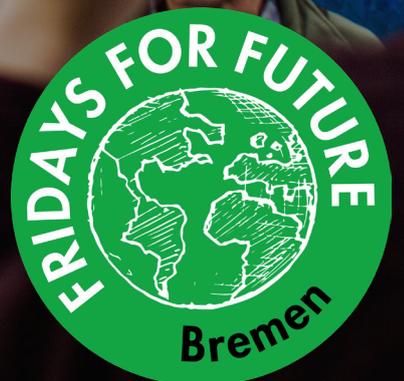


# Save Humanity! Change Mobility!

Konzept

Autofreie Stadt 2030



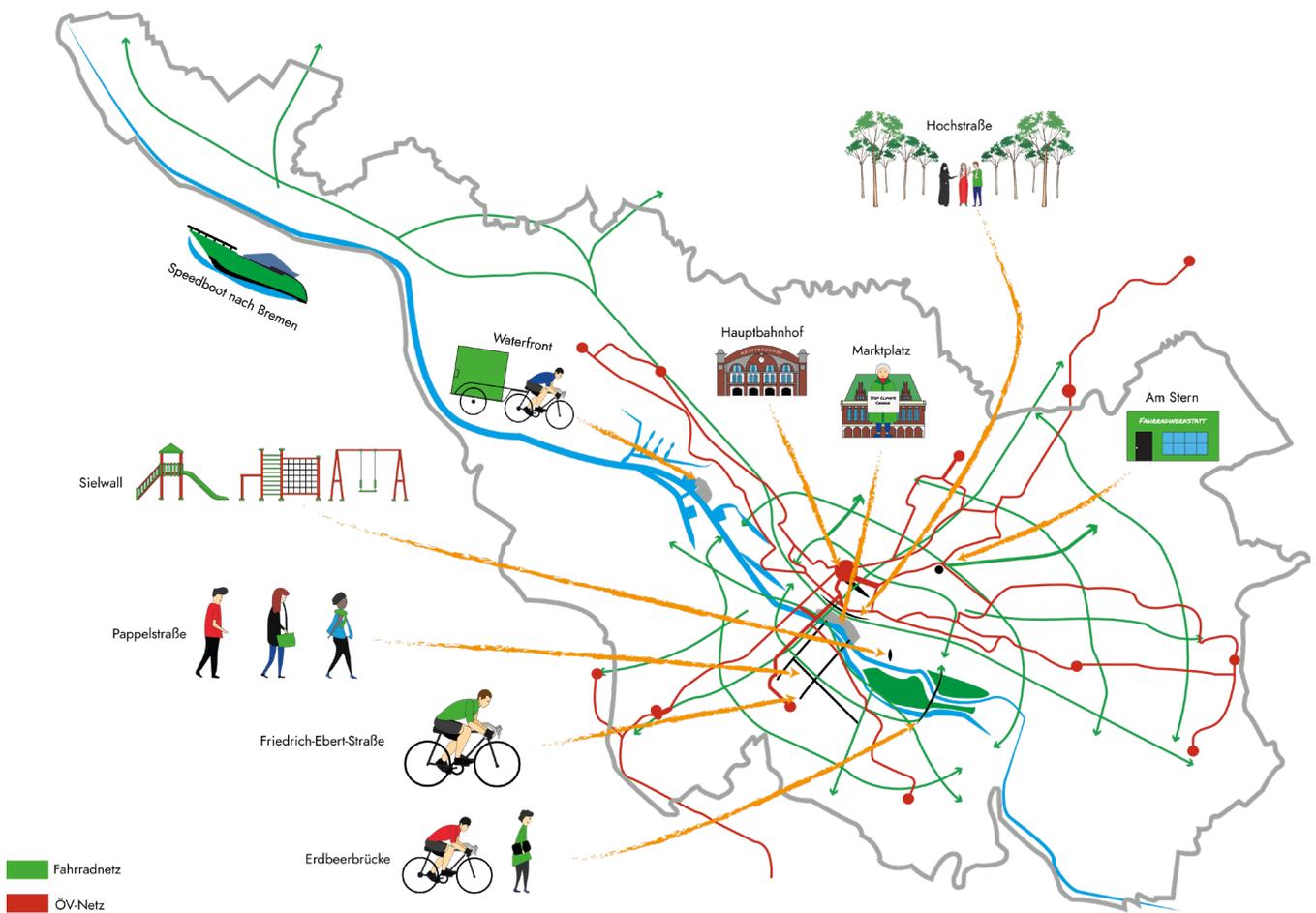


Bremen ist die fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands. Im *Copenhagenize Index* wird sie dabei als „Newcomer“ genannt<sup>1</sup>. Und keine Frage, es hat sich viel getan in der Bremer Infrastruktur. Trotzdem stagniert der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad angetreten werden, seit Jahren bei 25%<sup>2</sup>. 48% der Wege werden hingegen mit dem Auto zurückgelegt<sup>2</sup>. 103.000 von ihnen sind Pendler\*innen aus dem Bremer Umland<sup>3</sup>. Der Öffentliche Verkehr wird im Verhältnis kaum genutzt.<sup>2</sup> Damit ist Bremen vor allem eins: autofreundlich.

Das führt zum einen zu einer hohen Emissionsbilanz. Im Jahr 2014 wurden so 1.440.000 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert<sup>3</sup>. Dabei muss Bremen bis spätestens 2030 klimaneutral sein, damit wir das 1,5°C-Ziel noch schaffen können. Gleichzeitig ist Bremen auch von der Vision Zero weitentfernt. 2018 kamen fünf Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben. 3.027 Menschen verunglückten, davon waren 1.207 Radfahrer\*innen.<sup>4</sup> Bei den meisten der Unfälle ist ein Auto involviert. Wir fordern daher nicht nur die Klimaneutralität im Mobilitätssektor, sondern auch eine menschengerechte Stadt, in der sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen sicher fühlen. Dafür muss Bremen bis 2030 autofrei werden!

Eine autofreie Stadt bedeutet dabei, dass die Bremer\*innen nicht mehr auf den motorisierten Individualverkehrs (MIV) angewiesen sind. Egal, ob auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit oder in der Freizeit. Stattdessen muss der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- & Fußverkehr) in Bremen das Rückgrat der Mobilität werden. Ein Rückgrat, das für alle Menschen frei zugänglich ist – das sicher und verlässlich ist – das die Stadt Bremen lebenswert macht!

Viele der folgenden Maßnahmen beziehen sich dabei auf den Verkehrsentwicklungsplan, der 2014 von der Landesregierung verabschiedet wurde. Doch leider mangelt es hier, wie bei so vielen politischen Versprechen, an tatsächlicher Aktion. So heißt es auch im *Copenhagenize Index*: „Bremen silently left other German cities behind. [...] Politically, it still struggles to cope with the tight grip of the automotive industry“<sup>1</sup>. Für die Vision „Autofreie Stadt“, eine Vision mit Zukunft, braucht es aber Ambitionen und mutige Maßnahmen! Es braucht eine Politik, die nicht nur redet oder sich von kurzfristigen Wirtschaftsinteressen beeinflussen lässt, sondern endlich handelt! Es braucht eine sofortige Verkehrswende und ein grundsätzliches Umdenken in der Gesellschaft, sowie die Hoffnung und das Versprechen auf eine bessere Zukunft für alle!



# Die Ziele

Die Mobilität in der autofreien Stadt ist klimaneutral und leistet damit ihren Beitrag zum Erhalt unserer Lebensgrundlage und einer Zukunft für unsere Generation.

Die Straßen der autofreien Stadt sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher. Wir leben die Vision Zero.

Die Stadt ist menschengerecht; ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig.

Die Stadt ist grün, ruhig und voller Lebensqualität mit vielen Begegnungs- & Aufenthaltsräumen.

Der Verkehr funktioniert intermodal. Es wird ein Modal Split von 0% MIV, 30% Fußverkehr, 40% Radverkehr und 30% ÖV anvisiert.

Die Mobilität ist für alle bezahlbar. Soziale Teilhabe für alle wird ermöglicht.

# Die Maßnahmen

2020 – 2023:

## Sofortmaßnahmen & Planungsvorläufe

### - Ausbau Fußverkehr & Nahmobilität

- Begegnungszonen in Wohnquartieren
- Begegnungszonen in Nahversorgungszentren
- Fußgänger\*innenfreundliche Kreuzungen
- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen (Bevorzugung vor dem MIV)
- Ausreichende Berücksichtigung der Wegebeziehungen mit entsprechenden Querungsstellen für Fußgänger\*innen
- Umgestaltung Martinistraße insbesondere für Aufenthalt, Fuß- & Radverkehr
- Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße
- Umgestaltung Dobbenweg/Schleifmühlenweg/Außer der Schleifmühle
- Umgestaltung Brillkreuzung
- Umgestaltung Domsheide/Balgenbrückstraße
- Umgestaltung Kirchbachstraße/Kurfürstenallee/Gete
- Umgestaltung BF Blumenthal

### - Ausbau des Netzes für Radverkehr

#### • Infrastruktur:

- >> Radwegenetz optimieren & erweitern, Lücken schließen, Gefahrenstellen beseitigen (Qualitätsmanagement)
- >> Radschnellwege HB-Nord-Innenstadt-Hemelingen, Huchting-Innenstadt-Uni-Lilienthal, Obervlieland-Neustadt-Woltermershausen-GVZ, Kleiner Ring & Großer Ring, Universität-Neue Vahr-Sebaldsbrück-Asbergen, Woltermershausen-Huchting-Delmenhorst, Gartenstadt Vahr-Osterholz
- >> Radfahrer\*innen- & Fußgänger\*innenbrücken Piepe – Stadwerder-Altenwall, Hemelingen-Habenhausen und Woltermershausen-Überseestadt
- >> Weitere Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr öffnen und farblich markieren
- >> Öffnung von Fußgänger\*innenzonen für den Radverkehr mit farblicher/baulicher Kennzeichnung
- >> Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen
- >> Überdachte Radabstellanlagen an den Verkehrsknotenpunkten, ÖV-Anbindungsstellen & Stadtteilzentren systematisch ausbauen
- >> Schaffung von Abstellzonen für Fahrradleihsysteme an den Verkehrsknotenpunkten & Stadtteilzentren
- >> Optimierung von Ampelphasen für den Radverkehr: „Grüne Welle für den Radverkehr (Bevorzugung vor den MIV)
- >> Fahrradfreundliche Ampelkreuzungen (Bevorzugung vor den MIV)
- >> Errichtung eines Beschilderungs- & Leitsystems, sowie Straßenmarkierungen

We Spoke. Act Now.



- Bike-Sharing-Systeme
  - » Ausweitung bestehender Leihradsysteme
- Lastenradförderung
  - » Förderung gewerblicher Lastenräder
  - » Kommunalen Fuhrpark auf (Lasten-)Räder umstellen
  - » Verleih- & Probierpool für Lastenräder ausbauen

## - Ausbau des ÖV

- Ticketloser ÖPNV & Finanzierung der Ausbauprojekte mit einer Steigerung des Wirtschaftsanteils um 20% pro Jahr
- Anwendung von Umweltstandards & Kriterien der Barrierefreiheit
- Ausbau Eisenbahnknoten Bremen
- Bevorrechtigung der Straßenbahn & Busse an Ampeln
- Höhere Taktung der Bahnen & Busse
- Verbesserung der Fahrplanabstimmung im gesamten VPN-Gebiet insbesondere auf Pendler\*innen-Ströme und angepasst an die Industrie- & Gewerbestandpunkte
- Gleisverbindung Steubenstraße
- Anschluss von Findorff an die Straßenbahn
- Verlängerung Straßenbahnlinie 1 in Huchting
- Verlängerung Straßenbahnlinie 8 bis Weyhe
- Straßenbahnverlängerung Oslebshausen
- Straßenbahnverbindung zwischen Riensberg und Horn
- Straßenbahnverbindung Malerstraße
- Straßenbahn nach Osterholz mit der Linie 2
- Neue Straßenbahn zur Universität mit der Linie 8
- Neuer Haltepunkt der Linien 2 & 10 an den Stahlwerken
- Ausbau des Busnetzes
  - » Linie 26 Am Brill-Brinkum
  - » Linie 27 Brill/HBF-Habenhausen/Arsten
  - » Linie 90, 91/92, 93 & 94 zur Anpassung an das Bahnnetz
  - » Linie 21 Universität-Weserwehr
  - » Linie 22 Anbindung Arsten
  - » Linie 28 Erschließung Technologiepark
  - » Linie 29 Anbindung Eisenbahnsiedlung
  - » Linie 33 Oberneuerland Klinikum Ost – Bf Mahndorf
  - » Linie 52 Flughafen-Bf Oslebshausen
  - » Schnelllinien A, B, E, G & X
- Fähre Waterfront-Woltmershausen-Überseestadt
- Viertelstundentakt auf der RS1
- Halbstundentakt auf der RS2 & RS3
- Regio-S-Bahn nach Rotenburg
- Haltepunkt der Regio-S-Bahnen in Mittelshuchting, Uni/Technologiepark, Horn/Achterdiek, Arbergen, Steubenstraße, Marßel & Farge Ost

We Spoke. Act Now.



## - Förderung der Inter- & Multimodalität

- Verbesserung & Ausbau der P+R-Anlagen, sowie mehr Öffentlichkeitsarbeit für diese
- Verbesserung & Ausbau der B+R-Anlagen durch sichere & barrierefreie Fahrradstationen, Werkstätten etc.
- Ausbau P+B inkl. Leihradsystem
- Einrichtung neuer Fahrradstation an den Verkehrsknotenpunkten
- Aufstellen von abschließbaren Gepäckboxen an Verkehrsknotenpunkten & in Stadtteilzentren
- Integration von Bike-Sharing und Radrouten in ÖPNV-Apps
- Revision des Personenbeförderungsgesetzes für innovative Mobilitätsdienstleistungen bis 2020

## - Regulation MIV

- Einführung einer City-Maut: 10€ pro Tag, Steigerung um 10€ pro Jahr zu 30€ in 2022  
(30€ entspricht den vom UBA empfohlenen Ausgaben des Staats pro Radfahrer\*in im Jahr)
- Flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung
  - » 365€ pro Jahr für einen Anwohner\*innenstellplatz (als Parodie zum 365€-Ticket für den ÖPNV)
  - » 1.000€ pro Jahr für den Zweitstellplatz
  - » Kurzparken für max. 2h mit 1€ pro Viertelstunde immer Mo – Fr 9–20 Uhr & Sa 9–18 Uhr
  - » P+R mit einem Jobticket kostenfrei, sonst 15€ am Tag
  - » Erhebung einer entsprechenden Abgabe für Firmen- & Belegschaftsparkplätze
  - » Gewerbeausweis & Handwerkerausweis kostenlos für max. 2h
  - » Verstärkung der Parkkontrollen
- Zweckbindung der Einnahmenüberschüsse aus City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und Ordnungswidrigkeitsstrafen für den Ausbau des Umweltverbundes
- Reduktion des Parkraums um 10% jährlich (abgesehen von P+R & P+B)
- Tempo 30 km/h in der Stadt (+Verstärkung der Geschwindigkeitskontrollen)
- Keine Dienstwagen mehr für Politiker\*innen
- Bannmeilen um Bildungs- & Sozialeinrichtungen während der Stoßzeiten
- Revision des bremischen Stellplatzordnungsgesetzes und des bremischen Landesstraßengesetzes zugunsten des Umweltverbundes

We Spoke. Act Now.



- Entwicklung einer Leitlinie für quantitative & qualitative Grün- & Freiraumversorgung
  - Flächenentsiegelung
  - Stadtmöbel & Stadtbegrünung
  - 672.000 neue Bäume in Bremen  
(Anzahl der täglichen MIV-Fahrten, Stand 2014)
  
- Umsetzung der Barrierefreiheit & Verkehrssicherheit
  - Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum
  - Beseitigung von Angsträumen
  - Markierung von Haltelinien auf Radwegen
  - Standardisierungen von Einmündungen
  - Beleuchtung von Rad- & Fußwegen
  - Neugestaltung der Münchener Straße, des Gustav-Deetjen-Tunnel, des Breitenwegs, der Wilhelm-Kaisen-Brücke, der Seebaldsbrücker Herrstraße, des Ehlersdamms, des Buntentorsteinwegs, der Friedrich-Ebert-Straße, der Hansestraße, der Huchtinger Heerstraße & der Habenhausener Landstraße
  - Neuordnung der Bismarckstraße, Am Dobben, Sielwall, Kornstraße & Violinstraße
  - Umnutzung des Utbremer Rings, der Fürther Straße, der Bürgermeister-Smidt-Allee, der Wester-/Osterstraße, des Herdentorsteinwegs, der Daniel-v.-Büren-Straße, Am Dobben, Außer der Schleifmühle, der Parkallee, der Langemarckstraße & der Bgm.-Smidt-Brücke
  - Umgestaltung des Knotenpunktes Doventor
  
- Verkehrs- & Mobilitätsmanagement
  - Benennung einer\*eines Koordinator\*in für den aktiven Verkehr
  - Jährlicher öffentlicher Evaluationsbericht über den aktuellen Stand der Transformation
  - Service & Dienstleistungen
    - » Betriebsgesellschaft für die Ertüchtigung und Instandhaltung des Rad- und Fußwegenetzes aus einer Hand zur regelmäßigen Kontrolle & Wartung aller Straßen & Wege
    - » Winter-Basisnetz für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen mit priorisierter Winterräumung
    - » Einrichtung von Fahrradwaschanlagen in Stadtteilzentren
  - Information, Kommunikation, Kampagnen
    - » Falschparken-Kampagne
    - » Verkehrssicherheits-Kampagne
    - » Kampagne für Rücksichtnahme
    - » Kampagne mit den Umlandgemeinden für den Umstieg von MIV-Pendler\*innen auf Rad & ÖV
    - » Fahrradaktionstage
    - » Neubürger\*innen-Gewinnung für das Rad
    - » Kampagnen für aktive Mobilität
    - » Angebote für Verkehrs- & Mobilitätskompetenzen

We Spoke. Act Now.



2023 – 2027:

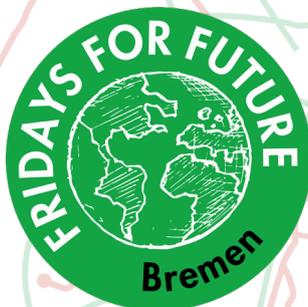
## Stadtweite Umsetzung

- ÖV, Fahrradnetz & Fußnetz sind das Rückgrat der städtischen Mobilität
- Zunächst autofreie Innenstadt (Wall/Martinstraße), dann autofreie Viertel in Findorff, dem Viertel, der Neustadt & Schwachhausen
- Flächenumwidmung:
  - Fußweg – geschützter Radfahrstreifen – MIV/ÖV-Streifen mit Vorfahrt für den ÖV (wenn möglich separater Streifen für den ÖV)
- Kostenloser ÖPNV in 2025 durch eine 100%-ige Kostenübernahme der Wirtschaft
- Umsetzung der Leitlinie für quantitative & qualitative Grün- & Freiraumversorgung

2030:

## Autofreie Stadt

- Flächenumwidmung:
  - Fußweg – evtl. Grünstreifen – Radfahrstreifen – ÖV-Streifen

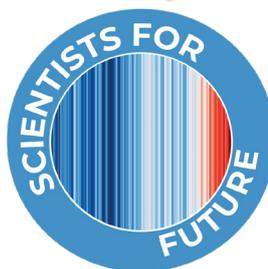


**Fridays For Future Bremen**  
**#WeSpoke #ActNow**

In Kooperation mit:



Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland



**We Spoke. Act Now.**



## Unterstützer\*innen:



Illustration: Louis Lamprecht  
Fotografie: Benedict Neugebauer

### Quellen:

- <sup>1</sup> <https://copenhagenizeindex.eu/cities/bremen>
- <sup>2</sup> Stadt Bremen (2014): „Verkehrsentwicklungsplan 2025“, S. 30-34
- <sup>3</sup> Stadt Bremen (2014): „Verkehrsentwicklungsplan 2025“, S. 37
- <sup>4</sup> [http://www.statistik-bremen.de/aktuelle\\_statistiken/13k.htm](http://www.statistik-bremen.de/aktuelle_statistiken/13k.htm)
- <sup>5</sup> Polizei Bremen (2019): „Verkehrsunfallentwicklung 2018 in der Stadt Bremen“

### Verweise:

- ADFC (2018): „Sofortmaßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs“  
Agora Energiewende (2019): „Parkraummanagement lohnt sich!“  
Stadt Bremen (2014): „Verkehrsentwicklungsplan 2025“  
Umweltbundesamt (2017): „Die Stadt für Morgen“