Bremen, 10.09.2020

**Stellungnahme des Beirates Obervieland zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025**

**Vorbemerkung:**

Die Stellungnahme bezieht sich schwerpunktmäßig auf die Planung und die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Stadtteil Obervieland. Entwicklungen in anderen Stadtteilen werden nur angesprochen, wenn dadurch gleichfalls Effekte für Obervieland zu erwarten sind.

Oberstes Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, Wegeverbindungen fußgänger- und radfahrerfreundlicher zu gestalten, den ÖPNV auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern sowie den allgemeinen Verkehr zu entflechten.

**Allgemeine Feststellungen:**

* Der Beirat Obervieland sieht zurzeit keinen vorrangigen Bedarf und entsprechende Möglichkeiten für die Einrichtung von „Protected Bikes Lanes“.
* Der „Green-City-Masterplan“, der Verkehrsentwicklungsplan 2025 und dessen aktuelle Teilfortschreibung gehen grundsätzlich von einem konkreten Ringschluss der BAB 281 als Voraussetzung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung aus.
* In der Neustadt sind die Verkehrsachsen Buntentorsteinweg, Kornstraße und Gastfeldstraße (ausgehend vom derzeitigen Querschnitt) nicht für eine Verkehrsflächenerweiterung geeignet.
* Der geplante Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Bereich der „Piepe“ kann seine Fortführung in der Neustadt über Meyerstraße und Schleiermacherstraße zurzeit nur bis zur Neuenlander Straße finden, da deren Rückbau erst nach Fertigstellung des Autobahnanschlusses an den Zubringer Arsten erfolgen kann.

Weitere Achsen werden durch den Flughafen verhindert.

* Der Beirat Obervieland misst dem Projekt Fußgänger/Fahrradbrücke Obervieland (Habenhausen)-Hemelingen große Bedeutung zu und begrüßt den Fortschritt zur Realisierung der Brücke, fordert aber eine deutlich zügigere Umsetzung.

**Maßnahmen:**

* **Zusammenführung der BSAG-Haltestellen im Zentrum Kattenturms**

Um den Umsteigepunkt Kattenturm-Mitte, insbesondere nach den erfolgten Durchbindungen der Linien 26 und 27, weiter zu stärken, ist eine Zusammenführung der derzeit weit auseinanderliegenden Haltestellen der verschiedenen Linien zwingend notwendig. Hierfür liegen seitens der BSAG bereits verschiedene Planungsvarianten vor. Da in diesem Zusammenhang allerdings Flächenkonkurrenzen auf der Grundlage der aktuellen Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung des Kattenturmer Zentrums zu erwarten sind, ist eine enge Abstimmung mit diesen Planungsansätzen dringend erforderlich.

* **Premiumroute Neustadt – Obervieland (D 17)**

Es muss vorab möglichst kurzfristig geprüft werden, ob ausgehend von der Wilhelm-Kaisen-Brücke zwischen St. Pauli-Deich und Deichschart eine Verbreiterung des Deichweges möglich ist. Dies wird unter anderem aus Sicherheitsgründen für dringend erforderlich gehalten. Ab Deichschart ist dann im weiteren Verlauf eine Linienführung bis zum Huckelrieder Park/Niedersachsehdamm störungsfrei möglich.

Der weitere Verlauf ist dann auf der Ostseite des Niedersachsendamms über die dort vorhandene Ortsfahrbahn und der Straße Hinterm Sielhof durch die Grünanlagen am Krimpelsee zur Borgwardstaße. Die weitere Erschießung kann über die Ernst-Buchholz-Straße und Pfarrfeldsweg nach Habenhausen erfolgen.

Eine Variante über die Ottjen-Alldag-Straße sollte überprüft werden.

Ab Deichaufgang Fellendsweg bis zur Landesgrenze ist der Fuß-/Radweg an mehreren Stellen ebenfalls deutlich zu schmal und muss dringend verbreitert werden. Die gesamte Route ist Bestandteil des Europa-Fernradwegenetzes (und bereits heute entsprechend beschildert).

* **Premiumroute Grolland – Obervieland (D19b)**

Die Gestaltung ist baulich unproblematisch, da Rad- und Fußweg bereits vorhanden sind und lediglich ertüchtigt werden müssen. Es besteht die Möglichkeit der Anbindung in Richtung Brinkum-Nord und eine Weiterführung über den Kattenescher Weg/Ochtumdeich in Richtung Arsten.

* **Querspange Wolfskuhle**

Nach Herstellung des Autobahnanschlusses BAB 281 an der Neuenlander Straße bietet sich als attraktive Querverbindung eine Fahrradroute von der Neuenlander Straße über den Alten Kuhweidenweg zum Wolfskuhlenweg und weiter in den Grünzug Kattenescher Fleet bis zum Wadeacker See an. Damit würde eine durchgehende Verbindung bis nach Arsten entstehen.

* **Ausbau Karl-Carstens-Brücke**

Der Beirat bekräftigt hier seine Forderung für einen Ausbau der Karl-Carstens-Brücke als logische Fortsetzung des jetzigen Ausbaus der Habenhauser Brückenstraße (siehe auch Stellungnahme des Beirates Obervieland zur Ausbauplanung der Habenhauser Brückenstraße vom 12.09.2018 (Anlage 1)).

* **Geh-/Radweg im Anschluss Karl-Carstens-Brücke in Richtung Hemelingen (Hastedt)**

Die Maßnahme liegt nicht im direkten Zuständigkeitsbereich des Beirats Obervieland, ist aber für Radfahrer aus dem Stadtteil Obervieland als Weserquerung von essentieller Bedeutung. Dieser extrem enge Geh- und gegenläufige Radweg ist für diese vorgesehene Nutzung in seinem Querschnitt völlig ungeeignet (da deutlich zu schmal) und daher gefährlich. Bei Begegnung von z.B. zwei Fahrrädern mit Anhängern besteht akute Unfallgefahr, da dann praktisch kein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn mehr besteht.

* **ÖPNV**

Eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt kann nur mit einer Angebotsverbesserung des ÖPNV erreicht werden und nicht durch eine Reduzierung dieser Angebote. Insbesondere die wirtschaftlichen Interessen der BSAG sind der Erreichung der städtischen Infrastrukturziele dabei unterzuordnen.

Vor diesem Hintergrund hält der Beirat eine zeitnahe Umsetzung der bereits im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 vorgesehenen Maßnahmen zur Schaffung einer Buslinie 21 (Direktverbindung Bremer Osten/Flughafen/Airport-Stadt über Karl-Carstens-Brücke und Huckelriede) sowie einer veränderten Führung der bereits bestehenden Buslinie 29 (Anbindung der südlichen Arster Heerstraße (Straßenzüge Fahrenhorster Straße/Im Brüggefelde und Durchbindung über Kattenturm nach Huckelriede) für dringend erforderlich.

Zudem hat die veränderte Linienführung der Buslinie 26 (vorher 51) aus Sicht des Beirates in Teilbereichen von Arsten und Habenhausen zu deutlichen Verschlechterungen geführt. Insbesondere ältere Menschen sind hier durch erhebliche und kaum noch zumutbare Wegeverlängerungen betroffen, was aber in vollem Widerspruch zu den angeführten Zielen des Verkehrsentwicklungsplans steht.

Um eine nachhaltig verkehrliche Entlastung für den Stadtteil Obervieland im Durchgangsverkehr (und damit auch für die benachbarten Stadtteile bis in die Innenstadt und insbesondere vor dem Hintergrund des anstehenden Baus des Abschnitts 2/2 der BAB 281) zu erreichen, schlägt der Beirat eine Taktverdichtung der Regio S-Bahn Linie 2 (RS 2) auf dem Abschnitt zwischen Bremen Hbf und Twistringen vor. Dies würde u.a. zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Haltepunktes Dreye führen. Alternativ könnte dies auch mit einem zusätzlichen Halt der Regio Regional-Express Linie 9 (RE 9) der Deutschen Bahn AG auf dem Abschnitt zwischen Osnabrück und Bremen Hbf in Dreye erreicht werden.

Gleichzeitig sollte die Taktverdichtung mit der Schaffung von zusätzlichen Park+Ride-Plätzen am Haltepunkt Dreye flankiert werden.

* **Übergeordnete Planung**

Das Ziel, den motorisierten Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, wird grundsätzlich unterstützt. Die dazu erforderlichen Maßnahmen müssen aber in abgestimmter Form erfolgen. Verkehrseinschränkende Maßnahmen dürfen nicht zu Lasten angrenzender Stadtteile gehen. Vorrangig muss, wie in den Planungen vorgesehen, die Fertigstellung des Ringschlusses der BAB 281 erfolgen, um somit den notwendigen Spielraum für eine gesamtstädtische Entlastung zu erreichen.

(Einstimmige Zustimmung, beschlossen im Rahmen der Beiratssitzung am 08.09.2020)