



# PARLAMENTSTICKER

AUS DER STADTBÜRGERSCHAFT | 17. NOVEMBER 2020



## ANTRAG **BÜRGERSCHAFT VERABSCHIEDET KOMPROMISS MIT „PLATZ DA!“**

**Mehr als 6.000 Unterschriften hatte die Initiative „Platz da!“ für einen Bürgerantrag gesammelt. Darin fordert sie eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadtgemeinde Bremen. Heute nun verabschiedete die Bürgerschaft einen Kompromiss, den die Fraktionen der rot-grün-roten Koalition mit der Initiative erzielen konnten.**

„Ich freue mich sehr, dass wir uns mit der Bürgerinitiative auf den nun hier vorliegenden Kompromiss einigen konnten“, betonte die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion, Anja Schiemann, zu Beginn ihrer Rede und dankte den Initiatoren für ihre Gesprächsbereitschaft.

„Völlig unstrittig und klar war in der Sache für uns immer, dass dort, wo Autos illegal oder im schlimmsten Fall sogar sicherheitsgefährdend parken und Rettungsfahrzeuge und Versorgungsunternehmen behindert werden, Parkverbote konsequent durchgesetzt werden können“, so



Anja Schiemann

die Sozialdemokratin weiter. Schiemann betonte aber auch, wo es aus Sicht der SPD-Fraktion noch Gesprächsbedarf gab. „Es herrscht bei weitem nicht in allen Stadtteilen Bremens der gleiche Parkdruck“, sagte sie. „Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet schießt deshalb unseres Erachtens über das Ziel hinaus und ist mit uns nicht zu machen. Stattdessen ist uns mit dem Kompromiss wichtig, dass Parkraumbewirtschaftung prioritär dort umgesetzt wird, wo sie Sinn macht – nämlich in den durch sehr hohen Parkdruck besonders belasteten Gebieten in den innenstadtnahen Stadtteilen.“

Die Sozialdemokratin betonte zudem, dass es dafür unerlässlich sei, die Menschen vor Ort mitzunehmen und in die Planung und Entscheidung einzubinden. Schiemann: „Und das geht nur mit Be-

teiligung und Zustimmung der Beiräte in den betroffenen Quartieren.“

Dort, wo Bewohnerparkausweise eingeführt werden sollen, müssten die Gebühren dafür zudem sozialverträglich ausgestaltet werden. „Darauf werden wir in den weiteren Beratungen besonders achten“, kündigte Schiemann an und betonte: „Für uns darf es nicht so sein, dass sich Menschen künftig kein Auto mehr leisten können, obwohl sie es dringend für ihre Arbeit brauchen.“

Insgesamt habe man nun einen guten Kompromiss gefunden, sagte Schiemann zum Abschluss und fasste die Position der SPD-Fraktion noch einmal zusammen: „Parkraumbewirtschaftung in bestimmten Gebieten ja, aber nicht ohne Beteiligung der Beiräte und nur sozialverträglich ausgestaltet.“

## ANTRAG MEHR LED-LAMPEN FÜR BREMER STRASSEN

Die Stadtbürgerschaft hat sich heute dafür ausgesprochen, die Umrüstung von Straßenbeleuchtung auf LED-Technologie zu beschleunigen. Sie verabschiedete einen von der SPD-Fraktion initiierten Antrag der rot-grün-roten Koalition, mit dem sie den Senat in diesen Bemühungen ausdrücklich unterstützt.

„Eine ausreichende Beleuchtung auf Plätzen, Straßen und Gehwegen ist wichtig. Sie hilft uns bei der Orientierung und schafft Sicherheit und Atmosphäre“, sagte die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Fraktion, Anja Schiemann, in ihrer Rede. Und dabei spräche viel für eine flächendeckende Umrüstung auf LED-Technik.

„Eine solche Umrüstung gilt als zukunftsweisend und erstrebenswert“, so Schiemann weiter, „denn LED-Leuchten verursachen in der Regel geringere Wartungskosten. Sie sind deutlich langlebiger als herkömmliche Lichtquellen, verbrauchen aufgrund ihrer Effizienz bis zu 80 Prozent weniger Energie als ihre Vorgänger und sind damit auf Dauer insgesamt kostengünstiger. Zudem sind sie die insektenfreundlichste Wahl innerhalb der gängigen Technologien. Die Umrüstung auf LED vereint daher klimaschützende, ökologische und wirtschaftliche Vorteile, die die erhöhten Anschaffungskosten deutlich aufwiegen. Zudem kommen sie im Gegensatz zu Energiespar- und Leuchtstofflampen, die extrem giftiges



Quecksilber enthalten und als Sondermüll gelten, ohne hochgiftige Substanzen aus.“

Es sei daher gut und richtig, dass Bremen die Umstellung konzeptionell und kontinuierlich vorantreibe, etwa, indem schon jetzt defekte Lampen durch LED-Technik ersetzt würden. „Aus unserer Sicht können wir diesen Prozess aber noch intensivieren, um die möglichst flächendeckende Umrüstung unter wirtschaftlichen Aspekten wie möglichen Einsparungen im Energie- und Instandhaltungsbereich weiter zu beschleunigen“, sagte

Schiemann. Daher begrüße sie, dass der Senat auf Basis eines bereits eingeholten Angebotes Verhandlungen mit der für die Straßenbeleuchtung zuständigen swb aufgenommen habe und unterstütze deren raschen Fortgang ausdrücklich. Schiemann: „Unser Ziel ist es, möglichst schnell und möglichst flächendeckend die Beleuchtung in Bremen auf die umweltfreundlichere und wirtschaftlichere LED-Technik umzustellen.“

>Antrag: LED-Leuchten für den Bremer Nachthimmel  
<https://bit.ly/LED-leuchten>

## FRAGESTUNDE INFEKTIONSSCHUTZ DURCH TAKTERHÖHUNG IM ÖPNV?

Ein wichtiges Instrument zur Eindämmung und Bekämpfung der Corona-Pandemie ist die AHA-Formel. AHA steht für Alltagsmaske, Hygiene und Abstand – doch in manchen Alltagssituationen ist es oft nicht so einfach, den empfohlenen Mindestabstand von 1,5 Metern zu anderen Personen einzuhalten. Eine dieser Situationen ist die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine höhere Taktung von Bussen und Straßenbahnen ist eventuell eine Möglichkeit, ein allzu dichtes Gedränge in öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden. Der SPD-Abgeordnete Falk Wagner hat deswegen



Falk Wagner

nachgefragt: Auf welchen ÖPNV-Linien wurden in welchem Umfang pandemiebedingt die Taktzeiten erhöht, und ist dies für weitere Linien in Planung? Welche darüber hinausgehenden Takterhöhungen

hält der Senat zur Verbesserung des Infektionsschutzes für sinnvoll, und sollen die Mehrkosten über den Bremen-Fonds finanziert werden?

Laut Robert-Koch-Institut sei das Infektionsrisiko mit dem Coronavirus in Bussen und Bahnen gering, antwortete der Senat schriftlich. Bereits zu Beginn der Pandemie habe die BSAG ihren Fahrplan auf die speziellen Bedürfnisse der einzelnen Linien angepasst und flexibel reagiert. So habe man im Frühjahr die Linie 63 deutlich verstärkt. „Im aktuellen Teillockdown fährt die BSAG den normalen Regelfahrplan weitgehend ohne Einschränkungen“, erklärt der Senat in seiner Antwort, und fährt fort: „Seit dem 9. November 2020 ist das Angebot in Richtung des Güterverkehrszentrum nochmals erhöht worden“. Eine neue Expressbuslinie verkehre zehnmal am Tag zu den Schichtwechselzeiten, um die Hauptlinie zu entlasten. Zudem seien seit Juni auf der Straßenbahnlinie 1 in der Regel nur breite Straßenbahnen im Einsatz, deren Kapazität um 20 Prozent

höher sei als die der älteren, schmaleren Fahrzeuge.

Weiterhin betont der Senat, dass die Auslastung der Fahrzeuge geringer als in den Vorjahren sei. Seit dem starken Anstieg der Infektionszahlen seien die Fahrgastzahlen noch stärker gesunken. In der 44. Kalenderwoche vom 26. Oktober bis zum 1. November habe die Auslastung nur bei 60% des Vorjahres gelegen.

Insgesamt seien für eine Taktverdichtung im Berufsverkehr die Beschaffung von sieben Straßenbahnen und 15 emissionsarmen Gelenkbussen erforderlich. „Um dies in der zweiten Jahreshälfte 2022 umsetzen zu können, ist eine zeitnahe Finanzierung und Bestellung erforderlich. Hierfür wären Investitionen von etwa 30 Millionen Euro erforderlich“, so der Senat abschließend. Die Leistung der BSAG würde sich dadurch netzweit um 15%, auf den betroffenen Strecken um bis zu 100% erhöhen. Der Senat prüfe derzeit, ob diese Mehrkosten über den Bremenfonds finanzierbar seien.



## FRAGESTUNDE **CO<sub>2</sub>-EINSPARUNGEN** DURCH FUSSGÄNGER- UND FAHRRADBRÜCKEN?

Bremen plant zurzeit drei große Brückenprojekte, die exklusiv für den Fuß- und Radverkehr angelegt werden. In Hemelingen, Mitte und am Europahafen sollen die Weserquerungen entstehen. Dies hat sich der umweltpolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Arno Gottschalk, zum Anlass genommen, bei der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung nachzufragen, mit welchen potenziellen CO<sub>2</sub>-Einsparungen gerechnet wird und ob die Projekte eine davon abhängige Priorisierung erfahren.

Im Rahmen der Antragstellung der Planungsmittel durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seien die Potenziale der geplanten Brücken abgeschätzt worden, berichtete Senatorin Maike Schaefer in der Fragestunde der Stadtbürgerschaft. Diese Schätzung sei bisher nur für die geplante Brücke in Mitte – die sogenannte große Weserbrücke – und für die Brücke im Bremer Osten – der sogenannten Korbinsel-Brücke – angefertigt

worden. „Für die geplante Brücke Wesersprung West zwischen Woltmershausen und der Überseestadt ist dies noch nicht erfolgt, da hier zunächst eine Machbarkeitsstudie vorbereitet wird, um Lage und Funktion zu klären,



Arno Gottschalk



bevor die verkehrliche Wirkung und damit auch die CO<sub>2</sub>-Reduktion bewertet werden kann“, so Schaefer.

Die neue Brücke im Bremer Osten werde etwa 2,97 Millionen PKW-Kilometer pro Jahr durch Radverkehr ersetzen, so die Senatorin weiter. Dies entspräche einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von 660 Tonnen im Jahr. Für die Weserquerung Mitte würden 2,57 Millionen PKW-Kilometer pro Jahr auf den Radverkehr verlagert werden, was einer Kohlendioxid-Einsparung von etwa 570 Tonnen pro Jahr entspreche.

„Eine Priorisierung erfolgt nicht“, so Schaefer abschließend. „Alle Brückenprojekte werden aktuell bearbeitet und haben ihre eigene individuelle verkehrliche Bedeutung.“

Auf Nachfrage Gottschalks erklärte die Verkehrssenatorin zudem, dass bei der Brücke in Bremen Mitte eher eine Entzerrung und Entlastung der bestehenden Wilhelm-Kaisen-Brücke im Fokus stehe als eine komplette Neuschaffung von Routen wie im Bremer Osten.