



Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Roadmap für das Umwelt-, Verkehr- und Bauressort

September 2012

1. Vor welchen Herausforderungen stehen wir?

Die wesentlichen Herausforderungen für das Umwelt-, Verkehr- und Bauressort liegen auf der Hand:

- Gewaltige Aufgaben stellt uns der Klimaschutz, wo wir zur Erreichung des Ziels einer 90-prozentigen Verringerung der Treibhausgas-Emissionen bis 2050 erst einen kleinen Teil des Weges zurückgelegt haben. Dies gilt sowohl beim Ausbau der erneuerbaren Energien als auch bei der Steigerung der Energieeffizienz oder der Entwicklung hin zu einer klimafreundlichen Mobilität.
- Im Baubereich müssen wir – angesichts einer Leerstandsrate von aktuell unter einem Prozent – vor allem die derzeitige Marktenge beim Wohnungsangebot überwinden. Dazu bedarf es annähernd einer Verdoppelung der Neubaurate von derzeit rund 700 Wohneinheiten pro Jahr. Zudem muss das bestehende Wohnungsangebot nicht nur in energetischer Hinsicht, sondern auch in Bezug auf Barrierefreiheit, heutige Komfortanforderungen sowie das Wohnumfeld aufgewertet werden.
- Im Verkehrsbereich schließlich liegen von Lobbyisten aller Verkehrsarten umfangreiche Forderungen auf dem Tisch: kurz zusammengefasst umfassen sie bessere Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer, vom Fußgänger- und Radverkehr über den ÖPNV und das Auto bis hin zum Güter- und Schwerlastverkehr. Hier liegt die Herausforderung darin, bei begrenzten Investitionsmitteln möglichst gute Bedingungen für alle Verkehrsarten zu schaffen. Zugleich wollen wir umsteuern in Richtung eines nachhaltigeren Verkehrssystems, das seinen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität leistet und gleichzeitig den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft Rechnung trägt. Dafür müssen wir insbesondere den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV stärken.

2. Ausgangslage nach der Wahl 2011

Die Ausgangslage nach der Wahl 2011 wurde geprägt durch stockende und umstrittene Großprojekte insbesondere im Bereich des Verkehrs: die Ringautobahn A 281 stagnierte aufgrund eines beim Bundesverwaltungsgericht anhängigen Rechtsstreits bezüglich der Lage und Länge des Wesertunnels. Der am Bremer Runden Tisch vereinbarte Trassenverlauf im Bereich

Huckelriede nördlich des Flughafens war mit dem Bundesverkehrsministerium noch strittig und in seiner Finanzierung ungeklärt. Die bereits beschlossene Umweltzone stand unmittelbar vor Inkrafttreten der dritten und damit schärfsten Stufe, war aber – trotz nach wie vor nachweislicher Verfehlung der europäischen Luftqualitätsziele – insbesondere in Kreisen der Handelskammer und des Tourismusgewerbes heftig umstritten. Zusätzlich erschwert wurde das Vorankommen gerade bei strittigen Verkehrsprojekten durch eine äußerst negative und konfrontative Debattekultur (Stichworte: Concordiatunnel, Ausbau der Straßenbahnen, Fußgängerampeln an der Kurfürstenallee).

Im Bereich der Stadtentwicklung stehen große Gestaltungspotenziale mit ungeheuren Entwicklungschancen insbesondere im Bereich des Klinikum Bremen Mitte (Hulsbergquartier) sowie in der Überseestadt offen. Während vom Bauressort im Hulsbergquartier ein frühzeitiger, von allen Seiten als vorbildlich gelobter Beteiligungsprozess mit den AnwohnerInnen geführt wird, erfolgt die Entwicklung der Überseestadt im Wesentlichen durch das Wirtschaftsressort und die WFB, jedoch bei deutlich geringerer Partizipation der Stadtgesellschaft und lediglich begrenzten Steuerungsmöglichkeiten durch das Bauressort. Zugleich benennt die Koalitionsvereinbarung Bremen-Nord und den Bremer Westen als Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf. Allerdings werden Klagen über Benachteiligung regelmäßig auch aus anderen Stadtteilen vorgetragen.

Eine systematische Arbeitsgrundlage liegt mit dem Klima- und Energieprogramm „KEP 2020“ für den Bereich des Klimaschutzes vor. Hier mangelt es z. T. noch an einem effektiven Monitoring und Controlling; wirksame Steuerungsinstrumente in prioritären Handlungsfeldern wie z.B. dem Verkehr und der energetischen Sanierung des Gebäudebestands müssen teilweise noch entwickelt werden.

Angesichts der Haushaltsnotlage Bremens sind die finanziellen Mittel zum Gestalten sehr begrenzt und tendenziell weiterhin rückläufig, zugleich werden potenzielle Einnahmequellen seit vielen Jahren vernachlässigt:

- Erschließungsbeiträge bei Neubaugebieten werden nicht systematisch eingetrieben.
- Die andernorts absolut geläufigen Straßenreinigungsgebühren werden den Bremer Bürgerinnen und Bürgern bisher nicht zugemutet.
- Das gleiche gilt auch Straßenerneuerungs- und -ausbaubeiträge.

3. Heutiger Stand nach einem Jahr

Die heutige Bilanz des Umwelt-, Verkehr- und Bauressorts nach gut einem Jahr sieht folgendermaßen aus:

- Der Bau der Autobahn A 281 wurde mit dem für Bremen positiv ausgefallenen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von November 2011 zum Bauabschnitt 4 entscheidend vorangebracht. Mit dem Bundesverkehrsministerium wurde eine grundsätzliche Einigung über die Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches zum Bauabschnitt 2/2 erzielt, über deren Realisierung die Bürgerschaft im Oktober entscheiden wird.
- Beim Ausbau der Straßenbahnlinien 1 und 8 sind wir den Wünschen der AnwohnerInnen durch Verbesserungen gegenüber der ursprünglichen Planung vielfach entgegen

gekommen: ein Beispiel ist der nur noch eingleisige Streckenabschnitt in dem Bereich, wo die Wohnbebauung sehr nah an der Trasse steht, so dass ein zweigleisiger Ausbau hier erhebliche Beeinträchtigungen für die Anwohner zur Folge gehabt hätte.

- Die dritte Stufe der Umweltzone wurde trotz heftiger Widerstände der Wirtschaft durchgesetzt und bewährt sich seitdem in der Praxis.
- Ein aufwändiger Beteiligungsprozess zur Entwicklung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes 2025 wurde unter intensiver Einbindung des ADAC, der Handelskammer und der Umweltverbände ins Leben gerufen. Schon jetzt, im Stadium der Definition der übergeordneten Ziele zwischen den Akteuren, zeigt sich eine positive Ausstrahlung auf die Debattenkultur bei Einzelthemen. In der Presseberichterstattung finden Radverkehr und Fußgängerverkehr mittlerweile ihren Platz als gleichberechtigte Verkehrsarten.
- Der stadtentwicklungspolitische Dialog um die Entwicklung des Hulsbergquartiers wird vielfach als vorbildlich gelobt und vielerorts erfolgreich kopiert (z.B. Schweizer Eck, Osterfeuerberg, ...).
- In der Überseestadt werden zunehmend markante und herausragende Projekte realisiert; allerdings erscheint eine verstärkte stadtentwicklungspolitische Gesamtsteuerung durchaus wünschenswert.
- Der Senat hat ein Wohnraumförderprogramm zur Steigerung des sozialen Wohnungsbaus beschlossen. Dieses wird flankiert durch die unmittelbar bevorstehende Benennung von ca. 25-30 zusätzlichen Wohnbauflächen, die die vorhandenen Aktivitäten insbesondere im Bereich der Innenentwicklung und der Lücken- und Brachenbebauung ergänzen und komplettieren werden.
- Ein Monitoring der Umsetzung des KEP 2020 ist implementiert und wird kontinuierlich nachgehalten, wodurch Fortschritte besser messbar und erforderliche Maßnahmen steuerbar werden.
- Es wurde ein Konzept zur Verdoppelung der Stromerzeugungskapazität aus Windkraftanlagen vorgelegt, wobei ein Großteil der Zuwächse durch Repowering an Bestandsanlagen realisiert wird. Auf diese Weise müssen vergleichsweise wenige Neuanlagen im Außenbereich hinzugebaut und damit sensible Naturräume in Anspruch genommen werden. Eine Anhörung der Umweltverbände wurde durchgeführt und wird z.Zt. durch zusätzliche Gutachten ausgewertet. Anschließend erfolgt die Anpassung des Flächennutzungsplans unter Beteiligung der Beiräte in den betroffenen Stadtteilen.
- Zur Verbesserung der Einnahmesituation wurde ein Konzept zur Einführung einer Straßenreinigungsgebühr erarbeitet. Diese befinden sich jetzt in der Abstimmung zwischen den Koalitionspartnern.
- Aufgrund gestiegener Kosten müssen die Abfallgebühren erstmals seit rund 15 Jahren moderat angehoben und das Gebührenmodell an die aktuelle Rechtslage angepasst werden. Der Vorschlag des Ressorts erhält die ökologischen Anreize zur Vermeidung und wird derzeit zwischen den Koalitionspartnern abgestimmt.
- Das Verfahren zur Neuausschreibung der Netze wurde erfolgreich eingeleitet und befindet sich auf einem guten Weg.
- Die Mittel für das Lärmaktionsprogramm wurden im Zuge der Debatte um die Oldenburger Kurve für die nächsten Jahre aufgestockt.
- Mit vielen kleinen und größeren Maßnahmen/Projekten wurden die Bedingungen für den Radverkehr verbessert: Fahrradstraßen Wachmannstraße und Buchenstraße, Knotenprogramm, Zählstellen usw.

4. Eine mittelfristige Vision für Bremen

Im Bereich des Klimaschutzes:

- Zum Schutz vor den Folgen des Klimawandels werden bis 2025 Küstenschutzmaßnahmen in einem Volumen von rund 260 Mio. Euro realisiert.
- Der absolute Bedarf an Energie wird bis 2050 durch Steigerung der Energieeffizienz um 50 Prozent reduziert.
- Die Emissionen an Treibhausgasen werden bis 2050 um 90 Prozent reduziert.
- Strom wird bis 2050 zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien gewonnen.
- Bremen und Bremerhaven haben sich als führender nationaler und europäischer Forschungs- und Produktionsstandort der Windenergie weiter etabliert.
- Bremen ist frei von Atomenergie und Atomtransporten.

Im Bereich der Stadtentwicklung:

- 2025: Das Hulsbergquartier hat sich zu einem lebendigen Stadtteil mit eigenem Charakter, aber zugleich guter Einbindung in die östliche Vorstadt entwickelt. Die Bewohner nutzen vorrangig Fahrrad, ÖPNV, Elektrofahrräder und bei Bedarf Car Sharing. Delegationen aus der ganzen Welt reisen nach Bremen, um das Hulsbergquartier zu besichtigen (ähnlich wie das Vauban-Viertel in Freiburg).
- 2025: Auch die Überseestadt ist ein lebendiges Quartier geworden: hier leben viele Familien mit Kindern, Schulen und Kindergärten sind ausreichend vorhanden. Ein Trolleybus der BSAG erschließt den gesamten Stadtteil; einladende und hoch frequentierte Wegeverbindungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen führen nach Walle, Findorff und ins Stephaniquartier und die Innenstadt.
- Im Jahr 2020 gibt es ein auskömmliches Wohnungsangebot für alle Nachfragegruppen inklusive Singles, (Groß-)Familien, Bau- und Wohngruppen etc. – Bis 2030 sind 50 Prozent des bremischen Wohnungsbestandes energetisch saniert und zumindest barrierearm hergerichtet, während das Mietniveau vergleichbar moderat wie heute ist.
- 2020: Bremen-Nord und der Bremer Westen sind stolz auf die soziale Stabilisierung und den erreichten Entwicklungsstand; selbst tragende Strukturen sind in den Stadtteilen entstanden.
- 2020 ff.: Bremen ist weiterhin eine „Grüne Stadt“ mit seinen einzigartigen Grünflächen im Stadtgebiet, den grünen Weserufern und dem Stadtwerder, seinen Parks wie Bürgerpark und Rhododendronpark, sowie dem Feuchtwiesengürtel.

Im Bereich des Verkehrs:

- 2015: Fahrradaufstellräume für Linksabbieger sind an zahlreichen Kreuzungen vor der Haltelinie für Autos eingerichtet, im Herdentorsteinweg und in der H.-H.-Meier-Allee bestehen eigene Fahrradspuren.
- 2020: Der modale Split im innerstädtischen Bereich hat sich verschoben hin zu 35% Fahrräder und Pedelecs, 20% ÖPNV, 20% Fußgänger und 25% Pkw. Dabei wird ein Viertel der Pkw-Fahrten mit einem Car Sharing Auto zurückgelegt, der individuelle Pkw-

Besatz ist entsprechend rückläufig mit deutlich positiven Auswirkungen auf das Parkraumangebot in den Stadtteilen und die Qualität des zurück gewonnenen öffentlichen Raumes.

- 2020: Lasten-Elektrofahrräder und Cargo-Tram entlasten die Obernstraße von 50 Prozent des morgendlichen Lkw-Anlieferverkehrs
- 2020: Die Straßenbahnen nach Lilienthal, Mittelshuchting, Stuhr und Weyhe sind fertiggestellt; bis zum Jahr 2030 folgt auch die Straßenbahn durch Findorff.
- Durch das Vordringen der Elektromobilität ist die Anzahl der Verbrennungsmotoren so weit zurückgegangen, dass die europäischen Luftqualitätsziele mühelos eingehalten werden. Die Umweltzone ist im Jahr 2020 als Anachronismus abgeschafft worden.
- 2025: Durch den Rückbau der Hochstraße hat die Bahnhofsvorstadt einen enormen Aufschwung genommen. Der großstädtische Boulevard „Breite Straße“ lädt zum Flanieren ein und erinnert an Boulevards in Berlin oder Paris.
- 2030: Der Gedanke der funktionalen Trennung der Verkehrsnetze hat sich im Bereich der Schiene wie auch bei der Straße vollständig durchgesetzt und wird von allen Bremern und Bremern als vollkommen selbstverständlich erachtet:
 - in den Wohnquartieren haben die Menschen und ihre Bedürfnisse Vorrang, hier müssen sich der Güterverkehr und die Logistik anpassen und einfügen.
 - Die S-Bahn fährt auf getrenntem Gleiskörper von Fern- und Güterverkehr
 - Die Schienennetze von Personenverkehr und Güterverkehr sind voneinander getrennt. Die mittlerweile lärmarmen Güterzüge rollen über Umgehungsstrassen nördlich und südlich von Bremen. Ebenso wird der Güterverkehr im Bereich der Straße aus der Stadt Bremen herausgehalten, denn die Gewerbegebiete und Güterverkehrszentren sowie die Häfen werden über Umgehungsstrecken wie die A 281 angefahren.
- 2030: Durch die Reorganisation der Verkehrsströme konnte die Vision von Bremen als „Leise Stadt“ weitestgehend verwirklicht werden. Lärm von Lkw und Güterbahnen in Wohngebieten gehört der Vergangenheit an.