Stellungnahme zum Prozess:

Vorbemerkung:

Bei der beabsichtigten Einteilung in Bürgerforen und Regionalausschüsse haben wir Bedenken, ob sie den tatsächlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten entspricht. Unseres Erachtens haben wir mehr Straßenverkehrsbezüge über Horn nach Schwachhausen – über den Autobahnzubringer, die Universität oder die Schwachhauser Heerstraße in die Innenstadt als nach Hemelingen etc. Hier bitten wir um eine andere Lösung.

Da Borgfeld für Bremen durch die Wümmebrücken eine Art Nadelöhrfunktion mit starkem regionalen Pendlerverkehr vom und zum niedersächsischen Umland hat, wäre es unseres Erachtens wünschenswert, nicht nur auf der Hauptachse Lilienthal Bremen, sondern auch auf der Nebenachse Borgfelder Landstraße die tatsächlichen Verkehrsmengen zu ermitteln.

Grundsätze, Zielvorstellungen, Anregungen:

Grundsätzlich sollten auf den öffentlichen Verkehrswegen alle Verkehrsarten und – zwecke wie beispielsweise Fußgänger- Radfahrerverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr(ÖPNV), Wirtschaftsverkehr und Motorisierter Individueller Personennahverkehr(MIPN) bedarfsgerecht möglich sein.

Einschränkungen – ganz, teil-oder zeitweise - sehen wir u. a. als notwendig an, wenn:

- Die Wohn- und Lebensqualität der betroffenen Anwohner höher zu bewerten ist, als die Freiheit der Mobilität,
- die Sicherheit, insbesondere die der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmer dies erfordert oder
- der Verkehrsraum örtlich so eng bemessen ist, dass ein vernünftiges Miteinander nicht gegeben ist.

Da sich die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen in Borgfeld sukzessive verändert haben, ist es aus unserer Sicht auch erforderlich, die Hierarchie der Straßen und die daraus abgeleiteten Funktionszwecke sowie die wiederum daraus abgeleitete Ausgestaltung der Verkehrsfläche zu hinterfragen. Die jetzige Straßenhierarchie kann u. E. nur ein Anhalt

sein. Die Ausgestaltung des Verkehrsraumes sollte sich flexibel am veränderten Umfeld orientieren. Der Trend zum Wohnen in der Stadt erfordert ein Umdenken.

Dass Wohnquartiere vor Verkehrslärm zu schützen sind, halten wir für selbstverständlich. Bei der Ermittlung von Lärmwerten sollten jedoch in Konfliktfällen die tatsächlichen Werte per Messung ermittelt werden. Das Verfahren, mit Hilfe - aus unserer Sicht in Einzelfällen fraglichen - Parametern theoretische Werte zu errechnen, scheint ungeeignet.

Dort, wo die einzelnen Verkehrsarten an Knotenpunkten unausweichlich aufeinander treffen, halten wir Prioritätenentscheidungen für erforderlich. Insbesondere, wenn es darum geht, entsprechende Zeiten im Umlauf von Verkehrssignalanlagen zu berücksichtigen.

Aus unserer Sicht wäre folgende prioritäre Rangfolge wünschenswert:

- Verkehrssicherheit, insbesondere sogenannter schwächerer Verkehrsteilnehmer,
- Vorrang des ÖPNV,
- Aufrechterhaltung des Wirtschaftsverkehrs und
- danach der MIPN.

Im Bereich des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs halten wir nicht nur den Ausbau vorhandener Netze, sondern auch die Publikation ihrer Existenz sowie die aus der Nutzung resultierenden Vorteile für dringend erforderlich. Hier wird der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um Unterstützung gebeten. Denkbar wäre eine konzertierte Aktion von zuständigem Ressort, örtlichen Kräften und einschlägigen Verbänden wie den ADFC oder den B.U.N.D.(z. B. Karten mit der schnellsten Route von A nach B).

Dass solche Netze Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV haben müssen ist bei gewünschter multimodaler Nutzung selbstverständlich. Allerdings müsste an Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern wesentlich mehr für den Schutz vor Eigentumskriminalität getan werden. Zurzeit sind solche Orte Selbst-bedienungsläden für Diebe, die es auf Fahrräder oder hochwertige Teile abgesehen haben. Dadurch leidet die Bereitschaft, statt das Kfz das Fahrrad und den ÖPNV zu benutzen.

Bei der Mischung von Fahrrad- und Kfz – Verkehr beobachten wir mit Sorge, dass sich wenige Radfahrer trauen, das Angebot anzunehmen, in 30 Km/h – Zonen die Fahrbahn zu benutzen. Dazu müssen in einer Informationskampagne die Autofahrer aufgeklärt werden, dass Fahrradfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind. Außerhalb von Tempo-30-Bereichen wäre eine

situative Entscheidung vor Ort erforderlich, entweder eine Fahrradstraße auf der Fahrbahn oder einen Radweg mit Benutzungspflicht einzurichten.

Bei dem Ausbau des ÖPNV ist nicht nur die Linie 4 bis Falkenberg, sondern auch der Busverkehr in und durch den Ortsteil für uns relevant. Die Streckenführung und die Auswahl des Verkehrsmittels sollte die BSAG in Zusammenarbeit mit dem Beirat entwickeln. Wir vermissen auch aktuell das Prüfen von alternativen Lösungen und das Angebot z. B. Hybrid- oder Elektrobusse einsetzen zu wollen.

Es wäre aus unserer Sicht auch überprüfenswert, ob nicht – bedingt durch die schon beschriebene Nadelöhrfunktion – Busse im Werksverkehr von der Linie 4 zu Mercedes oder anderen wichtigen Arbeitgebern eingesetzt werden können – abgestimmt auf die jeweiligen Arbeitszeiten.

Dadurch könnten viele Fahrten mit Kfz, überwiegend mit einer Person besetzt, eingespart werden. Dass dann, wenn auch der VBN weiterhin eingesetzt wird, zumindest die Fahrscheinmodalitäten kompatibel sein sollten, ist selbstverständlich.

Es wird nicht verkannt, dass Bremen als Handelsstandort mit dem wichtigen Wirtschaftsfaktor Logistik für den Wirtschaftsverkehr entsprechende Verkehrswege benötigt. Hiervon hängen unter anderem auch viele Arbeitsplätze ab. Die Hauptverkehrsachse Bremen/Lilienthal mit dem niedersächsischen Hinterland ab Gnarrenburg oder Zeven ist in Borgfeld auch Teil des Lkw – Führungsnetzes. Durch die in beide Richtungen überlastete Achse bestehen grundsätzliche Zweifel an der Eignung als Teil des Lkw – Führungsnetzes. Ein Ausbau sollte aus Gründen des schonenden Umgangs mit den Flächen ausgeschlossen werden.

Bei einer Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz könnte dann auch die Situation verbessert werden, dass sich immer wieder irregeleitete große Lastzüge in unseren Wohngebieten festfahren. Alternativ bietet es sich an, aus dieser Richtung das Lkw-Führungsnetz über Ritterhude oder Sebaldsbrück festzulegen. Die Zubringerstraßen sind dort besser ausgebaut, die weiterführenden BAB – Anschlüsse ebenfalls vorhanden und der Verkehrsfluss könnte verbessert werden.

Dass die Bremer Haushaltsslage es nicht erlaubt, das Verkehrsnetz optimal auszubauen und instand zu halten, ist uns klar. Dennoch sollten zumindest auch in Borgfeld substanzerhaltende Maßnahmen getroffen werden, um den Kostenrahmen nicht noch größer werden zu lassen. Die dazu erforderlichen örtlichen Erkenntnisse wollen wir gern liefern. Bei dem Verfahren bemängeln wir, dass die Vertreter der senatorischen Behörde, die vorhandenen Mittel nach ihren und nicht nach den Prioritäten der Beiräte einsetzen.