

Senator Dr. Joachim Lohse

Es gilt das gesprochene Wort!

3. Mai 2012 Rede

**Auftaktveranstaltung:
Ein Verkehrsentwicklungsplan für Bremen**

Sehr geehrte Abgeordnete des Bundestages und der Bremischen
Bürgerschaft,
sehr geehrte Deputierte,
sehr geehrte Vertreter der Kammern, Verbände und gesellschaftlichen
Gruppierungen
sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen herzlich, dass Sie alle der Einladung zur
Auftaktveranstaltung für den Bremer Verkehrsentwicklungsplan gefolgt
sind. Sie geben damit ein kraftvolles Zeichen, dass wir uns hier in
Bremen gemeinschaftlich auf den Weg machen, das wir uns einer der
zentralen Zukunftsaufgaben dieser Stadt gemeinsam stellen wollen.
Denn wir wollen etwas Neues realisieren: viel zu lange hat in Bremen bei
allen Verkehrsfragen der Konflikt, die Kontroverse im Vordergrund
gestanden. Vielfach wurden und werden Verkehrsthemen unnötig zu
zugespitzt diskutiert. Die Problembeschreibung überlagerte dabei leider
allzu oft die die Lösungsfindung. Mit dem Prozess zur Erstellung des
Bremer Verkehrsentwicklungsplans, den wir heute beginnen, verfolge ich
das Ziel, dass die verschiedenen Interessengruppen ein besseres
Verständnis für die Bedürfnisse der jeweils Anderen entwickeln, und
dass wir auf dieser Grundlage am Ende bessere Ergebnisse in kürzerer
Zeit erzielen können.

Sie fragen zum Anfang dieses Prozesses vielleicht noch zu Recht, „was wird uns auf diesem Weg erwarten?“, oder vielleicht auch, „Worum genau soll es bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes eigentlich gehen?“ Die Antwort ist so leicht wie simpel: „Es geht um die Mobilitätsbedürfnisse aller, die in Bremen leben, arbeiten, oder sich hier als Gäste aufhalten.“ Denn Mobilität ist schlicht ein menschliches Grundbedürfnis. Unser Mobilitätsverhalten prägt unser Leben, unsere Gesellschaft und unsere Städte. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Bremen, und natürlich auch für die Verbindungen zwischen Bremen und Bremerhaven, ist eine Chance, die Zukunft genau dieser Mobilität zu planen und zu gestalten – und uns so auf die so unterschiedlichen, aber doch jeweils für sich berechtigten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen einzustellen.

Wir richten damit an Sie alle, an Sie als Stadtgesellschaft, die Frage, wie der Verkehr in 15 Jahren aussehen soll. Welche Ziele sollen verfolgt, welche Schwerpunkte sollen gesetzt werden? Die Antwort auf diese Fragen soll der Verkehrsentwicklungsplan geben. Der Verkehrsentwicklungsplan ist damit nicht mehr und nicht weniger als das strategische Leitkonzept, das als Grundlage für alle folgenden konzeptionellen Verkehrsplanungen dienen soll. Er wird darüber hinaus auch einen Rahmen bilden für die Investitionsvorhaben der nächsten Jahre im Verkehrsbereich. Denn angesichts der angespannten Haushaltslage Bremens werden diejenigen Projekte, die im VEP als prioritär identifiziert werden, vergleichsweise gute Realisierungschancen im Vergleich zu anderen, weniger prioritären Projekten haben. Mobilitätsfragen betreffen uns alle. Sind wir doch alle, mit unseren jeweils unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, immer auch Verkehrsteilnehmerinnen und –Teilnehmer. Wir bewegen uns, bewegen

andere Menschen und bewegen Ideen - oder Waren und Produkte. So verursachen wir – jeder und jede einzelne von uns – auch wenn wir selbst nicht aktiv am Verkehrsgeschehen teilnehmen in unserer Rolle als Konsumentin und Konsument Verkehr. Logistik ist integraler Bestandteil unseres gesamten Verkehrs- und Wirtschaftslebens. Wir werden immer vor der Aufgabe stehen, diese unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse in einem begrenzten Stadtraum miteinander in Einklang zu bringen. Ob auf dem Fahrrad, als Fußgänger – mit oder ohne Kinderwagen oder Rollator – ob als LKW- oder PKW-Lenker oder als Nutzer des ÖPNV. Jeder und jede von Ihnen wird ganz eigene Vorstellungen haben, was der Verkehrsentwicklungsplan daher leisten müssen. Oftmals fällt unsere individuelle Antwort allerdings auch unterschiedlich aus, je nachdem ob wir uns als Interessenvertreter einer bestimmten Lobby oder als Privatperson äußern. Zu selten fragen wir nach unseren privaten Bedürfnissen hinter diesen vordergründigen – in Anführungszeichen – „Lobbyinteressen“. Auch der „hartgesottenste Wirtschaftslobbyist“ hat private Bedürfnisse. Sei es bezogen auf ein lebenswertes städtisches Umfeld, oder sei es in Bezug auf den sicheren Schulweg der eigenen Kinder oder Enkelkinder. Umgekehrt möchte auch der verbissenste Fahrradliebhaber die von ihm nachgefragten Waren im Ladenregal vorfinden, und es wird auch sein Interesse sein, dass die Hafen- und Logistikwirtschaft zumindest insoweit floriert, dass sie ihren Anteil an den Steuern zahlt, von denen dann Schulen, Kindertagesstätten oder auch neue Radwege gebaut werden können.

Zur Wahrheit gehört auch: Der Prozess zur Erarbeitung des VEP wird nicht konfliktfrei sein. Ich bin mir aber sicher: Wir können unterschiedliche Interessen und Meinungen produktiv dazu nutzen,

einen sachlichen und konstruktiven Dialog im „Ringens“ um die beste Lösung zu führen. Ich glaube fest daran, dass in diesem Prozess eine echte Chance liegt, die beste Lösung und Verkehrsvision für unsere gemeinsame Zukunft zu entwickeln.

Wie wollen wir dabei vorgehen? Um die angedeutete Interessenvielfalt in einen produktiven Lösungsansatz einfließen zu lassen, muss der Verkehrsentwicklungsplan fachlich fundiert erarbeitet und intensiv mit allen gesellschaftlichen Gruppen diskutiert werden. Zu diesem offenen und partizipativen Prozess sind Sie herzlich eingeladen – wir wollen Ihnen die Plattform bieten, Ihre Anliegen und Interessen einzubringen und aufeinander abzustimmen, sei es als Bürgerin oder Bürger, Beiratsmitglied oder Kammern- oder Verbandsvertreter. Jeder und jede soll gehört werden können – sie sollen die Möglichkeit erhalten, Ihre jeweiligen Interessen und Wünsche einzubringen.

Lassen Sie mich nun kurz auf die Rahmenbedingungen eingehen, unter welchen wir uns unserer gemeinsamen Aufgabenstellung nähern, wenn wir einen Verkehrsentwicklungsplan für Bremen erarbeiten wollen: Wir alle spüren es eigentlich tagtäglich: Die Stadt als Lebensraum erfährt nun schon seit mehreren Jahren eine kleine Renaissance. Das bedeutet, dass wieder verstärkt Menschen in die Kernstädte ziehen und damit auch den städtischen Verkehr verändern. Die Landflucht dreht sich also eher wieder um, und gerade Ballungszentren, oder Metropolregionen wie wir sie hier mit Bremen, Bremerhaven und Oldenburg im Nordwesten Deutschlands vorfinden, gewinnen wieder ihre originäre Anziehungskraft auf die Menschen zurück.

Ganz bewusst betreiben wir Innenentwicklung – sprich, wir setzen auf den Zuzug von Menschen, die wir als zusätzliche Neubürgerinnen und Neubürger Bremens willkommen heißen.

Meine Damen und Herren,

neue Wohnformen, eine zunehmende Konzentration des Einzelhandels in Shopping-Malls, eine zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten, Internetshopping, und ein vermehrter Einsatz von Kleinlieferfahrzeugen ebenso wie der sich stärker niederschlagende demographische Wandel haben unsere Art zu leben stark verändert. Kurz gesagt: Die Rahmenbedingungen der letzten Jahrzehnte sind im Wandel. Eine vorausschauende Stadtplanung steht vor dem Hintergrund dieser Veränderungen in der Pflicht. Es gilt, durch ein cleveres Flächen- und Verkehrswegemanagement tragfähige Lösungen für die Zukunft anzubieten. So können beispielsweise durch sogenannte Mischnutzungen zwischen Arbeiten, Wohnen und Versorgen die Voraussetzungen geschaffen werden, um unnötige oder lange Fahrten und damit Verkehre zu vermeiden. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist uns daher hier in Bremen eine zentrale Vorgabe, die sich auch in dem Leitbild der Stadtentwicklung niedergeschlagen hat.

Doch es wird immer auch Wege geben, die weitaus länger sind – und auch nicht kürzer gehalten werden können noch vermieden werden sollen. Ob regionale Pendelverkehre, Arbeitnehmerfreizügigkeit innerhalb der Europäischen Union oder individuelle Fernreisen, das Zeitalter der Globalisierung ist auch das Zeitalter der ganz individuellen und grenzenlosen Mobilität. Einer Mobilität, die weit über die Grenzen der direkten Nachbarschaft hinaus geht. Und selbst die wohnortnahe Nahversorgung bezieht ihre Waren in aller Regel nicht aus der direkten Nachbarschaft. Der globale und überregionale Wirtschaftskreislauf

generiert Logistikverkehre, die wir als Verbraucherinnen und Verbraucher alle mit verursachen. Bremen ist von jeher ein bedeutender Knotenpunkt in diesen global verzweigten Verkehrswegenetzen – ein Umstand, aus dem Bremen einen Großteil seiner Wirtschaftskraft bezieht. Die bremischen Häfen verbinden die Stadt, ihre angrenzenden Regionen und weite Teile des Hinterlandes mit der „weiten Welt“. Über diese Häfen wird z.B. der überwiegende Anteil der deutschen Automobil-Ex- und Importe abgewickelt.

Bremen ist ein wichtiges und modernes Logistikkreuz und verdankt seine Größe und heutige Bedeutung vor allem auch diesem Umstand als Handelsstandort. Diese lange Handelstradition und der exportorientierte Industriestandort mussten sich dabei immer wieder neuen Herausforderungen stellen und neue Aufgaben lösen. Ich nenne hier nur das Containerterminal und das Offshoreterminal in Bremerhaven, den Jade-Weser-Port oder das Güterverkehrszentrum, die wir stetig weiter entwickeln. Damit diese Standortgunst für die Zukunft gesichert werden kann, ist der gezielte und zugleich angemessene Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zwingend notwendig.

Meine Damen und Herren,

mehr als eine halbe Million Menschen leben in Bremen – gleichzeitig leben die Stadt und das Bundesland von der Logistik. Nichts liegt da näher, als dass wir die Menschen, die Stadt und die Logistik in Einklang zueinander halten. Denn die Stadt lebt ja gerade auch durch ihre Menschen – eine hohe Lebensqualität ist uns ein hohes Gut. Eine hohe Lebensqualität ist auch ein echter Standortfaktor im Wettbewerb unter den Regionen um gut ausgebildete Köpfe – und damit auch ein wirtschaftlicher Impuls für den Erfolg einer Stadt. Nur wenn wir es schaffen, in den Quartieren für ein angenehmes Wohnumfeld zu sorgen,

nur wenn wir die Wohnungen der Menschen so weit wie möglich vom Verkehrslärm freihalten, und nur wenn wir in der Innenstadt wie auf unseren attraktiven Grün- und Freiflächen angenehme Aufenthaltsräume schaffen... nur dann wird es uns gelingen, die qualifizierten Arbeitskräfte, die unsere Unternehmen so dringend benötigen, mit ihren Familien hierher nach Bremen zu holen und sie hier zu behalten, und nur dann wird es uns auch gelingen, die erfreulichen Zuwächse in dem für Bremen wichtigen Wirtschaftszweig des Tourismus auch zukünftig zu sichern und auszubauen. Deshalb gilt es, besonders die Wohnquartiere und die innenstadtnahen Gebiete von den Nebenwirkungen des Verkehrs weitestgehend zu entlasten.

Hierzu werden wir weitere Anstrengungen leisten, um den Lückenschluss des Autobahnringes der A 281 aber auch die Ertüchtigung des Schienennetzes voranzubringen. Auch werden wir die Realisierungschancen für eine Güterumgehungsbahn prüfen. Ein Weg wird sein, dass wir in Bremen intelligente, automatisierte Güter- und Lieferverkehre verstärkt zum Einsatz bringen und so den Rahmen für die globalisierte Welt von morgen schaffen.

Wir wollen aber auch den motorisierten Individualverkehr nachhaltiger als bisher ausrichten, also dabei helfen, dass vorhandene Ressourcen sparsam und effizient eingesetzt werden können. Fossile Treibstoffe sind nur in begrenztem Maße verfügbar, Sparsamkeit und eine Strategie „Weg vom Öl“ sind also nicht allein aus ökologischen, sondern gerade ja auch aus ökonomischen Gründen geboten. Wir wissen, die Verbrennung der Kraftstoffe in den Motoren verursacht Schadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub und sie schädigt durch den Ausstoß von CO₂ das Klima. Es ist uns daher sehr wichtig, diese schädlichen Auswirkungen der Mobilität zu begrenzen. Dies soll aber nicht gleichbedeutend sein mit dem Verlust der persönlichen Bewegungsfreiheit, denn es gibt vielfältige Alternativen.

Auch die Elektromobilität in all ihren Facetten kann bei dieser Neuausrichtung einen Beitrag leisten, wenn die Rahmenbedingungen richtig gesetzt werden.

Zudem investiert Bremen in einen besseren öffentlichen Nahverkehr. Der Start der Regio-S-Bahn und die Eröffnung der Straßenbahnlinie zum Weserpark sind Beispiele für spürbare Verbesserungen der letzten Zeit. Die Linie 4 nach Lilienthal wird folgen und weitere Ergänzungen sind in Planung. Ein attraktiveres Angebot und insbesondere eine verbesserte Anbindung ins Umland sind uns wichtige Ziele. Wir setzen dabei auf eine deutliche Steigerung des Anteils von Straßenbahn, Bus und des Schienenpersonennahverkehrs.

Wir setzen aber auch auf die kluge Kombination der Verkehrsmittel, wie z.B. zwischen dem ÖPNV und dem PKW. Dazu gehören Park & Ride-Gelegenheiten für Pendlerinnen und Pendler genauso wie der Ausbau des bereits gut entwickelten Car Sharing-Angebotes in Bremen. Gerade in den dicht besiedelten Quartieren mit hohem Parkdruck bietet das Car Sharing eine hervorragende Möglichkeit, damit Menschen im Bedarfsfall auf ein Kraftfahrzeug zugreifen können, ohne sich ständig mit dem Besitz eines eigenen Pkw und dessen Unterbringung im öffentlichen Raum zu belasten. Denn ein Car Sharing Fahrzeug ersetzt 8 bis 10 individuell besessene Pkw. Bremen hat sich vorgenommen, die Zahl der Car Sharing-Nutzer von derzeit rund 7.200 auf 20.000 Personen bis zum Jahr 2020 zu steigern. Hierzu sind Investitionen in die Umgestaltung des Straßenraumes notwendig, die sich lohnen. So betragen die investiven Aufwendungen für die bislang zehn ‚mobil.punkte‘ zirka 271.000 €, wovon 50% aus verschiedenen EU-Projekten finanziert werden konnten. Hierdurch wurde etwa 400-500 PKW ersetzt. PKWs, die sich sonst im knappen Straßenraum verteilen. Für einen vergleichbaren

Parkraum-Entlastungseffekt mit Hoch- oder Tiefgaragen, wären hingegen Investitionen in Höhe von 10-11 Mio. € erforderlich gewesen.

Die Förderung des Radverkehrs ist mir ein weiteres wichtiges Anliegen. Das Fahrrad ist besonders auf kurzen und mittleren Distanzen ein schnelles, günstiges, umweltfreundliches, gesundes und vor allem platzsparendes Fortbewegungsmittel. Bremen hat eine Tradition als Fahrradstadt und eine gute Startposition mit einem Radverkehrsanteil, der höher liegt als bei den anderen Großstädten in Deutschland. Diesen Wert zu steigern, verbessert die Erreichbarkeit für alle. Und eines ist mir ganz wichtig: eine Steigerung des Fahrradanteils, oder auch der ÖPNV-Nutzer, muss nicht zu Lasten des Autos gehen! Denn jeder, der oder die auf Rad oder Straßenbahn umsteigt, ist ein Vordermann weniger an der roten Ampel im Berufsverkehr, und eine Konkurrentin weniger um die knappen Stellplätze in der Innenstadt!

Meine Damen und Herren,
die „Stadt der kurzen Wege“ und das Schlagwort der „Nahmobilität“ werden eine Illusion bleiben, wenn es nicht gelingt, auch das Zu-Fuß-Gehen zu erleichtern. Ich meine damit nicht nur den Bummel durch die Fußgängerzonen und Passagen der Innenstadt, sondern auch die bequeme und sichere Erreichbarkeit der Stadt- und Ortsteilzentren, Kirchen und Gemeindehäuser, der Kindergärten, Schulen, Spielstätten und Sportplätze zu Fuß. Deshalb wollen wir uns auch ansehen, wo solche kurzen und sicheren Verbindungen innerhalb oder zwischen den Quartieren heute noch fehlen, und wir wollen prüfen, ob es mit vertretbarem Aufwand möglich ist, solche Wegeverbindungen zu erleichtern oder neu zu schaffen.

Bei alledem ist und bleibt der Wirtschaftsverkehr eine Grundvoraussetzung für die Prosperität Bremens. Leitlinie sollte uns dabei sein, diesen möglichst verträglich und effizient zu gestalten. Besonders umsichtig und rücksichtsvoll wird im Rahmen dieser Gestaltungsaufgaben mit den Anwohnerinnen und Anwohnern umzugehen sein. Daher ist es mir wichtig, gleichzeitig an der zügigen Abwicklung des Straßengüterverkehrs auf den definierten priorisierten Strecken des LKW-Führungsnetzes zu arbeiten und zugleich den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zu verbessern. Generell gilt: Verkehr verursacht auch Lärm und Abgase – und er nimmt wertvolle Flächen – u.a. zum Parken - in Anspruch, die gerade im städtischen Raum sehr knapp sind.

Ich wiederhole noch einmal, was ich eingangs gesagt habe: Ein grundsätzliches Anliegen ist mir, dass wir im Rahmen des Prozesses zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes die Vielfalt aller Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse zu Wort kommen lassen. Uns muss es darüber hinaus aber gelingen, auch die Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander zu verbessern, um so die Potenziale, die in der Summe dieser Verkehrsmittel liegt, voll auszuschöpfen.

Meine Damen und Herren,

was uns auf den ersten Blick wie ein klassischer Zielkonflikt erscheint – Mobilität und ein leistungsfähiges Verkehrsnetz auf der einen, und Lärminderung und ein schonender Umgang mit den städtischen Flächen auf der anderen Seite – begreifen wir als zwei Seiten derselben Aufgabe: Für uns bedeutet ein nachhaltiges und zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept, dass die Faktoren Ökonomie, Ökologie und Soziales gleichermaßen Berücksichtigung finden – und aufgehen in einer Stadtentwicklung, die sich am Menschen und seinen Grundbedürfnissen ausrichtet.

Eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Mobilität ist sozial- und umweltverträglich, wirtschaftsfreundlich und individuell nutzbar. Sie sichert die Erreichbarkeit für alle gesellschaftlichen Gruppen und alle Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt.

Meine Damen und Herren,

noch einmal lade ich Sie herzlich ein, sich an dieser Zukunftsaufgabe mit zu beteiligen.

Bremen hat eine lange Tradition des bürgerschaftlichen Engagements. An diese hanseatische Tradition knüpfen wir an und erarbeiten mit Ihnen gemeinsam tragfähige Lösungen für den Stadtverkehr der Zukunft. Bitte bringen Sie sich daher engagiert in den zentralen Veranstaltungen, den Bürgerforen in den Stadtteilen aber auch im Internet ein.

Kommen Sie zu unseren weiteren Veranstaltungen am 7. Juni und 12. Juli. Gestalten Sie mit uns gemeinsam die Mobilität von morgen – für eine lebenswerte Stadt für alle!

Ich bin gespannt auf die Ergebnisse und freue mich, diesen wichtigen Zukunftsschritt mit Ihnen gemeinsam gehen zu können.